



STRATÉGIE DE PLAIDOYER

VISANT À LEVER/RÉDUIRE LES ENTRAVES
AU COMMERCE TRANSFRONTALIER DES
PRODUITS AGRO-SYLVO-PASTORAUX ET
HALIEUTIQUES



TABLE DES MATIÈRES

I. ..Contexte et Objectifs.....	3
I.a Contexte	3
I.b Objectifs	4
II. . Cartographie des différentes barrières.....	5
III. Efficacité des solutions en application pour la réduction des barrières non tarifaires (BNT)	8
IV. Plan d'action pour la réduction des barrières non tarifaires (BNT)	16
V. Liste des documents exploités.....	24
VI. Annexes	25
VI.a Annexe 1 : Maquette de la fiche de plaidoyer.....	25
VI.b Annexe 2 : Exemple de fiche de plaidoyer sur la réduction de la complexité et la lenteur des procédures administratives liées à l'exportation des produits agro-sylvo-pastoraux.....	26
VI.c Annexe 3 : Analyse PESTEL et Historique des Barrières Non Tarifaires au Commerce Agricole en Afrique de l'Ouest et au Sahel (Perspective CEDEAO)	31
VI.d Annexe 4 :Clarification du problème de lourdeur administrative.....	34
VI.e Annexe 5 : Cartographie des acteurs pour le problème de lourdeur administrative	35
VI.f Annexe 6 : Collecte et analyse d'informations	39

I. Contexte et Objectifs

I.a Contexte

L'intégration régionale au sein de la CEDEAO repose en grande partie sur le commerce inter-États, qui facilite la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux. Cette mobilité transfrontalière s'effectue principalement par voie routière et joue un rôle essentiel dans l'approvisionnement régulier des marchés nationaux et régionaux, notamment pour les produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques. Ces échanges contribuent fortement à la sécurité alimentaire et nutritionnelle des populations, en reliant les zones de production et de consommation des pays côtiers à celles des pays sahéliens.

Malgré les avancées enregistrées dans le cadre de l'intégration régionale, le commerce transfrontalier des produits agricoles reste confronté à plusieurs contraintes, notamment la persistance des barrières non tarifaires (BNT), les tracasseries routières, les paiements illicites, la multiplicité des contrôles, ainsi que la faible appropriation des textes communautaires par certains acteurs impliqués dans la chaîne de transport et de commercialisation. Ces entraves limitent la fluidité des échanges commerciaux et affectent la compétitivité des produits agricoles dans l'espace communautaire.

Afin d'améliorer la facilitation des échanges dans les régions, la CEDEAO a mis en place plusieurs instruments et mécanismes, notamment le Schéma de Libéralisation des Echanges (SLE) adopté en 1979 et la convention relative au Transit Routier Inter-États (TRIE) adoptée en 1982 pour simplifier les formalités douanières. D'autres initiatives ont été également développées, telles que l'organisation de convois, la construction de Postes de Contrôles Juxtaposés aux Frontières (PCJF), la mise en place de Comités Nationaux de Facilitation des Transports (CNFT), l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) et des Systèmes d'Information Anticipée sur la Marchandise (SIAM), afin de renforcer la fluidité du trafic routier et de réduire les entraves aux échanges.

Cependant, malgré ces efforts, les tracasseries routières et les perceptions illicites persistent sur plusieurs corridors régionaux, constituant un défi majeur pour la CEDEAO et ses États membres.

C'est dans ce contexte, et dans le cadre du projet FARM-TRAC financé par le FIDA, que l'Association Ouest Africaine du Commerce Transfrontalier des Produits Alimentaires, Agro-sylvo-pastoraux et Halieutiques (AOCTAH) créée en juin 2019, conduit depuis 2021, une initiative dénommée « **Opération Fluidité Routière Agro-bétail (OFR)** », visant à lutter contre les tracasseries routières et les paiements illicites sur les produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques, conformément aux textes communautaires de la CEDEAO.

L'atelier d'évaluation de la contribution de l'OFR à la libre-circulation des produits agricoles, tenu les 1er et 02 octobre 2024 à Ouagadougou avec l'appui technique et financier de la DADR CEDEAO et du Programme de Résilience du Système Alimentaire en Afrique de l'Ouest (PRSA/AO), a souligné des résultats positifs sur les corridors pilotes (Abidjan-Ouagadougou, Cotonou-Ouagadougou, Ouagadougou-Accra, Conakry-Dakar, Dapaong-Lomé, Dapaong-Cotonou) avec des produits tels que le bétail, l'oignon, la tomate et la noix de cola. L'un des résultats positifs a été l'utilisation de la plateforme WhatsApp qui a permis d'assurer une traçabilité en temps réel des flux routiers, réduisant les abus et les paiements illicites. Cette évaluation a également permis d'analyser l'impact de l'Opération Fluidité Routière sur la libre circulation des produits agro-bétail dans la région, d'identifier les défis et les opportunités rencontrés lors de la mise en œuvre de l'opération, d'évaluer la satisfaction et les retours d'expériences des acteurs et d'identifier des éléments de pérennisation et de généralisation de l'OFR.

Suite aux faiblesses constatées et en vue de disposer d'une base de données plus fiable, des résolutions ont été prises pour la digitalisation intégrale de l'OFR. Ce processus est en cours de mise en œuvre par l'AOCTAH qui assure également le suivi des flux et des entraves au commerce transfrontalier des produits ASPH pour le compte du PRIMA Bénin et du PRIMA Togo.

C'est dans ce contexte qu'un atelier de validation d'une stratégie de plaidoyer visant à lever/réduire les barrières au commerce transfrontalier des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques dans les corridors du PRIMA est organisé. Cet atelier vise à valider une stratégie régionale de plaidoyer pour la suppression ou la réduction significative des barrières non tarifaires (BNT) au commerce transfrontalier des produits agricoles, en capitalisant : i) le rapport

de la CEDEAO sur l'évaluation de l'Opération Fluidité Routière Agro-bétail (OFR) de l'AOCTAH ; ii) le rapport de l'étude du projet EAT-GIZ sur la perception du secteur privé sur les protocoles CEDEAO et règlements du commerce régional des produits Agricoles ; et iii) les résultats de l'étude de base du PRIMA ARAA puis en s'alignant sur les objectifs du Programme Régional d'Intégration des Marchés Agricoles (PRIMA).

La validation de cette stratégie de plaidoyer contribuera à structurer une approche concertée de réduction des entraves au commerce transfrontalier, à renforcer la fluidité des échanges des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques, et à consolider le rôle du secteur privé dans le dialogue régional en matière de facilitation du commerce agricole.

I.b Objectifs

L'objectif global visé est la mise à jour de la stratégie régionale de plaidoyer pour la suppression ou la réduction significative des barrières non tarifaires (BNT) au commerce transfrontalier des produits ASPH, en capitalisant sur les leçons apprises de l'Opération Fluidité Routière (OFR) et des résultats de certaines actions sur la thématique.

De façon spécifique, il s'agira de :

cartographier les différentes barrières administratives, techniques, réglementaires et logistiques qui entravent le commerce transfrontalier des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques dans la région ;

faire une analyse de l'efficacité des solutions en application pour la réduction des barrières non tarifaires (BNT) au commerce transfrontalier des produits ASPH, en tenant compte des cadres réglementaires régionaux (CEDEAO, UEMOA, ZLECAf) et internationaux ; et

proposer un plan d'actions pour la mise en œuvre des nouvelles solutions identifiées pour la levée des barrières non tarifaires (BNT) au commerce transfrontalier des produits agricoles.



II. Cartographie des différentes barrières

Cette section fait le point de la liste des barrières non tarifaires recensées dans les différents corridors commerciaux, classées selon qu'elles soient administratives, réglementaires et logistiques, sur la base des résultats de la revue documentaire.

Barrières Administratives :

- **Tracasseries routières, corruption et paiements illicites** : Le nombre élevé de points de contrôle et les pertes de temps occasionnées représentent un aspect essentiel des tracasseries administratives. La corruption et les paiements illicites exigés par les agents de contrôle aux différents postes et frontières constituent un obstacle majeur. Sur les corridors PRIMA entre le Bénin et le Togo, des paiements illégaux moyens de 113 800 FCFA aux 100 km au Togo et 92 965 FCFA au Bénin ont été constatés pour les camions de 10 à 15 tonnes (Etude de référence ARAA, 2024)

- **Lourdeur administrative dans le traitement des dossiers liés au commerce transfrontalier** : Cela inclut le nombre élevé de services (Zoo sanitaire, Phytosanitaire, Douane) impliqués dans l'enregistrement, les difficultés et la durée des procédures d'obtention d'enregistrements, de licences et de certificats, ainsi que l'ampleur et la durée des formalités d'exportation et d'inspection des marchandises.
- **Formalités de contrôle et d'inspection** (douanier, routier, policier, fiscal, zoo sanitaire et phytosanitaire) aux points de passage frontaliers.
- **Durée parfois longue des formalités et de contrôle** pour un véhicule aux points de passage.
- **Temps moyen anormalement élevé pour le passage d'un véhicule pour traverser la frontière.**
- **Faible connaissance des textes réglementaires, des droits et devoirs des acteurs** : La plupart des acteurs, notamment les producteurs, les commerçants et les transporteurs, ont une connaissance limitée des textes régissant la libre circulation des personnes et des biens dans l'espace CEDEAO/UEMOA et des formalités du commerce transfrontalier.
- **Comportement déplacé de certains acteurs** : Cela inclut le manque de courtoisie et le refus d'obtempérer aux ordres des agents de contrôle routier.

- Complexité et difficulté de compréhension des documents soumis aux agents des frontières.
- Barrière de la langue aux frontières.
- Manque de compétences nécessaires au niveau de certains usagers pour compléter les documents douaniers (Coût de chaque type de formalité, de contrôle ou d'inspection).
- Multiplicité des documents requis pour le passage aux frontières.
- Complexité de certaines procédures administratives d'importation et d'exportation.
- Difficultés d'accès au financement conventionnel pour les acteurs du commerce transfrontalier.

Barrières Réglementaires :

- **Défaut d'harmonisation et de reconnaissance mutuelle des normes et des certifications :** Les produits importés ou exportés sont souvent soumis aux mêmes exigences et procédures de contrôle, qu'ils aient déjà une autorisation de mise sur le marché dans un autre État membre ou non. Cela concerne notamment les certificats phytosanitaires et vétérinaires entre les pays.
- **Restrictions quantitatives aux échanges :** Des limitations, par décret, arrêté ou communiqué, sur les quantités de certains produits échangés peuvent exister.
- **Limitations au niveau de la production de l'offre (Restriction saisonnière d'exportation) :** Bien que ne relevant pas directement des réglementations, la faible capacité de production nationale et le manque de surplus importants à échanger constituent une barrière au développement du commerce.
- **Non-harmonisation des politiques commerciales entre les États** en matière de commerce transfrontalier des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques.
- **Exigences relatives aux produits/spécifications techniques et normes de qualité.**
- **Absence de reconnaissance mutuelle des normes SPS** (sanitaires et phytosanitaires).

Barrières physiques :

- **Mauvaise qualité et insuffisance des infrastructures routières :** L'état souvent médiocre des routes,



des pistes rurales et transfrontalières rend les déplacements difficiles et augmente les coûts de transport.

- **Faible niveau d'équipement des postes de passage transfrontaliers :** Le manque d'infrastructures et de matériels appropriés aux frontières entrave un contrôle douanier efficace et une gestion fluide des flux.
- **Manque d'informations fiables sur les niveaux des offres et des prix courants dans les marchés de collecte et de demi-gros :** Ce manque d'information nuit à la compétitivité des acteurs et à l'intégration des marchés.
- **Insécurité et violences** le long de certains corridors, notamment dans les zones

frontalières, perturbant les échanges commerciaux.

- **Vétusté des véhicules utilisés** pour le transport : Fréquence des pannes immobilisant les véhicules.
- **Coût élevé du transport** (chargement, transport, déchargement).

- **Non harmonisation des heures d'ouverture et de fermeture** des points de passage frontaliers. Ces barrières non tarifaires constituent des obstacles significatifs au développement du commerce intra-régional des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques en Afrique de l'Ouest et au Sahel, affectant les coûts, les délais et la compétitivité des produits.

III. Efficacité des solutions en application pour la réduction des barrières non tarifaires (BNT)

Ce tableau recense les barrières non tarifaires identifiées dans les différents corridors commerciaux en Afrique de l’Ouest. Elles sont classées selon leur nature administrative, réglementaire et logistique, avec des propositions de solutions basées sur la revue. Une appréciation de l’efficacité des solutions proposées est donnée.



Tableau 1 : Analyse de l’efficacité des solutions préconisées contre les BNT depuis la mise en vigueur du Schéma de Libéralisation des échanges (SLE) et du début effectif des échanges dans le cadre de la ZLECAF à partir du 1er janvier 2021

Libellé de la barrière	Solution proposée	Analyse de l'efficacité des solutions (Améliorée)
Tracasseries routières, corruption et paiements illicites	• Opération Fluidité Routière (OFR) • Décret de réduction des points de contrôle • Lutte contre la corruption	Appréciation : Très bien • Constats/Impacts : Réduction, par endroit, de 95% des paiements illicites (de 280 000 à moins de 10 000 FCFA) et division par deux du temps de transit. • Acquis : Dispositif innovant avec vérification avant départ, macarons et suivi WhatsApp en temps réel. • Limites : Couverture partielle des corridors, faible caractère contraignant des outils, lenteur de transposition des textes et dépendance aux financements extérieurs.
	• Observatoire des Pratiques Anormales (OPA)	Appréciation : Moyen • Constats/Impacts : Historiquement efficace avec une baisse des postes de contrôle (-23%) et des perceptions illicites (-15%) entre 2017 et 2018. • Limites : Irrégularité actuelle des publications de rapports, déclin du suivi depuis 2021 et persistance des paiements illicites pour les transporteurs en règle.
	• Digitalisation et dématérialisation (GUCE, SIGMAT)	Appréciation : Bien • Constats/Impacts : Simplification des procédures et amélioration de la transparence (Bénin à 100% sur les formalités). • Acquis : Interconnexion douanière pilote entre Bénin, Niger, Togo et Burkina Faso. • Limites : Coupures fréquentes d’internet et d’électricité (Ex: Malanville) imposant des enregistrements manuels des données ; gestion des garanties multilatérales non résolue.
	• Réduction et harmonisation des points de contrôle	Appréciation : Insuffisant • Constats/Impacts : Maintien par endroit de 6 à 20 points de contrôle aux 100 km au Bénin et au Togo malgré les normes UEMOA. • Limites : Non-respect généralisé des protocoles communautaires ; nombre de stations de pesage au Bénin supérieures aux normes et sujettes à des problèmes d’étalonnage.
	• Task Force CEDEAO sur le SLEC	Appréciation : Très bien • Constats/Impacts : Mécanisme décisif de médiation lors de crises majeures (Ex: crise Bénin-Niger 2024 sur le maïs). • Acquis : Plateforme efficace pour le règlement des différends par la pression des pairs.

Lourdeur administrative (traitement des dossiers d'exportation)	• Digitalisation et dématérialisation (GUCE, SIGMAT)	Appréciation : Bien • Constats/Impacts : Traitement des documents devenu systématique sur le corridor Cotonou-Niamey. • Limites : SIGMAT non opérationnel pour le transit multilatéral ; infrastructures énergétiques et numériques défaillantes aux postes frontières.
	• Harmonisation et reconnaissance mutuelle des normes SPS	Appréciation : Moyen • Constats/Impacts : Les produits agricoles subissent des contrôles répétitifs faute d'harmonisation des procédures entre États. • Limites : Absence de mesures concrètes pour l'harmonisation effective malgré l'existence de guides sanitaires.
	• Renforcement des capacités et diffusion de l'information	Appréciation : Bien • Constats/Impacts : Sessions de sensibilisation régulières (OTR au Togo, AOCTAH) pour les acteurs privés. • Limites : Impact limité par l'analphabétisme d'une partie des acteurs et la persistance du secteur informel.
	• Plaidoyer contre les restrictions nationales	Appréciation : Insuffisant • Constats/Impacts : Multiplication des mesures unilatérales (interdiction d'exportation du soja et maïs au Bénin en 2022/2024, conditions d'exportation de produits de grande consommation au Togo en 2022). • Limites : Primauté des politiques nationales sur les textes de la CEDEAO malgré les actions de la Task Force.
	• OFR (Vérification préventive des documents)	Appréciation : Bien • Acquis : Garantie de conformité des dossiers avant le départ du camion, minimisant les blocages en route. • Limites : Caractère non obligatoire des outils et dépendance aux fonds extérieurs.

Absence ou insuffisance de coordination entre les acteurs	• Opération Fluidité Routière (OFR)	Appréciation : Très bien • Constats/Impacts : Amélioration de la cohésion entre acteurs commerciaux et forces de sécurité via une gouvernance collaborative. • Acquis : Communication directe et résolution rapide des blocages via les points focaux nationaux.
	• Digitalisation et dématérialisation (GUCE, SIGMAT)	Appréciation : Bien • Constats/Impacts : Réduction de l'asymétrie d'information entre les administrations douanières. • Limites : Fragmentation persistante due aux pannes techniques et à l'absence de caution unique.
	• Renforcement des organisations professionnelles	Appréciation : Moyen • Acquis : Appui des programmes FARM-TRAC, FSRP, PRIMA pour la structuration du dialogue public-privé. • Limites : Faiblesse des capacités matérielles des organisations et résistance des autorités aux actions de plaidoyer.
	• Harmonisation des normes SPS	Appréciation : Insuffisant • Constats/Impacts : Procédures de contrôle incohérentes entre services nationaux ralentissant les échanges. • Limites : Ineffectivité flagrante de la reconnaissance mutuelle des procédures phytosanitaires entre Etats.
	• Task Force CEDEAO (Application des règles)	Appréciation : Très bien • Constats/Impacts : Rétablissement de la coordination inter-étatique lors de blocages frontaliers critiques. • Acquis : Promotion d'une vision régionale commune face aux législations nationales contradictoires.
Défaut d'harmonisation des normes et certifications	• Harmonisation et reconnaissance mutuelle des normes SPS	Appréciation : Moyen • Constats/Impacts : Persistance des paiements de pots-de-vin pour compenser le manque de reconnaissance des certificats. • Limites : Objectif de pleine harmonisation repoussé à 2028.
	• Numérisation et interconnexion (SIGMAT/GUCE)	Appréciation : Bien • Constats/Impacts : Réduction des opportunités de corruption liées à la manipulation manuelle des dossiers. • Limites : Absence d'une caution de transit unique pour fluidifier totalement les échanges.
	• Postes de Contrôle Juxtaposés (PCJ)	Appréciation : Moyen • Constats/Impacts : Mise en service du poste de Hillacondji-Sanveecondji (Bénin-Togo) fin 2021. • Limites : Absence de contrôle conjoint et de modernisation des moyens de paiement.
	• Opération Fluidité Routière (OFR)	Appréciation : Très bien • Constats/Impacts : Protection efficace des opérateurs contre les contrôles abusifs liés au flou normatif. • Limites : Faible pouvoir juridique des outils (macaron, BICAF) pour contrer les résistances.
	• Transparence et mécanismes de signalement	Appréciation : Bien • Acquis : Utilisation de tableaux de bord en ligne pour accroître la pression sur les États non conformes. • Limites : Faible volonté politique face aux impératifs de sécurité alimentaire nationale.

Faible connaissance des textes et procédures (Taxes, frais, droits)	• Renforcement des capacités et sensibilisation directe	Appréciation : Bien • Constats/Acquis : Actions identifiées comme prioritaires pour améliorer la connaissance des textes et procédures par les acteurs privés. • Limites : Efficacité freinée par l’informalité du secteur (85% des échanges) et le faible niveau d’instruction des acteurs.
	• Numérisation et plateformes d’information (GUCE)	Appréciation : Bien • Constats/Acquis : Progrès tangibles au Bénin avec le GUCE ; réduction théorique de l’asymétrie d’information. • Limites : Portail régional ECOTIS inactif depuis 2022 ; connectivité défailante en zone rurale (corridor Cotonou-Niamey).
	• Opération Fluidité Routière (OFR) et BICAF	Appréciation : Très bien • Impact : Réduction par endroit de 95% des paiements illicites et transit réduit de 2 jours à quelques heures. • Acquis : Éducation «de facto» des acteurs sur leurs droits via l’assistance en temps réel (WhatsApp). • Limites : Dépendance aux financements extérieurs ; outils non contraignants juridiquement.
	• Dialogue public-privé et signalement des barrières	Appréciation : Bien • Constats/Acquis : Efficacité de la Task Force CEDEAO sur les conflits majeurs (ex: maïs) ; rôle historique de l’OPA au Bénin. • Limites : Manque de volonté politique plus ferme ; l’OPA ne publie plus ses rapports régulièrement.
	• Harmonisation et transposition des textes	Appréciation : Moyen • Constats/Acquis : Cadre juridique encore flou dû à la pluralité des règles nationales non en phase avec les textes communautaires • Limites : Lenteurs de transposition ; persistance de décrets nationaux restreignant les exportations vivrières.
Restrictions quantitatives (Prohibitions, quotas, licences)	• Levée des restrictions nationales (Export/Import)	Appréciation : Insuffisant • Constats/Impacts : Recul de la libre-circulation avec de nouvelles interdictions au Bénin en 2024 (maïs, riz, mil). • Limites : Primauté systématique des politiques nationales sur les engagements régionaux (CE-DEAO/ZLECAF).
	• Mécanismes de résolution des différends (Task Force)	Appréciation : Bien • Impact : Médiation réussie en 2024 entre le Niger et le Bénin pour la levée des blocages sur le maïs. • Limites : Capacité de suivi réduite par l’arrêt des publications régulières de l’OPA.
	• Harmonisation et leadership politique	Appréciation : Moyen • Constats/Acquis : Efforts en cours via le projet PRIMA, mais rythme jugé lent. • Limites : Faible application des textes communautaires face aux enjeux de sécurité alimentaire nationale.

	• Interconnexion SIGMAT et caution unique	Appréciation : Bien • Constats/Acquis : Système fonctionnel entre Bénin, Niger et Togo depuis fin 2022. • Limites : Absence de caution de transit unique multilatérale ; enregistrements manuels forcés par les pannes d’énergie.
	• Opération Fluidité Routière (OFR)	Appréciation : Très bien • Impact : Atténue les effets des restrictions en protégeant les flux autorisés contre les rackets. • Limites : Résistances locales possibles car le dispositif n’est pas juridiquement obligatoire.
Absence de système d’information sur les marchés (Prix, offres)	• Collecte et harmonisation des données (Formel/Informel)	Appréciation : Bien • Constats/Acquis : Digitalisation en cours pour intégrer les flux transfrontaliers (objectif 2025). • Limites : Données souvent incomplètes et non encore intégrées aux statistiques nationales officielles.
	• Plateformes numériques (SIM, ECOTIS)	Appréciation : Moyen • Constats/Acquis : Fort engouement des acteurs pour ces outils de transparence. • Limites : ECOTIS inactif depuis 2022 ; persistance du «bouche-à-oreille» faute de connectivité fiable aux frontières.
	• Renforcement des capacités des acteurs directs	Appréciation : Bien • Constats/Acquis : Action jugée «utile et nécessaire» pour réduire l’asymétrie d’information. • Limites : Difficulté à toucher la masse des acteurs informels et peu lettrés.
	• Généralisation de l’OFR (Outils WhatsApp)	Appréciation : Très bien • Impact : Diffusion efficace d’informations via des outils simples (WhatsApp), adaptés au terrain. • Limites : Modèle économique fragile dépendant de projets extérieurs.
	• Dispositif intégré de suivi pour le plaidoyer	Appréciation : Bien • Constats/Acquis : Permet d’orienter les politiques publiques sur la base de réalités chiffrées. • Limites : Absence de base de données exhaustive sur les flux informels nocturnes.
Qualité et état des infrastructures aux frontières	• Construction et réhabilitation des PCJ	Appréciation : Moyen • Constats/Acquis : Infrastructures physiques existantes mais sous-exploitées. • Limites : enregistrements manuels dus au manque d’énergie solaire/réseau.
	• Entretien des infrastructures routières et pistes	Appréciation : Bien • Impact : 75% des pistes rurales en bon/moyen état au Bénin fin 2022 ; axe Lomé-Cotonou de qualité. • Limites : Rupture de charge et coûts élevés sur les pistes reliant les zones de production enclavées.
	• Marchés transfrontaliers et stockage (Chambres froides)	Appréciation : Moyen • Constats/Acquis : Engagement du projet PRIMA pour réhabiliter 05 marchés de demi-gros et 10 centres de collecte d’ici 2028 au Bénin. • Limites : Encombrement actuel et insalubrité nuisant à la conservation des produits périssables.
	• Modernisation des systèmes d’information (Connectivité)	Appréciation : Bien • Constats/Acquis : Extension du GUCE et succès de la phase pilote de SIGMAT entre le Togo et le Bénin. • Limites : Pannes d’électricité récurrentes (notamment sur le corridor Cotonou-Niamey) bloquant la fluidité dans l’exploitation du système.

	• Équipements spécifiques (Ponts-basculés, Labos SPS)	Appréciation : Moyen • Constats/Acquis : Diagnostic des besoins réalisé par le projet PRIMA. • Limites : Manque d'équipements de pesage fiables ; absence de laboratoires aux postes frontaliers pour les contrôles rapides.
Insuffisances du réseau routier (Routes et pistes rurales)	• Entretien et amélioration du réseau existant	Appréciation : Bien • Acquis : 75%1 des pistes rurales au Togo en bon/moyen état fin 2022 ; réhabilitation de l'axe Sokodé-Tchamba lancée en 2023. • Limites : Dégradation persistante de l'axe N'Dali-Kandi (Bénin) et embouteillages critiques sur le tronçon Cotonou-Bohicon. • Impact : Progrès tangibles mais des sections critiques augmentent encore les délais et les pertes de produits périssables.
	• Lutte contre la surcharge (Normes de charge à l'essieu)	Appréciation : Moyen • Constats : La surcharge reste un problème récurrent dégradant prématurément les corridors. • Limites : Problèmes d'étalonnage des ponts-basculés et multiplicité des postes de pesage (jusqu'à 4 au Bénin) générant des coûts sans résoudre le fond du problème.
	• Désenclavement des zones de production (Pistes rurales)	Appréciation : Bien • Acquis : Objectif ambitieux du Togo (4 000 km de pistes d'ici 2025) pour connecter les bassins de production aux marchés. • Impact : Réduction des pertes post-récolte pour les produits périssables ; défi de réalisation à moyen terme.
	• Opération Fluidité Routière (OFR)	Appréciation : Très bien • Impact : Réduction du transit de 2 jours à quelques heures en supprimant les barrières immatérielles (rackets, abus). • Acquis : Solution pragmatique compensant les carences physiques des routes par une fluidité administrative accrue.
Faiblesse des capacités de stockage et de conservation	• Réhabilitation des marchés et centres de collecte	Appréciation : Bien • Acquis : Engagement du projet PRIMA pour moderniser les halls de transactions et magasins d'ici 2028. • Limites : État actuel marqué par l'insalubrité et l'encombrement ; l'impact total ne sera visible qu'à l'échéance du projet.
	• Investissements dans la chaîne du froid (Chambres froides)	Appréciation : Moyen • Constats : Absence critique de chambres froides publiques pour les produits locaux (oignon, tomate, viande). • Limites : Investissements majoritairement privés et limités aux produits importés ; manque de financement public pour les filières locales.
	• Renforcement des capacités (Conditionnement/Transformation)	Appréciation : Bien • Acquis : Actions du projet PRIMA pour limiter les pertes post-récolte via la professionnalisation. • Limites : Prédominance du secteur informel et manque de moyens financiers des acteurs pour appliquer les normes de conservation.

1 Page 42 du document suivant : ARAA, 2024. Etude de base sur le circuit de commercialisation, flux transfrontaliers des produits agropastoraux et barrières au commerce transfrontalier. Rapport final, Volume 1, 133 pages. <https://archive.presidence.gouv.tg/2023/03/01/conseil-des-ministres-du-1er-mars-2023/>

Difficultés d'accès au marché (Infrastructures marchandes)	• Construction de marchés transfrontaliers de demi-gros	Appréciation : Bien • Acquis : Priorité donnée à la modernisation des infrastructures de vente dans les zones frontalières. • Limites : Persistance de hangars précaires et rudimentaires en attendant la finalisation des chantiers PRIMA.
	• Accès au financement pour la modernisation	Appréciation : Moyen • Constats : Seuls 20% à 25%2 des acteurs accèdent au crédit conventionnel. • Limites : Insuffisance de mécanismes financiers spécifiques pour les infrastructures de marché depuis 2021.
	• Plateformes numériques d'information (SIM)	Appréciation : Moyen • Acquis : Fort intérêt des acteurs pour connaître les prix en temps réel. • Limites : Portail ECOTIS3 inactif ; analphabétisme et fracture numérique limitant l'usage des SIM par les petits commerçants.
Difficultés d'accès au financement conventionnel	• Faciliter l'accès au crédit (Produits adaptés)	Appréciation : Insuffisant • Constats : Taux d'intérêt trop élevés (≥ 11%) et durées de crédit trop courtes (< 1 an). • Limites : Persistance des barrières bancaires classiques malgré la forte demande des commerçants et transporteurs.
	• Formalisation et renforcement des capacités	Appréciation : Moyen • Acquis : Objectifs de formalisation intégrés dans les programmes d'appui (PRIMA). • Limites : Forte réticence des agents économiques à sortir de l'informel
	• Plaidoyer des organisations professionnelles (OP)	Appréciation : Bien • Acquis : Rôle actif de l'AOCTAH de la PNOPPA et la CTOP pour influencer les politiques de crédit. • Limites : Faibles capacités techniques et financières des OP elles-mêmes pour porter des négociations bancaires lourdes.
	• Mécanismes de garantie et sécurisation du crédit	Appréciation : Insuffisant • Constats : L'absence de garanties adaptées reste le verrou principal à l'accès au financement. • Limites : Absence d'une procédure simplifiée de formalisation pour faciliter l'accès au mécanisme de garantie.
	• Transparence et connaissance des textes (OFR/Sensibilisation)	Appréciation : Bien • Impact : En réduisant les risques de rackets et de retards, l'OFR rend les activités plus «bankables». • Acquis : Réduction de l'asymétrie d'information, premier pas vers une gestion financière plus formelle.

Il est important de noter que cette liste n'est pas exhaustive et est basée sur les informations spécifiques contenues dans les documents utilisés pour la revue. D'autres barrières non tarifaires peuvent exister dans les corridors commerciaux en Afrique de l'Ouest et au Sahel.

2 Page 96 du document suivant : ARAA, 2024. Etude de base sur le circuit de commercialisation, flux transfrontaliers des produits agropastoraux et barrières au commerce transfrontalier. Rapport final, Volume 1, 133 pages

3 Le portail ECOTIS (Système d'Information Commerciale de la CEDEAO) est une plateforme centralisée développée par la Commission de la CEDEAO. Il fournit des données clés sur les échanges, les politiques douanières et les accords commerciaux régionaux pour accompagner les décisions des entreprises et la recherche. <https://ecotis.ecowas.int/?lang=fr>

IV. Plan d'action pour la réduction des barrières non tarifaires (BNT)

Au regard de l’analyse diagnostique de la situation, il est proposé le plan d’action suivant :

Tableau 2 : Tableau : Plan d’action pour la réduction des barrières non tarifaires (BNT)

N°	Nature de la barrière/Libellé de la barrière/Résultats attendus	Responsable	Associés	Planification : Date de début	Planification : Date de fin	Ordre de Priorité
1	Administrative					
1.1	Tracasseries routières, corruption et paiements illicites.					
1.1.1	Réduire drastiquement le nombre de points de contrôle routiers,					
1.1.1.1	A1: Identifier le nombre de points de contrôle réglementaires et non réglementaires au niveau des corridors ciblés (géoréférencés les points de contrôle routiers)	PRIMA Pays	ARAA	5-mai-25	15-juin-25	1
1.1.1.2	A2: Lever/supprimer les points de contrôle non réglementaires en fonction des agents responsables des points non réglementaires, identifier la hiérarchie pour la levée	PRIMA Pays	ARAA	15-juin-25	15-sept.-25	1
1.1.1.3	A3: Interdire le stationnement des patrouilles sur la voie publique (Substitution en points de contrôle)	PRIMA Pays	ARAA	30-mai-25	30-juin-25	1
1.1.1.4	A4: Mettre en place un dispositif pour éviter les contrôles redondants entre les postes sur les corridors (Délivrer après le premier contrôle sur le corridor, des documents pour éviter d’autres contrôles aux autres postes)	PRIMA Pays	ARAA	5-mai-25	5-août-25	1
1.1.1.5	A5: Rappeler les bases légales communautaire et nationale limitant le nombre de poste de contrôle par corridors	PRIMA Pays	ARAA	1-mai-25	6-déc.-25	1
1.1.1.6	A6: Identifier par corridors les points et les types de contrôle	PRIMA Pays	ARAA	1-mai-25	6-déc.-25	1
1.1.1.7	A7: Faire une analyse des données collectées aux CCC par corridor en lien avec les bases légales	PRIMA Pays	ARAA	1-mai-25	6-déc.-25	1
1.1.1.8	A8: Organiser des rencontres entre les bureaux des CCC et les autorités administratives concernées pour faire le point et faire des propositions réalistes pour réduire les postes de contrôle à la norme réglementaire	PRIMA Pays	ARAA	1-mai-25	6-déc.-25	1
1.1.1.9	A9: Faire le suivi de la mise en œuvre de la feuille de route retenue	ARAA	PRIMA Pays	1-mai-25	6-déc.-25	1
1.1.2	Inclure les corridors du PRIMA dans le dispositif «opération fluidité routière» de l’AOCTAH					

N°	Nature de la barrière/Libellé de la barrière/Résultats attendus	Responsable	Associés	Planification : Date de début	Planification : Date de fin	Ordre de Priorité
1.1.1.1	A1: Sensibiliser les différents acteurs des corridors sur l’initiative de la fluidité	AOCTAH	PRIMA Pays; ARAA	15-juin-25	15-août-25	1
1.1.1.2	A2: Mener les démarches pour intégrer les corridors du PRIMA dans le dispositif de l’AOCTAH	AOCTAH	PRIMA Pays; ARAA	15-juin-25	15-oct.-25	1
1.1.3	Renforcer la lutte contre la corruption.					
1.1.3.1	A1: Prévoir un code d’éthique et de la déontologie pour les acteurs (conducteurs, transporteurs/convoyeurs, opérateurs économiques, importateurs, etc.) (Autorités administratives, Ministères du transport et du commerce)	Ministères du transport et du commerce	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA	5-mai-25	15-juin-25	1
1.1.3.2	A2: Sensibiliser les acteurs présents au niveau des corridors sur l’éthique, la déontologie et/ou les bonnes pratiques	Chefs hiérarchiques des services concernés	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA	15-mai-25	15-août-25	1
1.1.3.3	A3: Dénoncer les actes de corruption observés/Initier des numéros verts (acteurs victimes des actes; AOCTAH; PRIMA pays)	Acteurs victimes des actes	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA	continu	continu	1
1.1.3.4	A4: Faire le plaidoyer pour une application systématique des sanctions pour les actes de corruption observés	Chefs hiérarchiques des services concernés	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA	continu	continu	1
1.1.3.5	A5: Etendre l’opération fluidité routière de l’AOCTAH à tous les corridors du PRIMA	PRIMA; AOCTAH	ARAA	1-juin-25	6-déc.-25	1
1.2	Lourdeur administrative dans le traitement des dossiers d’exportation des produits agro-sylvo-pastoraux (nombre élevé de services impliqués, difficultés et lenteur des procédures d’obtention de documents)					
1.2.1	Simplifier et harmoniser les procédures administratives,					
1.2.1.1	A1: Répertorier et instaurer/installer des guichets uniques	Douanes	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA	5-août-25	6-févr.-26	5

N°	Nature de la barrière/Libellé de la barrière/Résultats attendus	Responsable	Associés	Planification : Date de début	Planification : Date de fin	Ordre de Priorité
1.2.1.2	A2: Mettre en place/redynamiser les BICAF/AOCTAH pour faciliter les procédures administratives aux usagers	AOCTAH	PRIMA pays; ARAA	5-août-25	5-nov.-25	5
1.2.1.3	A3: Mettre en place une affiche et/ou un guide du voyageur présentant les procédures administratives à suivre	PRIMA pays	AOCTAH; ARAA	5-mai-25	5-juil.-25	5
1.2.1.4	A4: Actualiser les procédures administratives en vue de les adapter aux différentes catégories d'acteurs notamment les petits commerçants transfrontaliers	Douanes	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA	1-juin-25	30-juin-25	5
1.2.1.5	A5: Accélérer la digitalisation dans les procédures douanières et de délivrance des certificats	Ministère en charge de l'Agriculture ; Douanes	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA	1-juin-25	30-juin-25	5
1.2.1.6	A6: Sensibiliser les acteurs sur les procédures administratives aux frontières	Ministère en charge de l'Agriculture Douanes	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA	1-juin-25	30-juin-25	5
1.2.1.7	A7: Installer/Redynamiser les bureaux d'informations et d'assistance aux frontières	PRIMA Pays	AOCTAH; Ministère du commerce extérieur ; ARAA	1-juin-25	30-juin-25	5
1.2.1.8	A8: Sensibiliser les acteurs sur les déclarations d'exportation aux frontières	Douanes	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA	1-juin-25	30-juin-25	5
1.2.1.9	A9: Intégrer le paiement numérique des redevances et taxes diverses	Douanes	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA	1-juin-25	30-juin-25	5

N°	Nature de la barrière/Libellé de la barrière/Résultats attendus	Responsable	Associés	Planification : Date de début	Planification : Date de fin	Ordre de Priorité
1.2.1.10	A10: Renforcer la capacité des acteurs sur les procédures douanières	Douanes	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA	1-juin-25	30-juin-25	5
1.2.1.11	A11: Solliciter l'administration des douanes et des services phytosanitaires pour des séances de vulgarisation de ses procédures à l'endroit des acteurs	Douanes	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA	1-juin-25	30-juin-25	5
1.3	Absence ou insuffisance de coordination (horizontale et verticale) entre les acteurs du commerce transfrontalier.					
1.3.1	Mettre en place un cadre de concertation permanent entre les différents acteurs (transporteurs, mairies, services de contrôle, etc.).					
1.3.1.1	A1: Elaborer une note méthodologique et un guide de fonctionnement des CCC	PRIMA Pays	ARAA	22-avr.-25	30-juil.-25	2
1.3.1.2	A2: Mettre en place les CCC	PRIMA Pays	ARAA	22-avr.-25	30-juil.-25	2
1.3.1.3	A3: Mettre en place les plateformes de coordination des organismes présents aux frontières	PRIMA Pays	ARAA	22-avr.-25	30-sept.-25	2
1.3.1.4	A4: Organiser des rencontres d'échanges entre les CCC du Togo et du Bénin	PRIMA Pays	ARAA	1-mai-25	6-déc.-25	2
1.3.1.5	A5: Organiser des séances de restitutions des décisions au cours des sessions ordinaires aux membres	PRIMA Pays	ARAA	1-mai-25	6-déc.-25	2
1.3.1.6	A6: Soutenir les actions de partages et de diffusion d'informations à grande échelle en dotant les CCC d'un budget opérationnel pour leur plan d'action.	PRIMA Pays	ARAA	1-mai-25	6-déc.-25	2
2	Réglementaire					
2.1	Défaut d'harmonisation et de reconnaissance mutuelle des normes et des certifications (certificats phytosanitaires et vétérinaires entre les 2 pays).					
2.1.1	Harmoniser et/ou renforcer la reconnaissance mutuelle des normes sanitaires et phytosanitaires (SPS).					
2.1.1.1	A1: Organiser des rencontres entre les cadres de concertation PRIMA Bénin et Togo pour échanger sur les normes	CCC Pays	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA	5-août-25	5-sept.-25	7

N°	Nature de la barrière/Libellé de la barrière/Résultats attendus	Responsable	Associés	Planification : Date de début	Planification : Date de fin	Ordre de Priorité
2.1.1.2	A2: Transmettre les résolutions prises aux instances décisionnelles habileté dans chaque pays par les CCC	CCC Pays	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA	5-août-25	5-sept.-25	7
2.1.1.3	A3: Faire des plaidoyers pour l’application des résolutions pour l'harmonisation mutuelle des normes/certifications entre les deux pays	CCC Pays	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA	15-sept.-25	15-déc.-25	7
2.1.1.4	A4: Recommander aux bureaux de douanes des pays, un service minimum 24H/24H pour éviter les avaries des produits agro sylvopastoraux et halieutiques, objet d’échanges transfrontaliers	CCC Pays	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA	5-août-25	5-sept.-25	7
2.2	Faible connaissance des textes réglementaires, des droits et devoirs des acteurs directs (méconnaissance des procédures de passage à la frontière, des taxes, droits et frais applicables).					
2.2.1	Mettre en place un dispositif fonctionnel d’information, de renseignements et de formation sur les procédures et les exigences du commerce transfrontalier					
2.2.1.1	A1: Faire le diagnostic des besoins en informations/formation des acteurs sur les procédures et exigences du commerce transfrontalier	PRIMA Pays	ARAA	22-avr.-25	5-juin-25	4
2.2.1.2	A2: Elaborer un guide simplifié d’information/formation des acteurs sur les procédures et exigences (droits et taxes) du commerce transfrontalier	PRIMA Pays	ARAA	22-avr.-25	5-juin-25	4
2.2.1.3	A3: Vulgariser à travers divers canaux (sites web, affiches, panneaux de sensibilisation, radios, ...) les informations clés à savoir sur les procédures et exigences du commerce transfrontalier de part et d’autre des corridors des deux pays	PRIMA Pays	ARAA	15-juin-25	15-déc.-25	4
2.2.1.4	A4: Organiser des journées portes ouvertes d’information/formation des acteurs sur les procédures et exigences (droits et taxes) du commerce transfrontalier	Douanes	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA	15-nov.-25	15-févr.-26	4
2.3	Restrictions quantitatives aux échanges [Prohibitions et restrictions quantitatives (quotas) sur les exportations et importations].					
2.3.1	Lever les restrictions sur les importations et exportations de produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques.					

N°	Nature de la barrière/Libellé de la barrière/Résultats attendus	Responsable	Associés	Planification : Date de début	Planification : Date de fin	Ordre de Priorité
2.3.1.1	A1: Soutenir les acteurs (public et privé) à faire le dialogue avec les Etats pour trouver les meilleures approches pour la levée des restrictions sur les importations et exportations	CCC Pays	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA	5-août-25	continu	8
2.3.1.2	A2: Faire des plaidoyers pour la réduction des restrictions sur les importations et exportations des produits agro-sylvo-pastoraux entre les deux pays	CCC Pays	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA	5-août-25	continu	8
2.4	Absence d’un système formel généralisé et fonctionnel d’informations efficace sur les flux transfrontaliers des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques, les offres et prix courants y relatifs.					
2.4.1	Mettre en place et opérationnaliser un système de collecte et d’enregistrement systématique des données du commerce transfrontalier (formel et informel)					
2.4.1.1	A1: Faire l’extension du SIGMaT (Systèmes Interconnectés de Gestion des Marchandises en Transit) sur d’autres territoires et/ou unités transfrontalières spécifiques au PRIMA	Douanes	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA	5-juil.-25	Continu	9
2.4.1.2	A2: Renforcer les capacités des agents impliqués dans les opérations d’exportation afin d’avoir des données fiables	Douanes	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA	5-août-25	Continu	9
2.4.1.3	Sensibiliser les acteurs du secteur informel à passer par les postes de douane	Douanes	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA ; BICAF	22-avr.-25	Continu	9
2.4.2	Renforcer les capacités des instituts nationaux de statistiques					
2.4.2.1	A1: Renforcer les infrastructures (informatiques et autres) des instituts nationaux de statistiques et les mettre en interface avec les systèmes d’informations des administrations douanières, la direction de la statistique agricole, la DPSSE et toute autre structure de collecte de données sur les flux agro-sylvo-pastoraux	PRIMA Pays	ARAA	15-juin-25	15-nov.-25	9
2.4.2.2	A2: Renforcer les capacités des agents des instituts nationaux de statistiques sur la collecte des données	PRIMA Pays	ARAA/ UniRaT	15-juin-25	15-oct.-25	9

N°	Nature de la barrière/Libellé de la barrière/Résultats attendus	Responsable	Associés	Planification : Date de début	Planification : Date de fin	Ordre de Priorité
2.4.2.3	A3: Renforcer la fiabilité des données collectées par les instituts nationaux de statistiques et les douanes des pays (formation sur la statistique des frontières)	PRIMA Pays	ARAA/ UniRaT	15-juin-25	Continu	9
3	Logistique					
3.1	Qualité et état des infrastructures des postes de passage transfrontaliers (locaux de fortune pour la Douane, la Police, les services d’inspection phytosanitaire, absence de chambres froides, etc.).					
3.1.1	Réhabiliter et moderniser les infrastructures des postes de passage frontaliers.					
3.1.1.1	A1: Répertorier les postes de passage frontaliers éligibles à la réhabilitation	PRIMA Pays	ARAA	15-juin-25	15-nov.-25	10
3.1.1.2	A2: Faire le plaidoyer pour la prise en compte de ces postes dans les programmes de réhabilitation des infrastructures	PRIMA Pays	ARAA	15-juin-25	15-nov.-25	10
3.1.1.3	A3: Développer des infrastructures numériques au niveau des postes de passage frontaliers des deux pays pour les contrôles conjoints	CCC Pays	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA			10
3.1.1.4	A4: Réfectionner les infrastructures des postes de passage frontaliers	CCC Pays	AOCTAH; PRIMA pays; ARAA			10
3.2	Insuffisances du réseau routier (mauvais état des routes et pistes rurales) entraînant des difficultés de déplacement.					
3.2.1	Intégrer la fluidité routière dans les plans de développement du réseau routier au niveau national					
3.2.1.1	A1: Désenclaver les zones de production afin de permettre l’accès aux marchés nationaux	PRIMA Pays	ARAA	15-juin-25	15-nov.-25	3
3.2.2	Améliorer les services routiers à vocation régionale.					
3.2.2.1	A1: Aménager les pistes de desserte des points de production vers les marchés régionaux	PRIMA Pays	ARAA	15-juin-25	15-nov.-25	3
3.2.2.2	A2: Prendre en compte les pistes à caractère intégratif	PRIMA Pays	ARAA	15-juin-25	15-nov.-25	3
3.3	Faiblesse des capacités de stockage et de conservation des produits (absence de chambres froides).					
3.3.1	Appuyer la mise en place d’infrastructures de stockage et de conservation adéquates.					

N°	Nature de la barrière/Libellé de la barrière/Résultats attendus	Responsable	Associés	Planification : Date de début	Planification : Date de fin	Ordre de Priorité
3.3.1.1	A1: Faire le plaidoyer pour la prise en compte des chambres froides et les camions frigorifiques dans les projets et programmes futurs	PRIMA Pays	ARAA	15-juin-25	15-nov.-25	6
3.3.1.2	A2: Construire des magasins de stockage répondant aux normes de conservation adéquates au profit des acteurs sur les sites de production	PRIMA Pays	ARAA	15-juin-25	15-nov.-25	6
3.3.1.3	A3: Construire au niveau des frontières, des magasins adaptés à la conservation des produits faisant objet d’échanges transfrontaliers (chambres frigorifiques, ventilées, etc.)	ARAA	PRIMA Pays	15-juin-25	15-nov.-25	6
3.4	Difficultés d’accès au marché et faiblesse des infrastructures des marchés (marchés peu équipés en infrastructures commerciales adéquates).					
3.4.1	Faire le diagnostic des marchés transfrontaliers et des centres de collecte, réhabiliter les infrastructures des marchés.					
3.4.1.1	A1: Identifier les marchés transfrontaliers d’intérêt et les centres de collecte des produits	PRIMA Pays	ARAA			11
3.4.1.2	*A2: réhabiliter les infrastructures répondant aux normes adéquates au niveau de ces sites	PRIMA Pays	ARAA			11
3.4.1.3	*A3: Taire des plaidoyers en ce qui concerne le Togo pour que d’autres projets et programmes prennent en compte la réhabilitation les infrastructures des marchés	PRIMA Pays	ARAA			11
3.5	Difficultés d’accès au financement conventionnel pour les acteurs du commerce transfrontalier.					
3.5.1	Faciliter l’accès au financement pour les acteurs du commerce transfrontalier.					
3.5.1.1	A1: Accompagner les cibles visées par le PRIMA dans la rédaction des plans d’affaires	PRIMA Pays	ARAA	22-avr.-25	Continu	12
3.5.1.2	A2: Faciliter l’offre des services financiers par les SFD aux cibles visées par le PIMA	PRIMA Pays	ARAA	22-avr.-25	Continu	12
3.5.1.3	A3: Sensibiliser les acteurs sur les opportunités de financement qui existent (FNDA au Bénin et du Fonds de Garantie au Togo) (PRIMA PAYS)	PRIMA Pays	ARAA	22-avr.-25	Continu	12

V. Liste des documents exploités

ECOWAS Agricultural Trade, 2025. Public-Private Dialogue Workshop: *The Private Sector’s Perception of the Food Trade Environment in West Africa. Constraints, Opportunities and Perspectives: Understanding Private Sector Perceptions*. Accra, 11 – 12 February 2025. 7 pages.

FSRP, 2024. *Évaluation de la contribution de l’opération fluidité sur la libre-circulation des produits agricoles et Organisation d’une réunion régionale pour explorer les modalités de sa pérennisation et sa généralisation*. 61 pages.

FARM-TRAC, Sans année. *Note conceptuelle de l’opération fluidité routière au Sahel et en Afrique de l’Ouest* : Mise en œuvre par l’AOCTAH/WACTAF. 8 pages.

ARAA, 2024. *Etude de base sur le circuit de commercialisation, flux transfrontaliers des produits agropastoraux et barrières au commerce transfrontalier*. Rapport final, Volume 1, 133 pages.

ARAA, 2024. *Etude de base sur le circuit de commercialisation, flux transfrontaliers des produits agropastoraux et barrières au commerce transfrontalier*. Rapport final, Volume 2, 72 pages.



VI. Annexes

VI.a Annexe 1 : Maquette de la fiche de plaidoyer

Étape	Description de l'étape
Analyse du contexte	Comprendre le contexte politique, économique, social, technique, environnemental et légal (outil PESTEL), ainsi que l'historique du problème et les efforts passés. Cela permet d'identifier les opportunités, les menaces, les forces et les faiblesses de l'organisation.
Identification du problème	Définir clairement le problème à résoudre, ses causes profondes, ses conséquences et pourquoi il est important d'agir. Utiliser la méthode « mais pourquoi ? » pour approfondir l'analyse des causes.
Définition des objectifs et du changement souhaité	Déterminer ce que l'on souhaite changer (buts et objectifs SMART), en se concentrant sur un problème fondamental et en évitant de disperser les efforts.
Cartographie des acteurs	Identifier les décideurs à cibler, les alliés, les opposants, les parties prenantes et leur position par rapport à la problématique. Analyser leur pouvoir d'influence et leur intérêt.
Collecte et analyse d'informations	Rassembler des données factuelles sur le problème, les solutions possibles, les risques, les avantages, et les moyens d'influencer les décideurs. Cela inclut des recherches, des consultations et des discussions avec les parties prenantes.
Élaboration du message de plaidoyer	Préparer un message clair, concis, adapté à la cible, qui présente le problème, la solution proposée et l'action attendue. Le message doit être convaincant, compréhensible et exprimer l'urgence de la situation.
Choix de la stratégie d'influence	Déterminer comment persuader les décideurs (lobbying, campagnes, communication médiatique, mobilisation d'alliés, etc.), en tenant compte du contexte et des canaux de communication appropriés.
Planification des actions	Définir un plan d'action détaillé : activités à mener, responsabilités, calendrier, ressources nécessaires, occasions stratégiques pour approcher les autorités (événements, fenêtres politiques, etc.).
Engagement des parties prenantes	Impliquer les parties prenantes dès le début, instaurer la confiance, favoriser la collaboration, adapter la communication selon les profils, et reconnaître les contributions.
Mise en œuvre des actions	Passer à l'action selon le plan établi : rencontres, campagnes, publications, événements, etc. Adapter les actions en fonction des retours et du contexte.
Suivi et évaluation	Surveiller et évaluer régulièrement les progrès, ajuster la stratégie, si nécessaire, tirer des leçons des succès et des échecs, et rendre compte des résultats obtenus.

VI.b Annexe 2 : Exemple de fiche de plaidoyer sur la réduction de la complexité et la lenteur des procédures administratives liées à l'exportation des produits agro-sylvo-pastoraux

Étape	Description de l'étape
Analyse du contexte	Le commerce transfrontalier des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques représente un levier moteur de l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest, contribuant à l'approvisionnement des marchés, à la lutte contre l'insécurité alimentaire et à la réduction de la pauvreté. La CEDEAO a pour objectif de créer un marché commun avec la libre circulation des biens, des services et des personnes. Des initiatives régionales, telles que le Schéma de Libéralisation des Échanges de la CEDEAO (SLEC) et les directives de l'UEMOA, visent à faciliter ce commerce. Cependant, la mise en œuvre effective de ces textes au niveau national se heurte à des défis, et une part importante du commerce reste informelle, rendant sa mesure et sa facilitation complexes. Sur le plan social, les marchés sont devenus la principale source d'approvisionnement alimentaire pour les ménages ouest-africains. Le commerce transfrontalier a un impact direct sur les revenus des populations et est influencé par des facteurs socio-économiques tels que la pauvreté et le manque de professionnalisme des acteurs. Sur le plan légal, bien que la CEDEAO et l'UEMOA aient mis en place des cadres réglementaires pour la libre circulation, l'application uniforme et effective de ces textes par les États membres demeure un obstacle. Des lois nationales peuvent parfois contredire les dispositions communautaires, et le manque d'harmonisation des normes et certifications constitue également une barrière. Historiquement, le problème des barrières non tarifaires n'est pas nouveau, et plusieurs efforts ont été entrepris pour y remédier. Des initiatives telles que la conférence «Food Across Border» en 2013 et les actions du CILSS depuis 2003 visaient à faciliter le transport et à lutter contre les entraves. Plus récemment, l'Opération Fluidité Routière (OFR), menée par l'AOCTAH/WACTAF avec le soutien du Comité Inter-État de Lutte contre la Sécheresse dans le Sahel (CILSS) depuis 2021, cherche à lutter contre les obstacles au commerce et à promouvoir la libre circulation. Malgré ces efforts et d'autres initiatives comme le Programme régional d'appui (PRA)/Accès aux Marchés, les barrières non tarifaires persistent et continuent d'entraver le commerce agricole transfrontalier dans la région.

Étape	Description de l'étape
Identification du problème	Le problème principal est la complexité et la lenteur des procédures administratives liées à l'exportation des produits agro-sylvo-pastoraux, caractérisée par un nombre élevé de services impliqués, des démarches fastidieuses, des délais longs et des coûts élevés, notamment dus à des paiements informels et à des contrôles multiples. Analyse des causes profondes (méthode « mais pourquoi ? ») • Pourquoi y a-t-il une lourdeur administrative ? Parce que plusieurs institutions (douanes, agences de certification, ministères, autorités portuaires) interviennent dans le processus, chacune avec ses propres exigences et procédures. • Pourquoi plusieurs institutions sont-elles impliquées ? Parce que l'exportation nécessite le respect de normes techniques, sanitaires, phytosanitaires, et de conformité réglementaire, ce qui implique des contrôles multiples et des certifications diverses. • Pourquoi ces procédures sont-elles lentes et coûteuses ? En raison de la bureaucratie, des retards dans le traitement des dossiers, des paiements informels, du manque de coordination entre les services, et de l'insuffisance d'infrastructures adaptées. • Pourquoi le manque de coordination et d'infrastructures ? Parce que les systèmes administratifs sont souvent peu modernisés, avec des ressources limitées, une faible digitalisation des procédures, et une gouvernance insuffisante dans le secteur agro-sylvo-pastoral. • Pourquoi cette situation perdure ? En partie à cause d'un manque de volonté politique forte pour réformer les processus, d'une faible formation des agents, et d'une complexité réglementaire héritée qui n'a pas été simplifiée.
Définition des objectifs et du changement souhaité	Simplifier et accélérer les procédures administratives d'exportation des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques afin de réduire les délais, les coûts et la complexité, tout en améliorant la coordination entre les services concernés. Spécifique : Mettre en place une plateforme numérique intégrée unique pour la gestion des dossiers d'exportation, réduisant le nombre d'intervenants et harmonisant les procédures. Mesurable : Réduire de 40% le délai moyen de traitement des dossiers d'exportation dans les 12 mois suivant la mise en œuvre. Atteignable : Former au moins 80% des agents administratifs concernés à l'utilisation de la nouvelle plateforme et aux procédures simplifiées dans les 6 mois. Réaliste : S'appuyer sur les infrastructures existantes et les partenariats avec les acteurs publics et privés pour déployer la solution. Temporel : Déployer la plateforme et les nouvelles procédures dans un délai de 12 mois, avec un suivi trimestriel des indicateurs de performance.

Étape	Description de l'étape
Cartographie des acteurs	La cartographie des acteurs impliqués dans le commerce transfrontalier des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques révèle une diversité de parties prenantes. Au cœur de ce commerce se trouvent les acteurs privés directs, qui animent concrètement les échanges. Cette catégorie comprend principalement les producteurs (agriculteurs et éleveurs) qui sont à l'origine des produits échangés, les commerçants transfrontaliers qui achètent et vendent ces produits au-delà des frontières, et les transporteurs (chauffeurs, convoyeurs) qui assurent le déplacement des marchandises. Ces acteurs peuvent être organisés en associations, syndicats ou organisations professionnelles. Leurs interactions sont souvent basées sur des relations de confiance, en particulier dans le secteur informel.
	Un autre ensemble d'acteurs essentiels est constitué par les acteurs étatiques de régulation. Ils comprennent les divers services de contrôle présents aux frontières et le long des corridors, tels que la police, la douane, la gendarmerie, les services des eaux et forêts, ainsi que les services phytosanitaires et vétérinaires. Les autorités de gestion des marchés sont également des acteurs étatiques importants. Au niveau régional, des institutions comme la CEDEAO, l'UEMOA et le CILSS établissent les cadres politiques et réglementaires pour la libre circulation des personnes et des biens. L'AOCTAH/WACTAF travaille en collaboration avec ces institutions pour faciliter le commerce transfrontalier et la fluidité routière. Des entités telles que les Cellules nationales de fluidité et les Points focaux sont mises en place dans le cadre d'initiatives comme l'Opération Fluidité Routière (OFR) pour assister les acteurs.
	Enfin, les acteurs de la société civile de plaidoyer à savoir la Plateforme des Acteurs de la Société Civile au Bénin (PASCiB) et de facilitation du commerce transfrontalier jouent un rôle de soutien et d'influence. Cette catégorie inclut les organisations professionnelles agricoles, les associations de commerçants et les organisations non gouvernementales (ONG) qui œuvrent pour améliorer l'environnement commercial, défendre les intérêts des acteurs et faciliter les échanges. L'AOCTAH elle-même peut être considérée comme un acteur de facilitation. Des organisations spécifiques comme la Plateforme Nationale des Organisations Paysannes et de Producteurs Agricoles (PNOPPA) et la Coordination Togolaise des Organisations Paysannes et de producteurs agricoles (CTOP) sont impliquées dans la collecte de données, le plaidoyer et la facilitation des échanges dans le cadre de programmes comme le PRIMA.



Étape	Description de l'étape
Collecte et analyse d'informations	L'analyse des données factuelles met en lumière un défi majeur en Afrique de l'Ouest concernant la fluidité du commerce transfrontalier des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques, en particulier entre le Bénin et le Togo. Ce commerce est entravé par de nombreuses barrières telles que les barrières administratives, réglementaires et logistiques. De plus, la nature souvent informelle de ces échanges rend la collecte de données statistiques fiables et exhaustives difficile, ce qui limite la prise en compte réelle de leur poids économique dans les échanges intra-régionaux.
	Face à ces problèmes, plusieurs solutions sont envisagées et testées. L'Opération Fluidité Routière (OFR), menée par l'AOCTAH/WACTAF avec le soutien du CILSS, utilise des outils tels que des fiches d'information, des macarons pour les véhicules en règle, et des groupes WhatsApp pour le suivi en temps réel des flux, ainsi que l'implication des Points focaux et des Bureaux d'Information et de Coordination aux Frontières (BICAF). Les recommandations pour une amélioration durable incluent l'institutionnalisation des mécanismes de l'OFR, l'harmonisation des réglementations, la mise en place de systèmes d'information commerciale centralisés au niveau de la CEDEAO, l'amélioration des infrastructures et la lutte contre les pratiques illégales.
	Cependant, la pérennisation et la généralisation de ces solutions se heurtent à des risques tels que la réticence des acteurs à se formaliser, la résistance de ceux qui profitent du système actuel, le manque de financement autonome pour l'OFR, et la persistance des pratiques informelles. Malgré ces défis, les avantages potentiels sont considérables : stimulation de la croissance régionale, réduction de la pauvreté, amélioration de la sécurité alimentaire, renforcement du dialogue sur les politiques commerciales et augmentation des recettes fiscales grâce à la formalisation. Pour influencer les décideurs, il est crucial de mener un plaidoyer basé sur des données probantes, d'organiser des dialogues avec les autorités, de former des alliances et de produire des notes politiques. L'AOCTAH/WACTAF, en collaboration avec d'autres organisations, joue un rôle clé dans cette démarche, et la diffusion régulière de rapports et de données fiables est essentielle pour éclairer les décisions politiques.

Étape	Description de l'étape
Élaboration du message de plaidoyer	MESSAGE DE PLAIDOYER URGENT AUX DÉCIDEURS Excellences, Mesdames et Messieurs les Décideurs, Nous vous adressons ce message avec une urgence particulière face à un obstacle majeur qui entrave le développement économique et la sécurité alimentaire dans notre région : la complexité et la lenteur des procédures administratives liées à l'exportation des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques. Cette situation se caractérise par un nombre élevé de services impliqués, des démarches fastidieuses et coûteuses en temps et en argent, des délais de traitement excessivement longs, et des coûts prohibitifs exacerbés par des paiements informels récurrents et des contrôles multiples et souvent injustifiés. Cette lourdeur administrative décourage nos producteurs et nos commerçants, augmente les coûts pour les consommateurs, diminue la compétitivité de nos produits face aux importations, et freine considérablement le commerce régional et l'intégration économique. De plus, elle alimente l'informalité des échanges, privant nos États de recettes fiscales essentielles. Face à ce constat alarmant, nous proposons une solution pragmatique et efficace : une simplification et une harmonisation drastiques des procédures administratives d'exportation. Concrètement, cela implique une réduction significative du nombre de services impliqués et la mise en place de guichets uniques aux frontières pour centraliser les démarches. Il est impératif de rationaliser et de digitaliser les processus, de supprimer les contrôles redondants et les paiements illicites, et de promouvoir la reconnaissance mutuelle des normes et des certifications entre nos États. L'opérationnalisation de centres d'information pour les acteurs du commerce transfrontalier est également cruciale pour garantir la transparence des procédures et renforcer les capacités des opérateurs, notamment les plus petits et les moins informés. S'inspirer des succès de l'Opération Fluidité Routière (OFR) en institutionnalisant ses mécanismes et en les étendant à l'ensemble des corridors commerciaux représente une opportunité pour une avancée concrète et immédiate. Afin de libérer le potentiel du commerce agro-sylvo-pastoral, de garantir la sécurité alimentaire de nos populations, de stimuler la croissance économique régionale et d'atteindre les objectifs ambitieux que nous nous sommes fixés, notamment dans la Déclaration de Malabo, nous vous appelons, décideurs, à agir avec détermination et sans délai. Nous sollicitons votre engagement politique fort pour mettre en œuvre les mesures de simplification et d'harmonisation proposées. Il est impératif de traduire en actes concrets les engagements communautaires en matière de libre circulation des biens, de renforcer la coordination entre les services étatiques, et de sanctionner les pratiques illégales qui entravent le commerce. L'heure est à l'action pour lever ces barrières administratives qui asphyxient nos économies et compromettent l'avenir de nos communautés. L'urgence de la situation exige une réponse politique à la hauteur des enjeux.
	Choix de l'outil / Support de plaidoyer Déterminer comment persuader les décideurs (lobbying, campagnes, communication médiatique, mobilisation d'alliés, etc.), en tenant compte du contexte et des canaux de communication appropriés.
	Planification des actions Définir un plan d'action détaillé : activités à mener, responsabilités, calendrier, ressources nécessaires, occasions stratégiques pour approcher les autorités (événements, fenêtres politiques, etc.).

Étape	Description de l'étape
Engagement des parties prenantes	Impliquer les parties prenantes dès le début, instaurer la confiance, favoriser la collaboration, adapter la communication selon les profils, et reconnaître les contributions.
Mise en œuvre des actions	Passer à l'action selon le plan établi : rencontres, campagnes, publications, événements, etc. Adapter les actions en fonction des retours et du contexte.
Suivi et évaluation	Surveiller et évaluer régulièrement les progrès, ajuster la stratégie si nécessaire, tirer des leçons des succès et des échecs, et rendre compte des résultats obtenus.

VI.c Annexe 3 : Analyse PESTEL et Historique des Barrières Non Tarifaires au Commerce Agricole en Afrique de l'Ouest et au Sahel (Perspective CEDEAO)

Cette analyse se présente comme suit :

I. Analyse PESTEL

- Politique** : Le contexte politique en Afrique de l'Ouest est marqué par une volonté régionale d'intégration économique, notamment à travers la CEDEAO. Des déclarations comme celle de Malabo en 2014 témoignent d'un engagement à tripler les échanges intra-africains de produits et services agricoles d'ici 2025. La CEDEAO a pour objectif de créer un marché commun avec la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux. Plusieurs initiatives ont été lancées pour faciliter le commerce, souvent avec le soutien de partenaires internationaux. Cependant, la mise en œuvre effective des textes communautaires et la pleine adhésion des États membres restent des défis majeurs. L'existence de nombreux postes de contrôle qui constituent des supports pour des barrages administratifs et des prélèvements illicites entrave la fluidité des échanges. Des organisations professionnelles tentent de faire du lobbying pour la réduction, voire la suppression de ces entraves. La stabilité politique et la sécurité dans certaines zones de la région constituent également un facteur important affectant le commerce transfrontalier.
- Économique** : Le commerce régional des produits agricoles représente un enjeu économique majeur pour l'Afrique de l'Ouest, contribuant potentiellement à la croissance régionale, à la réduction de la pauvreté et à l'amélioration de la sécurité alimentaire. Cependant, une part significative de ce commerce repose sur un système informel, échappant aux statistiques et rendant difficile sa mesure et sa facilitation. Les acteurs du commerce sont confrontés à des surcoûts liés aux entraves, rendant les produits moins compétitifs. L'intégration des marchés demeure un défi, malgré le potentiel du commerce inter-états pour la stimuler. L'accès au financement pour les acteurs du commerce transfrontalier est également limité. La faible diversification et la qualité insuffisante de la production agricole nationale dans certains pays limitent les surplus disponibles pour l'échange.
- Social** : Les marchés sont devenus la principale source d'approvisionnement alimentaire pour les ménages ouest-africains. Le commerce transfrontalier a un impact direct sur les revenus des populations. Les acteurs du commerce incluent une diversité d'intervenants tels que les producteurs, les commerçants et les transporteurs, chacun avec ses propres défis et stratégies. Des liens ethniques et culturels peuvent faciliter les échanges transfrontaliers. La pauvreté et le manque d'alternatives d'emploi peuvent pousser vers le commerce informel. Le manque de professionnalisme et la faible connaissance des réglementations par les acteurs constituent également des freins.
- Technologique** : on peut noter le potentiel de la mise en place de systèmes d'information sur les marchés (SIM) pour faciliter la prise de décision des acteurs. Des initiatives de numérisation des procédures commerciales et douanières sont également encouragées pour améliorer la fluidité. L'utilisation de

plateformes numériques pour l'information et la formation des acteurs est une approche proposée.

- **Environnemental** : La revue de littérature ne met pas en évidence des aspects environnementaux majeurs directement liés aux barrières non tarifaires au commerce agricole transfrontalier.
- **Légal** : La CEDEAO et l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) ont mis en place des cadres légaux et réglementaires visant la libre circulation des biens et la libéralisation des échanges. Des protocoles et règlements définissent l'origine des produits et visent l'élimination des droits de douane et des barrières non tarifaires. Cependant, l'application effective et uniforme de ces textes au niveau national reste problématique. Des lois et arrêtés nationaux peuvent parfois contredire ou entraver les dispositions communautaires, notamment pour des raisons de souveraineté alimentaire ou de protection du marché national. Le manque d'harmonisation et de reconnaissance mutuelle des normes et certifications entre les pays constitue également une barrière technique.

II. Historique du Problème des Barrières Non Tarifaires et Efforts Passés

Le problème des barrières non tarifaires au commerce agricole en Afrique de l'Ouest et au Sahel n'est pas nouveau. Plusieurs initiatives et efforts ont été déployés au fil des ans pour l'atténuer :

- Dès 2003, le Comité Inter-État de Lutte contre la Sécheresse dans le Sahel (CILSS) a lancé un appel d'offre pour faciliter le transport de produits agro-sylvo-pastoraux sur certains corridors.
- La conférence «Food Across Border» organisée à Accra en 2013 avec le soutien de l'USAID a mis en lumière les entraves au commerce régional et a appelé à une plus grande implication des organisations professionnelles.
- Le CILSS a mené des road shows et des activités sur la gouvernance routière avec l'aide de l'USAID pour promouvoir la libre circulation.
- L'Opération Fluidité Routière (OFR), mise en œuvre par l'Association Ouest Africaine du Commerce Transfrontalier des Produits Alimentaires, Agro-sylvo-pastoraux et Halieutiques (AOCTAH/WACTAF) depuis juin 2021 avec l'appui du CILSS, vise à lutter contre les entraves au commerce et à assister la libre circulation.
- Le FIDA soutient les initiatives de promotion du commerce régional à travers le projet « Family Farming, Regional Markets and Cross border Trade corridors (FARM-TRAC) in the Sahel » lancé en 2020.
- Le CILSS a mis en œuvre divers projets tels que le Projet de Fluidification des Echanges et de Rapprochement des politiques (FERAP) de 1996 à 2001, le projet «Marchés Frontaliers» de 1999 à 2004, et le Programme Régional d'Appui Accès aux Marchés (PRA/Accès aux Marchés) depuis 2005, visant à renforcer la fluidité des échanges et développer le commerce.
- Des observatoires des pratiques anormales (OPA) ont été mis en place pour documenter et plaider pour l'élimination des tracasseries routières.
- Des bureaux d'information commerciale (TID) ont été mis en place dans certaines régions (bien que l'exemple cité concerne l'Afrique australe) pour aider les petits commerçants avec les procédures de dédouanement.
- Malgré ces efforts, les barrières non tarifaires persistent et continuent d'entraver le commerce agricole transfrontalier en Afrique de l'Ouest et au Sahel.

III. Analyse SWOT de la CEDEAO face aux Barrières Non Tarifaires au Commerce Agricole

- **Forces** :
 - Existence d'un cadre institutionnel régional (CEDEAO et UEMOA) visant l'intégration économique et la libre circulation.
 - Volonté politique affichée au niveau régional pour renforcer le commerce intra-africain et l'intégration des marchés.

- Présence d'initiatives et d'organisations régionales (CILSS, AOCTAH/WACTAF) dédiées à la facilitation du commerce et à la lutte contre les barrières.
- Soutien de partenaires techniques et financiers internationaux (USAID, FIDA, Banque Mondiale) pour des projets de promotion du commerce régional.
- Sensibilisation croissante au niveau des acteurs et des décideurs sur l'importance du commerce régional pour le développement.

• Faiblesses :

- Mise en œuvre inégale et souvent inefficace des protocoles et réglementations communautaires au niveau national.
- Persistance de nombreuses barrières non tarifaires, notamment les tracasseries routières, la lourdeur administrative et la corruption.
- Manque d'harmonisation des législations et des procédures commerciales et douanières entre les États membres.
- Importance du secteur informel qui échappe aux cadres réglementaires et aux efforts de facilitation.
- Faiblesse des capacités techniques et financières des acteurs du commerce, y compris les organisations professionnelles.
- Insuffisance et mauvaise qualité des infrastructures, notamment routières et marchandes, entravant l'accès aux marchés.

• Opportunités :

- Forte croissance de la demande de biens agricoles et alimentaires liée à la démographie et à l'urbanisation croissantes.
- Engagement continental pour l'augmentation du commerce intra-africain (Déclaration de Malabo, Zone de Libre-Échange Continentale Africaine - ZLECAf) offrant un cadre favorable.
- Développement de technologies et de systèmes d'information pouvant améliorer la transparence et faciliter les échanges.
- Dynamique sous-régionale d'intégration qui, malgré les défis, continue de progresser.
- Identification de corridors commerciaux prioritaires permettant de cibler les efforts de facilitation.

• Menaces :

- Maintien d'un commerce informel important qui peut concurrencer les circuits formels et rendre les efforts de réglementation moins efficaces.
- Instabilité politique et insécurité croissante dans certaines régions, perturbant les flux commerciaux et augmentant les risques.
- Manque de pleine adhésion et de volonté politique constante de la part de certains États membres pour la mise en œuvre des décisions régionales.
- Influence de groupes d'intérêts qui peuvent bénéficier du maintien des barrières non tarifaires.
- Concurrence des produits importés des pays tiers qui peuvent être perçus comme plus compétitifs en termes de prix et de qualité.

Cette analyse souligne la complexité du défi des barrières non tarifaires au commerce agricole en Afrique de l'Ouest et au Sahel. La CEDEAO dispose de forces et d'opportunités significatives pour surmonter ces obstacles, mais elle doit s'attaquer à ses faiblesses et faire face aux menaces persistantes pour réaliser pleinement son potentiel d'intégration économique et de développement régional.

VI.d Annexe 4 :Clarification du problème de lourdeur administrative

Pour clarifier le problème de la lourdeur administrative dans le traitement des dossiers d'exportation des produits agro-sylvo-pastoraux, voici une analyse structurée selon la méthode « mais pourquoi ? », incluant causes profondes, conséquences et importance d'agir.

Définition claire du problème

Le problème principal est la complexité et la lenteur des procédures administratives liées à l'exportation des produits agro-sylvo-pastoraux, caractérisée par un nombre élevé de services impliqués, des démarches fastidieuses, des délais longs et des coûts élevés, notamment dus à des paiements informels et à des contrôles multiples.

Analyse des causes profondes (méthode « mais pourquoi ? »)

- *Pourquoi y a-t-il une lourdeur administrative ?*

Parce que plusieurs institutions (douanes, agences de certification, ministères, autorités portuaires) interviennent dans le processus, chacune avec ses propres exigences et procédures.

- *Pourquoi plusieurs institutions sont-elles impliquées ?*

Parce que l'exportation nécessite le respect de normes techniques, sanitaires, phytosanitaires, et de conformité réglementaire, ce qui implique des contrôles multiples et des certifications diverses.

- *Pourquoi ces procédures sont-elles lentes et coûteuses ?*

En raison de la bureaucratie, des retards dans le traitement des dossiers, des paiements informels, du manque de coordination entre les services, et de l'insuffisance d'infrastructures adaptées.

- *Pourquoi le manque de coordination et d'infrastructures ?*

Parce que les systèmes administratifs sont souvent peu modernisés, avec des ressources limitées, une faible digitalisation des procédures, et une gouvernance insuffisante dans le secteur agro-sylvo-pastoral et halieutique.

- *Pourquoi cette situation perdure ?*

En partie à cause d'un manque de volonté politique forte pour réformer les processus, d'une faible formation des agents, et d'une complexité réglementaire héritée qui n'a pas été simplifiée.

Conséquences du problème

- **Sur les exportateurs** : augmentation des coûts, perte de compétitivité, découragement des producteurs et exportateurs, notamment des jeunes et des femmes.
- **Sur l'économie nationale** : ralentissement des exportations, perte de devises, impact négatif sur la balance commerciale, et frein au développement du secteur agro-sylvo-pastoral et halieutique.
- **Sur la filière agro-sylvo-pastorale** : sous-exploitation des potentialités, faible valorisation des produits, et limitation des débouchés commerciaux.

Pourquoi est-il important d'agir ?

- Pour améliorer la compétitivité des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques sur les marchés internationaux en réduisant les délais et coûts d'exportation.
- Pour stimuler le développement économique rural et national, en facilitant l'accès aux marchés extérieurs et en augmentant les revenus des producteurs.
- Pour encourager l'innovation et l'entrepreneuriat dans le secteur, notamment chez les jeunes et les femmes, en allégeant les contraintes administratives.
- Pour renforcer la sécurité alimentaire et la durabilité des systèmes agro-sylvo-pastoraux et

halieutiques en valorisant mieux les productions locales.

Cette analyse montre que la lourdeur administrative est un obstacle majeur, enraciné dans la complexité institutionnelle, le manque de coordination et d'infrastructures, avec des impacts économiques et sociaux importants, justifiant une action urgente pour simplifier et moderniser les procédures d'exportation.

VI.e Annexe 5 : Cartographie des acteurs pour le problème de lourdeur administrative

La cartographie des acteurs impliqués dans la problématique de la lourdeur administrative dans le traitement des dossiers d'exportation des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques entre le Bénin et le Togo, se présente comme suit :

Décideurs à cibler :

- **Ministères sectoriels (Bénin et Togo)** : Les ministères en charge de l'Agriculture, de l'Élevage, du Commerce, de l'Intérieur/Sécurité, des Finances (douanes) sont directement responsables des réglementations, des procédures d'enregistrement, des licences, des certificats et des contrôles. Leur pouvoir d'influence est élevé car ils édictent les règles et les mettent en œuvre. Leur intérêt devrait être l'amélioration du commerce légal, l'augmentation des recettes fiscales et la facilitation de l'intégration régionale, bien que des résistances internes puissent exister.
- **Autorités douanières (Bénin et Togo)** : Elles sont responsables des procédures de dédouanement, des inspections et des contrôles aux frontières. Leur pouvoir est significatif au niveau de l'application des procédures. Leur intérêt officiel est de faciliter le commerce tout en assurant le respect des réglementations, mais des pratiques de corruption et des prélèvements illicites peuvent créer des intérêts opposés.
- **Organisations régionales (CEDEAO, UEMOA)** : Elles ont mis en place des cadres réglementaires pour la libre circulation des biens. Bien qu'elles ne soient pas directement responsables de l'application au niveau national, elles peuvent exercer une forte influence par le biais de directives, de plaidoyers et de pressions politiques. Leur intérêt principal est l'intégration économique régionale.
- **Autorités locales (Bénin et Togo)** : Elles peuvent être impliquées dans certaines procédures administratives ou perceptions de taxes locales. Leur pouvoir peut varier selon le niveau de décentralisation. Leur intérêt peut être le développement économique local, mais parfois au détriment de la fluidité transfrontalière par la multiplication des contrôles et des taxes.

Alliés :

- **Producteurs (agriculteurs, éleveurs)** : Ils sont directement affectés par les lenteurs administratives qui peuvent entraîner la détérioration de leurs produits périssables et augmenter leurs coûts indirects. Leur intérêt est de pouvoir exporter leurs produits facilement et rapidement pour accéder à des marchés plus vastes et obtenir de meilleurs prix. Leur pouvoir d'influence peut être limité individuellement, mais il augmente lorsqu'ils sont organisés en organisations professionnelles (OP).
- **Commerçants transfrontaliers** : Ils subissent directement les coûts et les délais liés à la lourdeur administrative, les paiements informels et les contrôles multiples. Leur intérêt est la simplification et l'accélération des procédures pour réduire leurs coûts, les risques de pertes et améliorer leur compétitivité. Leur pouvoir d'influence peut être renforcé par leur organisation en syndicats et associations comme l'AOCTAH/WACTAF.
- **Transporteurs et chauffeurs** : Ils sont victimes des retards aux frontières et des paiements illicites, ce qui augmente leurs coûts d'exploitation et allonge leurs délais de livraison. Leur intérêt est la fluidité du trafic et la réduction des tracasseries. Ils sont organisés en syndicats nationaux et régionaux (AOCTAH,

- ROAC), ce qui leur donne un certain pouvoir de plaidoyer.
- **Organisations professionnelles (OP) et associations de la société civile (AOCTAH/WACTAF, PNOPPA, CTOP, ROPPA, ROAC) :** Elles ont pour mission de défendre les intérêts de leurs membres (producteurs, commerçants, transporteurs) et de plaider pour la facilitation du commerce transfrontalier. Leur intérêt est l'amélioration de l'environnement commercial et la réduction des barrières. Leur pouvoir d'influence dépend de leur capacité de mobilisation, de leur expertise et de leurs relations avec les décideurs. L'AOCTAH/WACTAF mène spécifiquement l'Opération Fluidité Routière (OFR) pour lutter contre les entraves.
 - **Consommateurs :** Indirectement, ils bénéficieraient de la réduction des coûts et des délais, ce qui pourrait se traduire par des prix plus abordables et une meilleure disponibilité des produits. Leur pouvoir d'influence est généralement diffus, mais peut se manifester par des pressions sociales ou politiques indirectes.

Opposants :

- **Certains agents des services de contrôle (douane, police, gendarmerie, services sanitaires et phytosanitaires) :** Ceux qui perçoivent des paiements illicites et tirent profit de la complexité et de la lenteur des procédures peuvent résister à toute simplification ou uniformisation qui réduirait leurs opportunités de corruption. Leur pouvoir d'influence réside dans leur capacité à bloquer ou à ralentir les procédures. Leur intérêt est le maintien du statu quo qui leur assure des revenus informels.
- **Certains intermédiaires ou acteurs bénéficiant de rentes de situation :** Des individus ou des groupes qui ont développé des activités lucratives en exploitant la complexité des procédures pourraient s'opposer à des réformes qui menaceraient leurs avantages. Leur pouvoir d'influence est plus difficile à cerner mais peut être significatif dans certains contextes informels.
- **Certains services administratifs craignant une perte de contrôle ou de prérogatives :** Une simplification des procédures pourrait être perçue par certains services comme une réduction de leur importance ou de leur pouvoir. Leur résistance pourrait se manifester par une application réticente des nouvelles mesures ou par des arguments techniques justifiant le maintien de la complexité.

Parties prenantes et leur position (pour/contre simplification) :

- **Producteurs :** Pour la simplification (facilite l'accès aux marchés, réduit les pertes).
- **Commerçants transfrontaliers :** Pour la simplification (réduit les coûts, les délais, les risques).
- **Transporteurs et chauffeurs :** Pour la simplification (fluidité du trafic, réduction des paiements illicites).
- **Consommateurs :** Probablement pour la simplification (potentielle baisse des prix, meilleure disponibilité).
- **Ministères sectoriels :** Position potentiellement mitigée. Officiellement pour la facilitation du commerce, mais des intérêts bureaucratiques ou des craintes de perte de contrôle peuvent exister.
- **Autorités douanières :** Position potentiellement mitigée. Officiellement pour la facilitation, mais des pratiques de corruption peuvent créer une opposition à la simplification.
- **Organisations régionales (CEDEAO, UEMOA) :** Pour la simplification (objectif d'intégration régionale).
- **Autorités locales :** Position variable selon les intérêts locaux (développement économique vs. perception de taxes).
- **Organisations professionnelles (OP) et associations de la société civile :** Fortement pour la simplification (défense des intérêts de leurs membres, promotion du commerce).
- **Certains agents des services de contrôle :** Potentiellement contre la simplification (perte de revenus informels).
- **Certains intermédiaires/acteurs bénéficiant de rentes :** Potentiellement contre la simplification (perte d'avantages).

Analyse du pouvoir d'influence et de l'intérêt :

Acteur	Pouvoir d'influence	Intérêt	Position (vs. lourdeur)
Ministères sectoriels	Élevé (élaboration et application des réglementations)	Officiellement : facilitation du commerce, recettes fiscales, intégration régionale. Possiblement : maintien du contrôle, intérêts bureaucratiques.	Mitigée / Variable
Autorités douanières	Significatif (contrôle aux frontières, application des procédures)	Officiellement : facilitation du commerce, respect des lois. Possiblement : revenus informels (corruption).	Mitigée / Variable
Organisations régionales (CEDEAO, UEMOA)	Fort (cadres réglementaires, directives, plaidoyer politique)	Intégration économique régionale, libre circulation des biens.	Pour
Autorités locales	Variable (selon le niveau de décentralisation, pouvoir réglementaire local)	Développement économique local, recettes locales. Possiblement : maintien de taxes locales.	Mitigée / Variable
Producteurs	Limité individuellement, augmente avec l'organisation (OP). Dépendant de leur capacité de lobbying.	Accès facile et rapide aux marchés, meilleurs prix, réduction des pertes.	Pour

Acteur	Pouvoir d'influence	Intérêt	Position (vs. lourdeur)
Commerçants transfrontaliers	Variable individuellement, augmente avec l'organisation (associations, syndicats comme AOCTAH). Capacité à contourner les procédures informellement.	Réduction des coûts, des délais, des risques, amélioration de la compétitivité, formalisation du commerce.	Pour
Transporteurs et chauffeurs	Variable individuellement, augmente avec l'organisation (syndicats). Influence sur la logistique commerciale.	Fluidité du trafic, réduction des tracasseries et des paiements illicites, réduction des coûts d'exploitation.	Pour
Organisations professionnelles (OP) / Société Civile	Variable (dépend de leur taille, ressources, expertise, réseaux et capacité de plaidoyer). Relais entre les acteurs et les décideurs.	Amélioration de l'environnement commercial pour leurs membres, défense de leurs intérêts, promotion du développement économique.	Pour
Certains agents des services de contrôle	Significatif (capacité à bloquer, ralentir, exiger des paiements). Souvent protégés par des systèmes de corruption.	Maintien des revenus informels, pouvoir discrétionnaire.	Contre
Certains intermédiaires/ bénéficiaires de rentes	Variable (souvent informel, difficile à quantifier). Dépendant de leur position dans les réseaux commerciaux et administratifs.	Maintien des avantages tirés de la complexité du système actuel.	Contre
Consommateurs	Limité (influence indirecte via la demande du marché, l'opinion publique).	Prix plus abordables, meilleure disponibilité des produits.	Pour

Cette cartographie permet d'identifier les acteurs clés à mobiliser (alliés, décideurs potentiels) et les résistances à anticiper (opposants). Une stratégie de résolution du problème devra cibler les décideurs avec des arguments basés sur les intérêts des alliés et les bénéfices potentiels pour l'ensemble de l'économie (augmentation des échanges formels, recettes fiscales accrues, meilleure intégration régionale, réduction de la pauvreté). Il sera également crucial de s'attaquer aux causes profondes de la corruption et des pratiques informelles.

VI.f Annexe 6 : Collecte et analyse d’informations

Les données factuelles concernant le problème de la complexité et de la lenteur des procédures administratives liées à l’exportation des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques, ainsi que des solutions possibles, des risques, des avantages et des moyens d’influencer les décideurs se présente comme suit :

Données factuelles sur le problème :

Le commerce transfrontalier des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques en Afrique de l’Ouest, notamment entre le Bénin et le Togo, est entravé par la complexité et la lenteur des procédures administratives. Ce problème se manifeste par un nombre élevé de services impliqués dans l’enregistrement des exportateurs et des importateurs, des démarches administratives fastidieuses et lourdes, des délais d’obtention de licences et de certificats relativement longs, et une durée considérable de l’inspection des marchandises.

Ces procédures engendrent des coûts élevés, non seulement en termes de frais administratifs officiels, mais aussi en raison des paiements informels et de la corruption. La présence de multiples postes de contrôle routier et douanier contribue aux retards importants et aux surcoûts. Le manque d’harmonisation et de reconnaissance mutuelle des normes et des certifications entre les pays oblige souvent les commerçants à refaire les mêmes procédures ou à payer des pots-de-vin aux frontières.

Le manque de professionnalisme des acteurs, notamment leur faible connaissance des textes réglementaires, et la faible capacité des structures publiques dans l’application des réglementations complexes et parfois contradictoires exacerbent le problème. L’existence de restrictions quantitatives sur les exportations et importations de certains produits complexifie davantage le commerce.

Solutions possibles :

Plusieurs solutions sont évoquées dans la documentation pour pallier ce problème :

- Harmonisation et reconnaissance mutuelle des documents et des normes au niveau régional (CEDEAO et national).
- Simplification et uniformisation des procédures commerciales et douanières. Cela inclut des procédures simplifiées pour les petits commerçants.
- Formation des agents des frontières sur les normes SPS harmonisées et les procédures simplifiées.
- Mise en place de bureaux d’information commerciale aux frontières pour aider les petits commerçants avec les procédures et la documentation.
- Implication plus active des organisations professionnelles agricoles dans la sensibilisation et le lobbying pour la réduction des entraves.
- Assistance à la facilitation commerciale le long des corridors.
- Développement de programmes de soutien aux entreprises (BDS) pour l’agrobusiness.
- Allègement des formalités et des normes de qualité pour l’exportation des produits agro-pastoraux.
- Engagement des pouvoirs publics pour désenclaver les zones de production et améliorer les routes.
- Renforcement de la synergie d’action entre les acteurs du commerce transfrontalier (douaniers, policiers, organisations professionnelles, etc.).
- Harmonisation des systèmes de contrôle aux postes de douane.
- Réduction des tracasseries administratives et des formalités de passage aux frontières.
- Mise en place d’un guichet unique pour faciliter les formalités d’exportation et d’importation.

- Plaidoyer pour la levée des restrictions sur les importations et exportations.
- Plaidoyer pour la réduction drastique des pratiques anormales (corruption, contrôles inutiles).
- Mise en place d'un système de collecte et d'enregistrement systématique du commerce transfrontalier.

Risques :

- Le maintien de la complexité et de la lenteur des procédures administratives comporte plusieurs risques :
- Renchérissement des coûts de transport et des prix des produits.
- Perte de compétitivité des produits locaux par rapport aux importations.
- Réduction de l'accessibilité des produits pour les populations.
- Découragement des acteurs du commerce régional.
- Augmentation des pertes de produits périssables dues aux délais.
- Baisse des revenus des acteurs directs.
- Favorisation du commerce informel.
- Pertes de recettes fiscales pour l'État dues au commerce informel et à la corruption.
- Maintien de la corruption et des pratiques illicites.
- Résistance au changement de la part de ceux qui bénéficient du système actuel.

Avantages :

- La simplification et l'accélération des procédures administratives pourraient apporter de nombreux avantages :
- Facilitation de l'approvisionnement du marché régional et contribution à la lutte contre l'insécurité alimentaire.
- Contribution à la réduction de la pauvreté.
- Stimulation de l'intégration régionale par les flux commerciaux.
- Augmentation des revenus pour les communautés agro-pastorales.
- Création de marchés nationaux et régionaux plus dynamiques et intégrés.
- Augmentation de la valeur ajoutée des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques.
- Réduction des coûts de transport et de logistique.
- Amélioration de la disponibilité et de l'accessibilité économique des denrées alimentaires.
- Développement du commerce.
- Formalisation et promotion du commerce transfrontalier.
- Augmentation potentielle des recettes fiscales pour l'État grâce à la formalisation du commerce.

Moyens d'influencer les décideurs :

- Plusieurs stratégies peuvent être utilisées pour influencer les décideurs :
- Plaidoyer actif des organisations professionnelles auprès des autorités pour la réduction, voire la suppression des entraves au commerce.
- Organisation de dialogues et de séances de travail avec les ministères sectoriels concernés.
- Inclusion des corridors concernés dans des initiatives existantes de facilitation du commerce, comme l'«Opération Fluidité Routière» de l'AOCTAH/WACTAF.
- Contribution à l'opérationnalisation des centres d'information pour les acteurs.

- Utilisation des données collectées sur les flux commerciaux et les entraves pour étayer les actions de plaidoyer.
- Participation aux débats politiques sur le commerce agricole transfrontalier.
- Baser les actions sur des données probantes pour influencer les politiques et les stratégies.
- Collaboration avec les institutions régionales comme la CEDEAO, l'UEMOA et le CILSS.
- Publication de rapports par des observatoires comme l'OPA, suivie d'actions de plaidoyer pour l'élimination des tracasseries.
- Mise en place d'un cadre de dialogue et de partenariat avec le secteur privé et les institutions collaboratrices.
- Réalisation d'études et proposition de réformes pour harmoniser les procédures de commerce transfrontalier.
- Sensibilisation des acteurs clés sur les problèmes liés à l'intégration régionale et au commerce.



Programme Régional d'Intégration des Marchés Agricoles (PRIMA)

Contacts:

PRIMA Régional ARAA / CEDEAO: ✉ araa@araa.org

PRIMA-BENIN: ✉ procarbenin@gmail.com / procar@procarbenin.org

PRIMA-TOGO: ✉ prima.togo2023@gmail.com

