



USAID
FROM THE AMERICAN PEOPLE

EXPANDED AGRIBUSINESS AND TRADE PROMOTION (USAID E-ATP)

In fulfillment of the following deliverable under task 3.3.3:

Training workshops with truckers and traders, organized through key associations or shippers' council

Contract/ Project No.: EDH-1-00-00005-11

Submitted to: Danielle Knueppel, COR
Expanded Agribusiness and Trade Promotion
USAID/WA
Accra, Ghana

Abt Associates Inc. ■ 4550 Montgomery Lane, Suite 800 North ■
Bethesda, Maryland 20814 ■ Tel: 301.347.5000. ■ Fax: 301.913.652.9061
■ www.abtassociates.com



In collaboration with:

ACDI/VOCA
CARANA Corporation
Banyan Global

J.E Austin
ASVELIS
Global Cold Chain Alliance



USAID
FROM THE AMERICAN PEOPLE

RAPPORT SUR L'ATELIER TENU A PARAKOU, BENIN, POUR LES TRANSPORTEURS ET LES COMMERÇANTS DU 10 AU 12 SEPTEMBRE 2012

EXPANDED AGRIBUSINESS AND TRADE PROMOTION (E-ATP) PROJECT

September 2012

This publication was produced for review by the United States Agency for International Development. It was prepared by Abt Associates Inc. in association with CARANA Corporation for the Expanded Agribusiness and Trade Promotion Project.

Recommended Citation: N'Guessan, N'Guessan. Septembre 2012. «Rapport sur l'Atelier Tenu à Parakou, Benin, pour les Transporteurs et les Commerçants du 10 au 12 Septembre 2012. » Produced for the Expanded Agribusiness and Trade Promotion Project by Abt Associates Inc. in association with CARANA Corporation, Bethesda, MD, September 2012.

Contract/Project No.: EDH-1-00-05-00005-00-11

Submitted to: Danielle Knueppel, COR
Expanded Agribusiness and Trade Promotion Project
USAID/WA
Accra, Ghana



Abt Associates Inc. ■ 4550 Montgomery Avenue, Suite 800 North ■ Bethesda, Maryland 20814 ■ Tel: 301.347.5000. ■ Fax: 301.913.9061
■ www.abtassociates.com

In collaboration with:

ACDI/VOCA
CARANA Corporation
ASVELIS

Global Cold Chain Alliance (GCCA)
J.E. AUSTIN
Banyan Global

**RAPPORT SUR L'ATELIER TENU A
PARAKOU, BENIN, POUR LES
TRANSPORTEURS ET LES
COMMERÇANTS DU 10 AU 12
SEPTEMBRE 2012**

**EXPANDED AGRIBUSINESS AND TRADE
PROMOTION (E-ATP) PROJECT**

DISCLAIMER

The authors' views expressed in this publication do not necessarily reflect the views of the United States Agency for International Development (USAID) or the United States Government.

CONTENTS

ACRONYMES	IV
1. INTRODUCTION.....	1
2. DEMARCHE METHODOLOGIQUE	3
2.1 Approche pédagogique.....	3
2.2 Contenu de la formation.....	7
3. PARTICIPATION	9
4. CEREMONIE D'OUVERTURE.....	11
5. DEROULEMENT DES TRAVAUX.....	15
6. LES TRAVAUX EN ATELIER.....	17
6.1 Module 1 : Rappel sur le libre-échange dans la zone CEDEAO / UEMOA	17
6.2 Module 2 : Pratiques anormales sur les corridors ATP/E-ATP : Etat des lieux.....	18
6.3 Module 3 : Documents requis pour le voyageur, le camion, et la marchandise sur les corridors	19
6.4 Module 4 : Procédures de dédouanement	19
6.5 Module 5 : Importance du contrat de transport et de l'assurance.....	19
6.6 Module 6 : Corps impliqués dans le contrôle routier et leurs rôles.....	20
6.7 Module 7 : Bonnes pratiques comportementales pour réduire les tracasseries lors des contrôles routiers	20
7. LES RECOMMANDATIONS	21
8. CONCLUSION	31
ANNEXE I : PROGRAMME DE TRAVAIL DE L'ATELIER ADOPTE.....	33
ANNEXE II : ETAT DE L'APPLICATION DES TEXTES SUR LE LIBRE-ECHANGE DANS L'ESPACE CEDEAO/ UEMOA AU BURKINA FASO ET AU BENIN (DOCUMENTS)	37
ANNEXE III : ETAT DE L'APPLICATION DES TEXTES SUR LE LIBRE-ECHANGE DANS L'ESPACE CEDEAO/UEMOA AU BURKINA FASO ET AU BENIN (CIRCULATION DES BIENS) 43	
ANNEXE IV : TABLEAU SYNOPTIQUE DU ROLE, RESPONSABILITE, ET COMPÉTENCE DES AGENTS DE CONTROLE ROUTIER SUR LES CORRIDORS	49
ANNEXE V : ETAT DES DOCUMENTS REQUIS AU BURKINA FASO, AU BENIN, ET AU NIGER 51	
ANNEXE IV: FICHE D'EVALUATION DE L'ATELIER ET DU FORMATEUR	71
ANNEXE V : LISTE DES PARTICIPANTS	73

ACRONYMES

ACP-EU	<i>Assemblée parlementaire paritaire de l'Union Européenne</i>
APE	<i>Accord de partenariat ACP-EU</i>
ATP	<i>Agribusiness and Trade Promotion Project</i>
CAADP	<i>Programme général de développement agricole de l'Afrique</i>
CBC	<i>Conseil burkinabé des chargeurs</i>
CCI	<i>Chambre de commerce et de l'industrie</i>
CIC	<i>Centre de commerce international</i>
CEDEAO	<i>Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest</i>
CERPA	<i>Centres régionales de production agricole</i>
CNUCED	<i>Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement</i>
DGI	<i>Direction générale des impôts</i>
DGPN	<i>Direction générale de la police nationale</i>
DGTTM	<i>Direction générale des transports terrestre et maritime</i>
DPI	<i>Distribution physique internationale</i>
E-ATP	<i>Expanded Agribusiness and Trade Promotion Project</i>
ECOWAP	<i>Politique agricole commune de CEDEAO</i>
NEPAD	<i>Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique</i>
OMC	<i>Organisation mondiale du commerce</i>
OMD	<i>Organisation mondiale de la douane</i>
OPA	<i>Observatoire des pratiques anormales</i>
RBF-CRUCE	<i>Réseau de bourses de fret des produits du cru / céréales</i>
SSATP	<i>Programme de Politique de Transport en Afrique Subsaharienne</i>
TRIE	<i>Transit routier inter-Etats</i>
UCRB	<i>Union des coopératives rizicoles de Bama</i>
UEMOA	<i>Union économique et monétaire ouest africaine</i>
USAID	<i>Agence des Etats-Unis pour le développement international</i>
WATH	<i>West Africa Trade Hub</i>

I. INTRODUCTION

Un atelier de formation et d'appui aux commerçants, transporteurs, chauffeurs, et agents de contrôles sur les corridors céréaliers du Benin, du Burkina Faso, et du Niger s'est tenu les 10, 11, et 12 septembre, 2012, à l'Hôtel Soleil d'Afrique à Parakou (Benin). L'atelier a été tenu à l'initiative du projet *Expanded Agribusiness and Trade Promotion* (E-ATP) de l'Agence des Etats-Unis pour le développement international(USAID) avec l'assistance technique d'un formateur, M. N'Guessan N'GUESSAN, économiste et consultant en facilitation du commerce international et des transports. Cette formation a eu pour thème central : «Les procédures et documents de commerce régional des céréales au profit des commerçants, transporteurs, et chauffeurs routiers du Benin, du Burkina Faso, et du Niger.»

Le commerce des produits agricoles et l'exploitation des corridors servant à leur transport en Afrique sont gangrenés par :

- des opérations de stockage, de manutention, et de transport insuffisamment maîtrisées
- des procédures et formalités administratives excessives, successives, et pénalisantes, de surcroît à application disparate, parcellaire, défensive, et spéculative
- des documents pléthoriques, servant beaucoup plus à un usage de prélèvements pécuniaires et en nature illégaux
- des coûts de transactions non-agrésés

Ces dysfonctionnements pénalisent aussi les activités d'E-ATP en Afrique de l'Ouest, malgré les conventions internationales de référence ; les accords bilatéraux et multilatéraux de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et l'Union économique et Monétaire Ouest africaine (UEMOA) ; et les réglementations nationales en vigueur. Ces différents textes juridiques stipulent que : « le commerce régional des produits du cru, notamment des céréales, sont exempts de procédures de contrôles tracassiers, de prélèvements non agrésés ou illicites et surtout de document limité en principe au phytosanitaire et à la lettre de voiture » ; au nom de leur caractère nourricier sensible, lié à la sécurité alimentaire et à la réduction de la pauvreté.

Malheureusement, ni les activités salvatrices des comités régionaux et nationaux de facilitation du commerce et des transports parrainées par le Programme de Politique de Transport en Afrique Subsaharienne (SSATP)-Banque mondiale/CEDEAO/UEMOA, ni celles probantes de l'UEMOA/USAID/Observatoire des pratiques anormales (OPA), du projet Agribusiness and Trade Promotion (ATP)/E-ATP, et autres actions conjuguées de partenaires au développement et organisations régionales ne sont arrivées à ce jour, à bout des dysfonctionnements constatés (en particulier les procédures) sur le commerce et le transport routier régional des céréales en Afrique de l'Ouest. Ces dysfonctionnements mettent périodiquement en péril, la sécurité alimentaire dans la sous-région.

C'est pour juguler ce fléau, que E-ATP a choisi l'approche d'appui et de renforcement des capacités des principaux acteurs sur l'amélioration des procédures de commerce et transport régional des céréales sous l'angle des corridors de transit. L'objectif poursuivi est de mettre en œuvre la règle d'or de la Distribution physique internationale (DPI), à savoir: une application corrélative, proactive, et synergique des quatre contrats de l'Acte commercial international libéralisé (Contrat achat/vente, Contrat de transport international, Contrat

d'assurance international, Contrat de paiement) par les principaux acteurs (commerçants, transporteurs, chauffeurs, agents administratifs, et organismes) en charge de la gestion et du contrôle des corridors de transport des produits agricoles.

Le but recherché par cet acte de la DPI étant de « permettre d'acheminer le produit adéquat dans la quantité requise, à l'endroit convenu, et au moindre coût total pour satisfaire les besoins du consommateur sur le marché régional, juste à temps et en qualité totale» dans un contexte de concurrence, de compétitivité, et de transparence.

Ce faisant, E-ATP voudrait mettre l'accent sur les aspects de concurrence, de compétitivité, de performance, et transparence pour juguler les dysfonctionnements, voire réduire sensiblement le fléau de l'insécurité alimentaire qui sévit en Afrique de l'Ouest.

2. DEMARCHE METHODOLOGIQUE

2.1 APPROCHE PEDAGOGIQUE

L'approche méthodologique que préconise le consultant formateur pour aboutir à des recommandations idoines, pouvant servir de solutions puis de plaidoyer pour booster les procédures et documents du commerce régional et bilatéral des céréales, consiste à :

- Etudier la problématique de l'amélioration des procédures et la réduction des documents liés au commerce des céréales en mettant en exergue les aspects politique, institutionnel, juridique, administratif, technique, organisationnel, éducatif, communicatif, opérationnel, commercial, financier, et statistique à travers sept modules de formation de l'atelier
- Amener les participants privés (commerçants, transporteurs, chauffeurs, transitaires) et les agents d'encadrement et de contrôle publics et parapublics (douane, gendarme, policier, eaux et forêts, services phytosanitaires et sanitaires, conseils des chargeurs, etc.) à se considérer comme partenaires solidaires du commerce et des transports des produits agricoles en traitant le sujet dans tous ses aspects, non pas « face à face, mais côte à côte, » en d'autres termes par le respect mutuel, l'information et la négociation
- Sur cette base, aborder les différents thèmes de l'atelier dans un mécanisme de négociation, de conciliation et non d'appréhension, de méfiance, et de défiance

Et pour cause, sans chargeur (exportateur/importateur d'une marchandise), il n'y aura ni activité de commerce, de transport et vice-versa, encore moins de recettes douanières pour alimenter le budget d'un Etat, afin de faire face au développement économique et social.

Mieux, sans commerçants et transporteurs de produits agricoles, il n'y aura pas de nourriture sur les marchés. C'est pour toutes ces raisons que E-ATP voudrait amener les participants à l'atelier de Parakou, à mettre en avant le caractère des chaînes de valeurs et de sécurité alimentaire dans la gestion des corridors de transport de produits agricoles en Afrique de l'Ouest.

De tout ce qui précède, quelles stratégies de négociations adopter pour réduire les impacts négatifs des procédures et des documents du commerce régional et bilatéral des produits agricoles en vue du développement équilibré et de la sécurité alimentaire en Afrique de l'Ouest ?

Trois grandes étapes ont été nécessaires pour traiter chaque module:

Etape 1 : Déterminer une position de négociation administrations/ opérateurs privés en la matière

- **Définir « l'intérêt national et sous régional CEDEAO/UEMOA »**

A partir des positions consensuelles de l'administration/Etat, des organismes, des prestataires, et utilisateurs de services de la chaîne logistique intégrée de commercialisation des céréales

- **Traduire les intérêts nationaux en objectifs concrets de négociations :**

- Agenda positif=stratégie proactive, prenant en compte les intérêts de chacun et de tous dans l'espace CEDEAO/ UEMOA
- Agenda défensif=stratégie minimale, prenant en compte l'intérêt particulier et national dans le commerce régional et/ou bilatéral des céréales
- Agenda national=stratégie introspective, ne prenant en compte que le « chauvinisme » national sur les corridors de transport des produits agricoles ;en d'autres termes, le corridor de transport des produits agricoles pour tous, à chacun ses intérêts.

- **Traduire les objectifs de négociations en propositions concrètes**

En formulant des requêtes et des offres aux partenaires de la négociation—institutions (CEDEAO, UEMOA, etc.), Etats, administrations, organismes, transporteurs, chauffeurs, transitaires, et opérateurs privés des filières céréales—qui sont (tous chacun en ce qui le concerne) sommes toutes les initiateurs, exploitants, et/ou contrôleurs des procédures de commercialisation des céréales

Etape 2: Créer une stratégie de négociation mettant en exergue les interactions entre les partenaires (institutions, Etats, organismes, administrations, opérateurs privés)

- Quelles sont les principales forces et faiblesses ?
- Quelles sont les concessions qui peuvent être faites ?
- Quel est le réel pouvoir de négociation dans l'espace et dans le temps?
- Quelles sont les limites aux concessions ?
- Quels sont les éléments négociables et ceux qui ne le sont pas ?
- Quelles stratégies de négociation, quelles « alliance ? »
- Quels sont les avantages / désavantages au niveau sectoriel : du commerçant, du transporteur, du chauffeur, du transitaire, de la douane, de la police, de la gendarmerie, des services de santé et phytosanitaire, du corridor, de l'économie nationale et régionale (UEMOA/CEDEAO)?

Etape 3: Mettre en place un système de procédures consensuelles du commerce régional des céréales adapté, au profit des commerçants, transporteurs, et chauffeurs

- Elaboration par E-ATP, des partenaires institutionnels, et des parties prenantes à l'atelier, de cadres de coopération, de négociation, d'appropriation, de coordination, de renforcement des capacités, de dissémination et de suivi-évaluation des procédures consensuelles du commerce régional et bilatéral des produits agricoles
- Négociation proprement dite entre les commerçants, les transporteurs, les chauffeurs ; sous l'égide de leurs associations respectives; puis avec les administrations de gestion et de contrôle des corridors céréaliers
- Adoption et application du système de procédures mis en place

Les trois étapes acceptées et adoptées par l'atelier, les apprenants ont eu à répondre dans le cadre des études de cas pour certains des modules choisis aux questionnements suivants. Les

réponses rigoureuses attendues devraient permettre d'édifier les recommandations de l'atelier.

- Qui fait quoi ? A quel moment? Pour qui? Sur quelle base? Avec quels moyens? Où?
- Qui paye quoi? A quel coût? A qui? Pourquoi? Pour quel document? Dans quels délais?
- Qui est responsable de quoi? De qui? Dans quelle limite? Et pour quelle période?
- Qui contrôle quoi? Quand? À quel titre? Selon quelle norme, sur la base de quelle règle ?
- Quel mécanisme? Sur quel support? A quelle fin ? Quand? Où? Pour quelle sanction/pénalité?
- Quelle procédure à engager en cas d'arrêt prolongé entraînant la dégradation de la qualité des marchandises, de la part des agents des agents de contrôle ?

Des arguments dissuasifs ont été utilisés par le formateur afin d'amener les agents de contrôle à revoir la conduite à tenir aux postes, le long des différents corridors.

Comme on peut l'imaginer, les exposés attendus ont beaucoup plus fait place à l'expérience de terrain des participants qu'aux théories explicatives du consultant. Dans cette optique, les différentes étapes de la commercialisation des céréales ont constitué les supports de base d'analyse des procédures en vigueur sur les corridors de transport des produits agricoles.

Tableau 1: Type d'opérations, de procédures, et de coûts observés en matière de commerce régional des produits agricoles en Afrique de l'Ouest

Processus et Catégorie de Coûts Observés	Opérations, Procédures, et Types de Coûts Observés
<p>Récolte Tous les coûts formels et informels et charges logistiques du producteur non-limitatives (séchage, décorticage, épluchage, nettoyage, ensachage, stockage, et transport initiale bord champ village et / ou au marché local)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Chargement au champ • Pertes consécutives au stockage • Transport de la ferme au village • Décorticage/épluchage
<p>Logistique du marché Toutes les charges officielles et informelles hors transport, engrangés dans le processus logistique</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Frais de déchargement • Frais de stockage • Coûts des sacs et autres emballages • Frais de remballage et chargement sur camion • Frais des usagers • Taxes de marché (taxes municipales, taxes des associations de commerçants) • Frais de nettoyage et séchage • Frais de déchargement au marché de destination • Frais de stockage au marché de destination
<p>Transport Tous les coûts formels et informels relatifs aux services de transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts de transports à destination • Frais des agents de transport • Frais dus aux pertes de produit durant le transport
<p>Les coûts administratifs Tous les coûts formels et informels relatifs à la facilitation du commerce (douanes, taxes, ponts bascule et pèse essieux, les documents d'exportation, honoraires de douanes et des transitaires)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Taxes départementales et du marché • Redevance du conseil des chargeurs • Redevances des services phytosanitaires • Redevances des douanes à la frontière • Redevances des ponts bascules • Redevances de la lettre de voiture • Redevance du cachet de la chambre de commerce • Redevances de la déclaration électronique de la douane • Redevance statistique <ul style="list-style-type: none"> - UEMOA (1%), ECOWAS (0.5%) • Redevance escorte douane • Honoraires des transitaires
<p>Paiements informels Paiement de pots-de-vin</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pots-de-vin aux barrages routiers • Pots-de-vin aux frontières

Source: David Schacht, Nathan Van Dusen, N'Guessan N'Guessan. "Etude ATP Maize." 2010.

Telle est l'approche technique et méthodologique choisie par le consultant pour animer le présent atelier. Cette approche fortement interactive d'échange entre formateur et apprenants au cours de cette formation a donné l'occasion de traiter des cas pratiques concrets consistant à identifier, puis à codifier, les griefs des uns contre les autres

relativement aux pratiques anormales sur le corridor y compris le passage aux frontières et a permis d'établir une grille de propositions idoines pour juguler les inefficacités, les contres performances, et les barrières non-tarifaires décriés par tous.

2.2 CONTENU DE LA FORMATION

Sept modules principaux ont été développés, à savoir :

- Module 1 : Rappel sur le libre-échange dans la zone CEDEAO / UEMOA
- Module 2 : Pratiques anormales sur les corridors ATP et E-ATP, état des lieux
- Module 3 : Documents requis pour le voyageur, le camion, et les marchandises
- Module 4 : Procédures de dédouanement
- Module 5 : Importance du contrat de transport et du contrat d'assurance
- Module 6 : Corps impliqués dans le contrôle routier et leur rôle
- Module 7 : Bonnes pratiques comportementales pour réduire les tracasseries lors des contrôles routiers

3. PARTICIPATION

Ont pris activement part à l'atelier, les principaux acteurs du commerce et des transports des céréales suivants :

- Burkina Faso (11 participants dont deux commerçants, deux transporteurs, deux chauffeurs, un représentant du conseil des chargeurs, un policier, un gendarme, un douanier, un agent des services phytosanitaires)
- Benin (19 participants dont quatre commerçants, quatre transporteurs, trois chauffeurs, un représentant de la Chambre d'agriculture, quatre policiers, un gendarme, un douanier, un agent des services phytosanitaires, un transitaire)
- Niger (12 participants dont deux commerçants, deux transporteurs, deux chauffeurs, un représentant du Conseil des chargeurs, un policier, un gendarme, un douanier, un agent des services phytosanitaires, un transitaire)
- E-ATP (6)

Le consultant formateur

Soit 48 personnes (la liste des participants est jointe en annexe)

4. CEREMONIE D'OUVERTURE

La séance d'ouverture a été présidée par le Secrétaire Général des Départements du Borgou et de l'Albori.

Prenant la parole, Monsieur Daouda Moussa, représentant d'E-ATP, au nom de Madame Marjatta Eilitta, Chef de projet ATP/E-ATP, a souligné qu'ATP et E-ATP sont deux projets régionaux, financés par le gouvernement des États-Unis via l'USAID, et qui visent à accroître la valeur et le volume du commerce agricole intra-régional dans six chaînes de valeurs agricoles le long de certains couloirs de commerce et de transport dans huit pays africains : Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Ghana, Mali, Nigeria, Sénégal, et Togo. Ces deux projets interviennent selon une approche bipartite et leurs actions sont menées le long des corridors prioritaires des échanges des produits des chaînes de valeurs prioritaires régionales.

ATP/E-ATP noue des partenariats avec les organisations socio-professionnelles et avec les entreprises privées des secteurs concernés et collaborent avec les communautés économiques régionales (UEMOA, CEDEAO) et avec les autres partenaires au développement.

Le renforcement des capacités organisationnelles et institutionnelles de ses partenaires constitue l'un des modes d'intervention majeurs d'ATP/E-ATP. Le présent atelier procède de cette démarche. Il vise à :

- Améliorer les connaissances des acteurs en matière de procédures et documents du commerce régional des produits agricoles
- Sensibiliser les acteurs sur la nécessité et les avantages à connaître, à appliquer, et à respecter les procédures

En conclusion, Monsieur Daouda souhaité que l'atelier de Parakou, qui se déroulera selon une démarche interactive, puisse permettre aux praticiens de ce commerce de passer en revue les procédures et documents en vigueur dans la sous-région, à l'occasion des transactions commerciales impliquant les produits agricoles. Toutes choses qui contribueront à rendre plus fluides les échanges en vue d'un meilleur essor économique de la sous-région et du bien-être de ses populations. Il a exhorté les participants à s'approprier les enseignements et recommandations qui seront issus de l'atelier de Parakou et à la mise en œuvre ordonnée des outils qui seront proposés, discutés, et validés.

Dans son adresse, le Président de la cérémonie d'ouverture de l'atelier, Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture de Parakou, représentant Monsieur le Préfet, empêché, s'est d'abord félicité de l'intérêt et la présence de la quasi-totalité des acteurs clés des corridors céréaliers du Bénin, du Burkina Faso, et du Niger, et a réitéré le soutien sans faille que le gouvernement Béninois accorde aux activités de l'USAID à travers les projets West Africa Trade Hub (WATH), ATP, et en particulier de E-ATP ; en matière de facilitation du commerce et des transports dans l'espace communautaire UEMOA/CEDEAO, et singulièrement dans les domaines de la chaîne des valeurs et de la sécurité alimentaire, en accueillant cet atelier à Parakou à l'Hôtel Soleil d'Afrique.

Ensuite, il a souhaité la bienvenue à tous les participants, surtout aux responsables d'E-ATP, pour leur disponibilité et leur dévouement dans la promotion des chaînes de valeurs et de la sécurité alimentaire dans la région.

L'importance des échanges économiques en général, et des produits agricoles entre les pays de la zone ouest africaine en particulier, ne sont plus à démontrer. Mais ces échanges ne peuvent s'effectuer en l'absence d'un système performant de transport. Malheureusement, plusieurs études ont démontré que le système de transport constitue l'un des maillons faibles du commerce en Afrique de l'Ouest. Les multiples barrages routiers, les retards, la corruption, le mauvais état et l'insuffisance des routes et des véhicules, ainsi que la complexité des procédures administratives, empêchent au transport ouest-africain d'être compétitif. Les pertes considérables de temps et l'augmentation des coûts d'exploitation des véhicules en raison des multiples barrages limitent la libre circulation des produits agricoles dans la sous-région entraînant de ce fait le renchérissement des prix à la consommation des produits de base et des bénéfices marginaux pour les commerçants. Les obstacles liés à la circulation des produits agricoles des zones excédentaires de production vers les zones déficitaires aggravent l'insécurité alimentaire en Afrique de l'Ouest.

Malgré les conventions internationales, les accords multilatéraux (CEDEAO/UEMOA) et bilatéraux, et les réglementations nationales en vigueur qui exemptent le commerce régional des produits du cru (notamment des céréales), les contrôles tracassiers et de prélèvements non-agrésés en raison de la contribution de ces produits dans l'atteinte de l'autosuffisance alimentaire de la région, le dysfonctionnement subsiste. C'est pourquoi plusieurs autres initiatives voient le jour pour faire face à la situation. Au nombre de ces initiatives, figure celle du projet ATP / E-ATP de l'USAID/Afrique de l'Ouest, qui visent à accroître la valeur et le volume du commerce agricole intra-régional, en vue de contribuer à atteindre la cible de 6% de croissance agricole annuelle fixée par le Programme général de développement agricole de l'Afrique (CAADP) du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) de l'Union africaine. ATP/E-ATP contribue à la mise en œuvre de la Politique agricole commune (ECOWAP) de CEDEAO et de ses programmes fédérateurs régionaux. ATP/E-ATP se concentre sur six chaînes de valeurs (maïs, oignon/échalote, bétail/viande, mil/sorgho, riz local, volaille) le long de corridors de transport reliant les zones de production aux marchés de consommation en Afrique de l'Ouest. En facilitant la mise en relation des zones de surplus de production vivrière avec les zones de déficit de production, ATP/E-ATP contribue à la sécurité alimentaire en Afrique de l'Ouest.

Pour augmenter le volume et la valeur des échanges des produits agricoles en Afrique de l'Ouest et pour rendre fluide les échanges des produits agricoles au sein de cette zone, ATP/E-ATP exécute un programme de facilitation des transports en vue de la réduction des tracasseries routières le long des corridors de transport des produits agricoles en Afrique de l'Ouest. L'un des volets de ce programme consiste à la formation, l'information, et la sensibilisation des acteurs des chaînes de valeurs afin de mieux les outiller en mettant à leur disposition l'information nécessaire pour l'exercice de leurs activités.

Avant de déclarer ouvert l'atelier, Monsieur le Représentant du Préfet des Départements du Borgou et de l'Albori a signifié aux séminaristes, le soutien des plus hautes Autorités du Benin au rang desquelles Son Excellence Monsieur Boni Yayi, Président de la République, Chef de l'Etat pour qui la libre circulation des personnes et des biens est l'une des priorités.

Les allocutions ayant pris fin, l'atelier a donc commencé immédiatement par une présentation de tous les participants à titre individuel (nom, fonction/grade/qualité, pays).



LE SECRETAIRE GENERAL REPRESENTANT LE PREFET DES DEPARTEMENTS DU BORGOU ET DE L'ALIBORI PRONONÇANT L'ALLOCUTION D'OUVERTURE DE L'ATELIER.

5. DEROULEMENT DES TRAVAUX

Les travaux ont consisté à la présentation détaillée de chaque module avec des échanges interactifs directs avec l'auditoire et par des exercices par groupe de corporation et par groupe-pays pour les études de cas.

- Les exposés ont consisté principalement en la présentation des Modules 1 à 7 tels qu'énoncés dans l'ordre du programme adopté. L'exposé du Module 2 : Pratiques anormales sur les corridors ATP / E-ATP : Etat des lieux, a été fait le conseiller E-ATP en transport et les assistants.
- Les travaux par groupe corporatif (privé, public) et par groupe-pays (Burkina Faso, Benin, Niger) se sont déroulés sur chacun des modules, sur la base de la méthode interactive entre le formateur et les auditeurs.



DES PARTICIPANTS DISCUTANT LORS DES TRAVAUX EN GROUPE.

6. LES TRAVAUX EN ATELIER

Cette session a porté sur les généralités du contexte d'évolution des transports de marchandises et de facilitation des transports au sein de l'UEMOA/CEDEAO, face à la problématique de la commercialisation des céréales.

Elle a porté essentiellement sur les définitions précises de certains termes dont le libre-échange en matière de commerce, du transport, et de l'intégration régionale, et sur la définition claire et pragmatique de plusieurs concepts, objectifs, et buts de la facilitation des transports et du commerce, liée aux échanges des produits agricoles en Afrique de l'Ouest.

L'accent a été mis sur la méthodologie consistant à privilégier la négociation pour trouver des solutions idoines à l'amélioration des procédures et la réduction des documents de commerce et des transports, durant la tenue de l'atelier de Parakou.

6.1 MODULE I : RAPPEL SUR LE LIBRE-ECHANGE DANS LA ZONE CEDEAO / UEMOA

Le consultant a fait une revue avec les participants des conventions internationales de référence ; des accords bilatéraux et multilatéraux ; des lois et règlements nationaux ; des instruments et mécanismes de facilitation des transports et du commerce en vigueur dans l'espace de l'UEMOA / CEDEAO ; et plus singulièrement des corridors de transport des produits agricoles du Bénin, du Burkina Faso, et du Niger.

A cet égard, grâce aux études sur l'analyse des écarts de la zone de libre-échange de la CEDEAO produites par WATH, respectivement sur le Burkina Faso et le Bénin, le consultant a mis à la disposition de l'atelier et des participants, la législation CEDEAO, UEMOA, Bénin, et Burkina Faso, relative :

- Au transport routier
- A la libre circulation des marchandises
- A la libre circulation des personnes
- Aux documents requis pour accompagner chaque catégorie de marchandises

Cette documentation réglementaire a permis de lever d'emblée l'équivoque sur les interprétations et applications disparates, parcellaires, défensives, spéculatives, lucratives, et onéreuses en matière de contrôle sur les corridors des pays ciblés, Ces interprétations et applications sont les principales causes des procédures inadaptées et de documents multiples brandis à tous vents, pour effectuer toutes sortes de prélèvements aux commerçants, aux chauffeurs, et aux transporteurs.

L'inventaire des textes au plan communautaire (UEMOA/CEDEAO) a donné le résultat suivant :

- Convention A/P2/5/82 de la CEDEAO du 29 mai 1982, portant règlement des transports routiers inter-Etats
- Convention A/P4/82 de la CEDEAO du 29 mai 1982 relative aux transits routiers inter-Etats
- Convention Additionnelle A/SP.1/5/90 du 30 mai 1990, portant institution au sein de la communauté, d'un mécanisme de garantie des opérations de transit routier inter-Etats

(TRIE) (CEDEAO)

- Convention du 10/07/2008 additionnelle à la convention passée le 03 juillet 2006 entre le Burkina Faso, la République du Ghana, la République du Mali, et l'UEMOA, relatif à l'adoption et à l'application d'un référentiel pour la simplification, l'harmonisation et la modernisation des procédures douanières du TRIE sur le corridor Tema–Ouagadougou–Bamako
- Directive n° 08/2005/CM/UEMOA relative à la réduction des points de contrôle sur les axes routiers inter-Etats de l'UEMOA
- Directive n° 11/2009/CM/UEMOA portant harmonisation des stratégies d'entretien routier dans les Etats-membres de l'UEMOA
- Décision n° 08/2001/CM/UEMOA du 26 novembre 2001, portant adoption et modalités de financement d'un programme communautaire de construction de postes de contrôle juxtaposés aux frontières entre les Etats-membres de l'UEMOA
- Décision n° 03/2004/CM/UEMOA du 05 juillet 2004, modifiant l'article 3 de la décision n° 08/2001/CM/UEMOA du 26 novembre 2001, portant adoption et modalités de financement d'un programme communautaire de construction de poste de contrôle juxtaposés aux frontières entre les Etats-membres de l'UEMOA
- Décision n° 09 décembre 09/01/05 portant sur la levée des obstacles tarifaires et non-tarifaires créant les Comités Nationaux de Facilitation
- Décision n° 015/2005/CM/UEMOA portant modalités pratiques d'application du Plan Régional de Contrôle sur les Axes Routiers Inter-Etats de l'UEMOA
- Décision n°16/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005, portant création, organisation, et fonctionnement du Comité Technique de Suivi pour la Suppression des Barrières Non-Tarifaires
- Décision n° 38/2009/CM/UEMOA du 17 décembre 2009, modifiant les articles 2 et 5 de la décision n° 08/2001/CM/UEMOA du 26 novembre 2001, portant adoption et modalités de financement d'un programme communautaire de construction de postes de contrôle juxtaposés aux frontières entre les Etats-membres de l'UEMOA
- Décision n° 39/2009/CM/UEMOA du 17 décembre 2009, portant création et gestion des corridors de l'UEMOA
- Règlement n° 14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures de contrôle de gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les Etats-membres de l'UEMOA
- Règlement n° 08/2009/CM/UEMOA du 25 septembre 2009, portant adoption du Statut du Réseau Routier Communautaire de l'UEMOA et de ses modalités de gestion
- Règlement n° 15/2009/CM/UEMOA du 17 décembre 2009, portant régime juridique des postes de contrôle juxtaposés aux frontières des Etats-membres de l'UEMOA

6.2 MODULE 2 : PRATIQUES ANORMALES SUR LES CORRIDORS ATP/E-ATP : ETAT DES LIEUX

Le Conseiller E-ATP en Transport et ses collaborateurs des différents corridors du Burkina Faso, du Benin, et du Niger ont fait l'économie de la politique ATP/E-ATP en matière d'observation des pratiques anormales sur les corridors de transport des produits agricoles en Afrique de l'Ouest. Les résultats de l'application de cette politique ont été largement présentés sur les bases de données quantitatives et qualitatives.

L'auditoire a été édifié par la qualité du travail fourni et la pertinence des chiffres, qui ont apporté les preuves probantes du dysfonctionnement de tous les corridors sans exception. L'auditoire a fait aussi l'amer constat de la variation en dents de scie du nombre de barrages routiers, des coûts de transactions, et des délais aux 100km. C'est une situation qui pourrait se justifier entre autres, par un système de contrôle à géométrie variable dans le temps et dans l'espace sur les corridors de transport des produits agricoles, au détriment de la promotion de la « sécurité alimentaire prônée au nom de l'intégration régionale à haute voix par tous la nuit, et à voix basse le jour. » Et pourtant, la sécurité alimentaire relève de l'humanitaire.

L'étude de cas relative au tableau des indicateurs régissant l'environnement des affaires de l'offre et de la demande de transport routier a démontré la méconnaissance des activités du corridor par les acteurs et leur manque de solidarité dans l'application des procédures sur les corridors.

6.3 MODULE 3 : DOCUMENTS REQUIS POUR LE VOYAGEUR, LE CAMION, ET LA MARCHANDISE SUR LES CORRIDORS

Cette séquence documentaire de l'atelier a permis de faire l'inventaire avec les participants, en exposé et étude de cas, de l'ensemble des documents soumis à contrôle au départ, sur le corridor, à la frontière, et à destination par rapport à la marchandise, au camion, et au chauffeur. Au décompte seul trois documents seraient nécessaires au commerce et transport des produits agricoles : le permis de conduire international, le certificat phytosanitaire, et la lettre de voiture internationale, étant entendu que les autres documents contrôlables devraient en principe, selon les règles en vigueur, être examinés si besoin était au départ.

On peut en déduire qu'il est institué à tort ou à raison, des contrôles abusifs et arbitraires des documents sur les corridors. Les agents en charge du contrôle en ont pris acte.

6.4 MODULE 4 : PROCEDURES DE DEDOUANEMENT

Qu'il s'agisse de la réglementation de l'UEMOA ou de la CEDEAO, celle du Bénin, du Burkina Faso, ou du Niger, aucun produit du cru (produit agricole) n'est soumis à des procédures de dédouanement. Les textes officiels ont été présentés et commentés aux partenaires des corridors de transport des produits agricoles.

La cause a été entendue par tous ces acteurs qui ont promis de procéder par voie de négociation pour mettre fin au désordre existant sur les corridors, notamment aux frontières.

6.5 MODULE 5 : IMPORTANCE DU CONTRAT DE TRANSPORT ET DE L'ASSURANCE

De par sa nature de produit sensible et de surcroît périssable, lié à la sécurité alimentaire, le commerce et le transport des produits agricoles céréaliers doivent nécessairement être soumis à un contrat type de transport et à un contrat d'assurance. Mais force est de reconnaître que cette nécessité vitale n'est pas respectée dans l'espace CEDEAO/UEMOA.

La lettre de voiture censée protéger contractuellement le transport du produit est délivrée de façon administrative par des tiers, tandis que l'assurance marchandise est jugée inutile par l'exportateur ou l'importateur.

Lorsqu'une prise en charge juridique intervient, les obligations du contrat achat/vente sont très souvent négligées par l'expéditeur ou le destinataire. En d'autres termes, le commerce et le transport des produits agricoles ne sont pas réalisés de façon professionnelle en Afrique de

l'Ouest. Toutes choses qui occasionnent sur les corridors des procédures génératrices de surcoût et de délais décriés par tous.

Pour pallier ces insuffisances et les théories explicatives ont été développées par le consultant sur le fondement de ces contrats et surtout l'institution de contrats type spécifiques pour le transport et l'assurance des produits agricoles en Afrique de l'Ouest. Deux contrats type ont servi d'études de cas pour édifier les acteurs, notamment les commerçants et les transporteurs.

6.6 MODULE 6 : CORPS IMPLIQUES DANS LE CONTROLE ROUTIER ET LEURS ROLES

Sur la base de l'inventaire des règles, normes, et usages contenus dans le dispositif réglementaire de la CEDEAO, de l'UEMOA, du Benin, du Burkina Faso, et du Niger, les douaniers, les policiers, les gendarmes, les agents des services de contrôles sanitaires et phytosanitaires, les transitaires, et les conseils des chargeurs ont défini leurs rôles et responsabilités sur les corridors céréaliers.

Cet exercice a permis aux acteurs privés (commerçants, transporteurs, chauffeurs, et transitaires) de mieux appréhender et maîtriser les activités de contrôle sur les corridors et éviter les positions défensives de méfiance et parfois de défiance, face aux forces de contrôle.

Ici aussi, la méthode d'information et de négociation adoptée par les acteurs devrait contribuer à juguler les éventuels contentieux en la matière.

6.7 MODULE 7 : BONNES PRATIQUES COMPORTEMENTALES POUR REDUIRE LES TRACASSERIES LORS DES CONTROLES ROUTIERS

Les exposés, les séances de discussion, et les études de cas par groupe professionnels et/ou par pays ont démontré les insuffisances des acteurs sur la maîtrise des composantes des activités du commerce et des transports. En plus, il a été constaté, un manque d'information, de communication, d'imprégnation sur les normes, les règles, les mécanismes, et les usages du commerce et des transports des céréales. L'interaction qui devrait prévaloir sur le corridor a laissé place à la discrimination, à la méfiance, voire la défiance.

Le corridor céréalier est géré en « pièces détachées » où le « chacun pour soi, le corridor pour tous » était consacré dans un marais d'intérêts très actifs.

Et pourtant, c'est tout le contraire qu'E-ATP et d'autres partenaires s'évertuent à sauvegarder et à promouvoir pour assurer la sécurité alimentaire en Afrique de l'Ouest, et singulièrement sur les corridors de transport des produits agricoles du Benin, du Burkina Faso, et du Niger.

En la matière l'atelier de Parakou est venu à point nommé pour redresser un tant soit peu ces comportements qui annihilent, il faut le souligner, les efforts salvateurs de tous.

7. LES RECOMMANDATIONS

Pour chacun des sept modules exposés, des recommandations ont été faites. Elles sont présentées dans les tableaux ci-après.

Tableau I : Recommandations sur le libre-échange en Afrique de l'Ouest

	Problèmes identifiés	Recommandations	Résultats attendus	Acteurs concernés
1	Méconnaissance des principes, règles, normes, mécanismes, et usages de la politique d'intégration adoptée	Mettre en place des mécanismes d'interprétation, d'imprégnation, de sensibilisation, et d'information multimédia des acteurs du corridor	Favoriser, faciliter, appliquer les objectifs de la libre circulation des personnes, des biens et des capitaux	CEDEAO/UEMOA/Etats E-ATP et acteurs des corridors
2	Traitements discriminatoires des commerçants, transporteurs, et chauffeurs sur les corridors	Mettre en place des mécanismes de traitement équilibre et égalitaire des acteurs au plan national et régional sur les corridors	Mise en œuvre effective des règles relative à la libre circulation des biens et des personnes sur les corridors	CEDEAO/UEMOA/Etats E-ATP et acteurs des corridors
3	Non-respect des principes d'échanges préférentiels accordés aux produits du cru (céréales)	Appliquer effectivement des règlements UEMOA / CEDEAO et des réglementations nationales sur l'exemption de contrôle des produits du cru (céréales)	Favoriser le commerce des céréales et assurer la sécurité alimentaire	CEDEAO / UEMOA /Etats E-ATP
4	Maintien de restriction saisonnière ou de l'interdiction momentanée des céréales à l'importation ou à l'exportation de céréales par certains pays	Veiller à la suppression de tout contingentement de céréales conformément aux textes réglementaires en vigueur à l'UEMOA et à la CEDEAO	Assurer la sécurité alimentaire dans l'espace et dans le temps	CEDEAO/UEMOA /Etats E-ATP et acteurs concernés
5	<ul style="list-style-type: none"> ● Absence de réelle coopération et collaboration entre acteurs des corridors au niveau national et régional ● Méfiance, suspicion, et défiance voulues et entretenues au niveau vertical et horizontal entre acteurs et structures intervenant sur les corridors et aux frontières au plan national et régional 	<ul style="list-style-type: none"> ● Mettre en place des mécanismes de coordination et d'interactions entre partenaires du corridor au plan national et régional fonctionnant en réseau ● Procéder à des négociations entre acteurs ● Faire un plaidoyer auprès de la CEDEAO et l'UEMOA et des Etats concernés 	Faire l'application effective et concrète de l'intégration sur le terrain, prônée par la CEDEAO, l'UEMOA et les autorités politiques aux niveaux des Etats-membres	CEDEAO/UEMOA /Etats E-ATP et acteurs concernés
6	<ul style="list-style-type: none"> ● Non-harmonisation de l'interprétation et de l'application des accords ● Interprétation et application chauviniste des documents des contrôles et des prélèvements sur les corridors 	Rechercher des mécanismes et des documents spécifiques d'application synergique et proactive pour la commercialisation, le stockage, et le transport des céréales	Assurer la sécurité alimentaire	CEDEAO/UEMOA /Etats E-ATP et acteurs concernés
7	Non-respect des engagements prise par les Etats	Prévoir des mesures disciplinaires et de dissuasion au niveau des Etats, des administrations, et des opérateurs privés en matière de libre circulation des céréales.	Assurer la sécurité alimentaire dans l'espace et dans le temps	CEDEAO/UEMOA /Etats E-ATP et acteurs concernés

Tableau 2: Recommandations sur les pratiques anormales le long des corridors ATP/E-ATP

	Problèmes identifiés	Recommandations	Résultats attendus	Acteurs concernés
1	Interprétation et application disparate, parcellaire, défensive, lucrative, et spéculative des textes réglementaires	<ul style="list-style-type: none"> ● Instituer un contrat type de commercialisation des produits de céréales ● Mettre en place un guide pratique à l'attention de tous les intervenants du corridor relative aux principes, normes, règles, mécanismes, et usages spécifiques sur la commercialisation de bout en bout des céréales 	Supprimer toutes les barrières non-tarifaires à la commercialisation des céréales	CEDEAO UEMOA/Etats E-ATP et acteurs concernés
2	Contrôles successifs, excessifs, pénalisants, et onéreux	Mettre en place un code de conduite professionnel sur le rôle et responsabilité de chaque acteur sur les corridors céréaliers	Réduction des postes de contrôles, des perceptions d'argent, des prélèvements en nature sur les produits et les pertes de temps à l'occasion des contrôles	CEDEAO/UEMOA/Etats E-ATP et acteurs concernés
3	Prélèvements pécuniaires et en nature non-agrésés le long des corridors	Mettre en place un code de conduite professionnel sur le rôle et responsabilité de chaque acteur sur les corridors céréaliers	Réduction des postes de contrôles, des perceptions d'argent, des prélèvements en nature sur les produits et les pertes de temps à l'occasion des contrôles	CEDEAO/UEMOA/Etats E-ATP et acteurs concernés
4	Documents multiples et non-nécessaires (certificat d'origine) par rapport à la réglementation en vigueur sur la commercialisation des produits du cru	<ul style="list-style-type: none"> ● Instaurer un document unique pour accompagner la marchandise ● Utiliser une lettre de voiture juridique issue d'un contact type spécifique au commerce et au transport des céréales ● Veiller à une application idoine du certificat phytosanitaire conformément à la réglementation en vigueur dans les pays de l'UEMOA, la CEDEAO et les Etats-membres 	Faciliter le déplacement des camions de céréales sur le corridor	CEDEAO/UEMOA /Etats E-ATP et acteurs concernés
5	Prélèvements des droits de douane interdit sur la circulation des produits du cru	Appliquer les textes juridiques en vigueur à la CEDEA, l'UEMOA, et leurs Etats-membres	Sensibiliser les agents de contrôle (douanier) à la suppression définitive sur les droits de douanes céréaliers	CEDEAO/ UEMOA /Etats E-ATP et acteurs concernés
6	Maintien de barrage routier à des fins de collecte de taxes de cotisation et de redevance illégale grèvent la fluidité sur les céréales	Maintenir trois postes de contrôle sur le corridor (départ, frontière, destination)	Sensibiliser les acteurs du corridor au respect de ces trois postes de contrôle	CEDEAO / UEMOA / Etats E-ATP et acteurs concernés
7	Contrôle tracassier sur la libre circulation des chauffeurs /apprentis, commerçants, transporteurs	Instituer une carte professionnelle communautaire CEDEAO/UEMOA pour les acteurs concernés	Assurer la sécurité alimentaire	CEDEA /UEMOA/Etats E-ATP et acteurs concernés

Tableau 3: Recommandations sur les documents requis pour le voyageur, le camion et les marchandises

	Problèmes identifiés	Recommandations	Résultats attendus	Acteurs concernés
1	Documents non-uniformisés, harmonisés, simplifiés	Utiliser uniquement les formulaires cadres définis par l'UEMOA/CEDEAO et adoptés par les Etats	Accélérer les contrôles et réduire les délais et coûts consécutifs	CEDEAO/UEMOA/Etats E-ATP et acteurs concernés
2	Méconnaissance du caractère international et inter-Etat des documents	Informier, sensibiliser tous les acteurs sur les supports documentaires de l'intégration, du commerce régional, et de la libre circulation des personnes	Consolider les mécanismes et usages de l'intégration CEDEAO/UEMOA	CEDEAO/UEMOA/Etats E-ATP et acteurs concernés
3	Multiplicité des documents et usages à prélèvements pécuniaires et en nature	Utiliser uniquement les formulaires cadres définis par l'UEMOA/CEDEAO et adoptés par les Etats	Accélérer les contrôles et réduire les délais et coûts consécutifs	CEDEAO/UEMOA/Etats E-ATP et acteurs concernés
4	Négligence du caractère juridique et transfrontière des documents	Information, formation, et sensibilisation des acteurs sur l'objet et les objectifs des documents	Consolider les instruments juridiques et administratifs de l'intégration	CEDEAO/UEMOA/Etats E-ATP et acteurs concernés
5	Insuffisance d'informatisation des documents (départ, frontière, destination)	Procéder à une informatisation des documents dans le cadre d'un guichet unique de bourse de fret des céréales	Simplifier et accélérer les procédures de commerce	CEDEAO/UEMOA/Etats E-ATP et acteurs concernés
6	Absence d'agrément par les Etats, l'UEMOA, et CEDEAO de certaines taxes, cotisations, et redevances à support documentaire	Institutionnaliser un mécanisme d'agrément des taxes, cotisations, redevances sur chaque corridor	Accélérer les procédures, codifier et réduire les coûts de transactions	CEDEAO/UEMOA/Etats E-ATP et acteurs concernés
7	Non-respect par les agents de contrôle des documents exigibles pour le commerce des céréales	Mettre en place un mécanisme de suivi-évaluation des procédures, des documents et des coûts	Accélérer les procédures, codifier et réduire les coûts de transactions	CEDEAO/UEMOA/Etats E-ATP et acteurs concernés

Tableau 4: Recommandations sur les procédures de dédouanement

Problèmes identifiés	Recommandations	Résultats attendus	Acteurs concernés
<p>Soumission aux frontières par les services douaniers de procédures de contrôle et de prélèvements droits et taxes et de redevances sur les céréales</p>	<p>Appliquer strictement des règlements :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● UEMOA : A/P1/1/03, Article 10 ● CEDEAO : guide pratique des procédures douanières part 1, Titre 1, chapitre 1, section 1 : « Les produits du cru (céréales)..., sont exonérés de tous droits et taxes perçues à l'entrée, les restrictions quantitatives et les prohibitions...» ● Burkina Faso : loi, partie 3, titre 3 / chapitre 1, section 2 : « Les produits de l'UEMOA ou de la CEDEAO sont exonérés de droits de douanes, s'ils constituent des produits originaires entièrement obtenus (produits du cru / céréales...))» <p>Informers tous les acteurs de l'existence de ces dispositions réglementaires</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Supprimer définitivement les contrôles et prélèvements non-agrésés ● Appliquer effectivement la libre circulation des produits du cru, en particulier les céréales, pour garantir la sécurité alimentaire dans l'espace et le temps 	<p>CEDEAO/UEMOA/Etats E-ATP et acteurs concernés</p>

Tableau 5: Recommandations sur le contrat de transport

	Problèmes identifiés	Recommandations	Résultats attendus	Acteurs concernés
1	Inexistence et méconnaissance des contrats type de transport par les acteurs	<ul style="list-style-type: none"> ● Instituer l'obligation d'utiliser un contrat type de transport spécifique des céréales dans l'espace UEMOA / CEDEAO ● Mettre à la disposition des acteurs le texte juridique et les mécanismes de mise en application 	<ul style="list-style-type: none"> ● Responsabiliser chacun en ce qui le concerne et l'ensemble des acteurs en charge de la commercialisation, du stockage, et du transport routiers des céréales à assumer ses devoirs et obligations ● Instituer une lettre de voiture à caractère juridique en lieu et place de 	CEDEAO/UEMOA /Etats E-ATP et acteurs concernés
2	Inexistence et méconnaissance de contrat d'assurance pour la commercialisation et le transport des céréales par les acteurs	<ul style="list-style-type: none"> ● Instituer l'obligation d'assurer les céréales dans l'espace UEMOA / CEDEAO ● Mettre à la disposition des acteurs le texte juridique et les mécanismes de mise en application 	<ul style="list-style-type: none"> ● Responsabiliser chacun en ce qui le concerne et l'ensemble des acteurs en charge de la commercialisation, du stockage, et du transport routiers des céréales à assumer ses devoirs et obligations en matière d'assurance ● Instituer un certificat d'assurance céréales en matière de stockage et de transport routier 	CEDEAO/UEMOA /Etats E-ATP et acteurs concernés

Tableau 6: Recommandations sur les corps impliqués dans le contrôle routier et leur role

	Problèmes identifiés	Recommandations	Résultats attendus	Acteurs concernés
1	Gestion administrative disparate, parcellaire, défensive, lucrative, et spéculative des corridors par les agents commis aux contrôles, ainsi que les	<ul style="list-style-type: none"> ● Etablir et mettre à la disposition des acteurs du corridor céréalier un tableau général de compétence (rôle et responsabilité) des agents de contrôle ● Faire une sensibilisation et une diffusion multimédia en la matière 	<ul style="list-style-type: none"> ● Réduire les procédures et formalités administratives et opérationnelles ● Favoriser le respect des engagements et mécanismes de mise en œuvre effective de 	CEDEAO/UEMOA /Etats E-ATP et acteurs concernés
2	<ul style="list-style-type: none"> ● Contrôles successifs, excessifs (procédures), pénalisants (délai) et onéreux (coûts) ● Liste incontrôlable de documents accompagnant le camion de céréales 	Mettre en place un mécanisme de codification, d'information, et de dissémination des principes, des normes, des règles, des usages issus, et des réglementations édictés par l'UEMOA, la CEDEAO, et les Etats, au profit des commerçants, des transporteurs et des chauffeurs	<ul style="list-style-type: none"> ● Réduire les procédures et formalités administratives et opérationnelles ● Favoriser, faciliter, et réaliser l'intégration 	CEDEAO/UEMOA /Etats E-ATP et acteurs concernés
3	Prélèvement illégal en argent et en nature sur les corridors et surtout aux frontières	Etablir et codifier au niveau des Etats, et soumettre à agrément à l'UEMOA et à la CEDEAO, les droits et taxes, les redevances, les cotisations légales ; puis supprimer toutes formes de charges illégales sur tous les corridors, sous-tendues par des sanctions et pénalités aux contrevenants	Favoriser le respect des engagements et mécanismes de mise en œuvre effective de l'intégration	CEDEAO/UEMOA /Etats E-ATP et acteurs concernés

Tableau 7: Recommandations sur les bonnes pratiques comportementales pour réduire les tracasseries lors des contrôles routiers

	Problèmes identifiés	Recommandations	Résultats attendus	Acteurs concernés
1	Insuffisance de collaboration et de coopération entre les acteurs du corridor céréalier au plan inter-structurel, national, bilatéral et régional	Mettre en place des cadres de concertations sectoriels, interinstitutionnels, interprofessionnels, et fonctionnant en réseau ; d'interprétation, d'imprégnation, de négociation, d'information, d'application, de suivi-évaluation, de la formation et de plaider sur les procédures de commerce et de transport des céréales, vues sous le prisme de la sécurité alimentaire en Afrique de l'Ouest	Mise en œuvre effective des objectifs de l'intégration en matière de commerce et de sécurité alimentaire	CEDEAO/UEMOA /Etats E-ATP et acteurs concernés
2	Difficultés pour la mise en œuvre des recommandations de l'atelier de Parakou au plan national et bilatéral	<ol style="list-style-type: none"> 1. Restitution nationale par les participants à l'atelier de Parakou sur la base de l'administration et le secteur privé 2. Restitution conjointe entre participants de l'administration et ceux du secteur privé 3. Sous l'égide de la Chambre de Commerce et du Conseil des Chargeurs, et avec le soutien d'E-ATP, restitution nationale conjointe au profit des acteurs publics et privés, non participants à l'atelier de Parakou (dissémination des recommandations) 4. Conclusions de la restitution nationale, comme informations et plaider auprès des ministères et organismes concernés et auprès de E-ATP, voir la CEDEAO et l'UEMOA , pour suite à donner 	Mise en œuvre effective des objectifs de l'intégration en matière de commerce et de sécurité alimentaire	CEDEAO/UEMOA /Etats E-ATP et acteurs concernés
3	Entretien d'un « marais d'intérêts très actifs » par tous les acteurs du corridor céréalier, favorable à l'esprit de « chacun pour soi, le corridor pour tous » et surtout de la multiplication des procédures de commerce et des documents à des fins de prélèvements pécuniaires et en nature illégaux	<p>Définition et présentation par le consultant en référence aux 7 modules de formation analysés, de recommandations de bonnes pratiques, et de comportements idoines adoptées par les participants à l'atelier relatives :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tableau des actions typiques qui pourraient être menées par une partie, en direction d'une autre partie (législateurs, commerçants, transporteurs, et chauffeurs) 2. Des tableaux récapitulatifs de la législation sur le transport, de la libre circulation des marchandises, et des documents à présenter pour l'importation et l'exportation au niveau de l'UEMOA, la CEDEAO, le Burkina Faso, et le Bénin 3. Un tableau des indicateurs régissant l'environnement des affaires de l'offre et de la demande de transport en Afrique de l'Ouest, le cas du Bénin, Burkina Faso, et Niger 	<ul style="list-style-type: none"> ● Favoriser le partage de l'information et la transparence en vue de l'amélioration des procédures et documents de commerce des céréales par la négociation et le plaider ● Mise en œuvre effective des objectifs de l'intégration en matière de commerce de céréales et de sécurité alimentaire 	CEDEAO/UEMOA /Etats E-ATP et acteurs concernés

		<p>4. Tableau des documents requis pour le voyageur, le véhicule, et la marchandise au plan national et dans l'espace UEMOA/CEDEAO</p> <p>5. Tableau relatif aux procédures de dédouanement et rôles et responsabilité de chaque intervenant</p> <p>6. Tableau synoptique du rôle, responsabilité, et compétence des agents de contrôle routier sur les corridors en Afrique de l'Ouest</p> <p>7. Tableau des résultats des observatoires OPA et ATP/E-ATP relatifs aux procédures, documents, délais, et coûts sur les corridors céréaliers</p> <p>8. Présentation des contrats (type) de transport routier de marchandises, du contrat d'assurance marchandises en mettant en exergue le rôle et les responsabilités des différents intervenants</p> <p>9. Définition et mise en œuvre d'un nouvel esprit des procédures de commercialisation et du transit régionale des céréales en 18 points</p> <p>10. Proposition en vue de l'Institution d'un code de conduite professionnels de tous les acteurs du corridor céréalier</p>		
4	Absence de feuille de route de référence pour le respect des devoirs, responsabilités, et obligations relatifs aux différents contrats type (achat/vente, transport international, assurance international, paiement) pour la commercialisation des céréales	Proposition par le consultant et adoption par les participants à l'atelier d'un guide pratique pour l'exportation des céréales au niveau bilatéral et régional sur la base de la chaîne de DPI	Mise en œuvre effective des objectifs de l'intégration en matière de commerce et de sécurité alimentaire	CEDEAO/UEMOA /Etats E-ATP et acteurs concernés
5	Absence de coordination nationale et régionale de tous les acteurs, relative à la commercialisation proactive, synergique, et dynamique des céréales en vue de favoriser et d'assurer la sécurité alimentaire	Proposition par le consultant et adoption par les participants à l'atelier, d'un E-ATP/Réseau de bourses de fret des produits du cru/céréales (RBF-CRUCÉ)	Mise en œuvre effective des objectifs de l'intégration en matière de commerce des céréales et de sécurité alimentaire en Afrique de l'Ouest	CEDEAO/UEMOA/Etats E-ATP et acteurs concernés

Telles sont les recommandations proposées par le consultant et adoptées par les participants pour booster la sécurité alimentaire dans l'espace CEDEAO/UEMOA, en particulier sur les corridors du Bénin, de Burkina Faso, et du Niger.

La mise en œuvre de ces recommandations requière évidemment le soutien et l'assistance technique de l'E-ATP.



DES PARTICIPANTS A L'ATELIER RECEVANT DES ATTESTATIONS DE PARTICIPATION

8. CONCLUSION

A la fin de l'atelier, les acteurs échangeaient non plus face à face, mais côte à côte. C'est le signe patent que E-ATP a fait œuvre utile à Parakou. C'est également le signe que les messages transmis à l'ouverture de l'atelier ont été entendus. En effet, à l'ouverture de l'atelier, le représentant de E-ATP « a exhorté les participants à s'approprier les enseignements et recommandations qui seront issus de l'atelier de Parakou et à la mise en œuvre ordonnée des outils qui seront proposés, discutés, et validés. »

Quant au Représentant du Préfet des Départements du Borgou et de l'Alibori, soulignait que « trouver des solutions idoines dans le cadre de cet atelier, en vue de la réduction et l'optimisation des procédures, des documents, des coûts de transactions, et des délais d'importation des céréales sur les corridors du Benin, du Burkina Faso, du Niger est une marque de solidarité humaine, une aubaine hautement salubre pour les populations et le gouvernement béninois... »

Le consultant a proposé dans son introduction aux acteurs de privilégier l'information, la négociation, l'appropriation, et le plaidoyer pour juguler les dysfonctionnements et les comportements décriés par tous sur les corridors céréaliers de l'Afrique de l'Ouest.

Il ne reste plus qu'à mettre en application à court terme les recommandations de l'atelier.

ANNEXE I : PROGRAMME DE TRAVAIL DE L'ATELIER ADOPTE

Journée 1: Lundi 10 septembre 2012	
Matinée	
SESSION I	
08h00 – 8h30	Mise en place des participants
09h00 – 09h30	Cérémonie d'ouverture
09h30 – 10h00	<i>Pause-café</i>
10h00 – 10h30	Présentation des participants Introduction sur le thème central de l'atelier
10h30 – 11h30	Exposé du module 1 : Libre circulation des personnes et des biens selon les traités de la CEDEAO et de l'UEMOA Instruments juridiques de la circulation internationale des produits agricoles Réglementations applicables aux échanges commerciaux des produits agricoles Situation de l'harmonisation et d'application des accords de la libéralisation des échanges des produits agricoles
12h30 – 13h30	<i>Pause-déjeuner</i>
Après-midi	
14h00 – 15h30	Exposé du module 2 : Pratiques anormales sur les corridors ATP/E-ATP : état des lieux 2.1. Rappel des corridors couverts par ATP/E-ATP 2.2. Etat des pratiques anormales en postes de contrôle, en temps perdu, et en prélèvement illicites sur les corridors
15h30 – 15h45	<i>Pause-café</i>
15h45 – 16h45	Séance de discussion
16h45 – 18h00	Etude de cas module 2 : Tableau des indicateurs régissant l'environnement des affaires de l'offre et la demande de transport routier en Afrique de l'Ouest. Pays: Benin, Burkina Faso, Niger
Journée 2 : Mardi 11 septembre 2012	
Matinée	
SESSION II	
08h30 – 10h30	Exposé du module 3 : Documents requis pour le voyageur, le camion, et la marchandise sur les corridors <ul style="list-style-type: none"> • Documents accompagnant le voyageur • Documents accompagnant le camion • 2.3 Documents accompagnant la marchandise

10h30 – 11h00	<i>Pause-café</i>
11h00 – 11h30	Séance de discussion
11h30 – 12h30	Etude de cas module 3 : Tableau des documents requis pour le voyageur, le véhicule, et la marchandise au plan national et dans l'espace CEDEAO/UEMOA
12h30 – 14h00	<i>Déjeuner offert aux participants</i>
Après-midi	
14h30 – 15h30	<p>Exposé du module 4 : Procédures de dédouanement Clarification du concept de dédouanement Intervenants et acteurs majeurs du processus de dédouanement des céréales :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Douanier : rôle et responsabilité • Transitaire: rôle et responsabilité • Commerçant céréalier: rôle et responsabilité <p>Documents requis pour le processus de dédouanement 4.4 Perceptions douanières et autres en matière d'importation et d'exportation des produits agricoles</p>
15h30 – 15h45	<i>Pause-café</i>
15h45 – 17h45	Etude de cas et séance de discussion
17h45 – 18h00	Synthèse des travaux de la journée 2

Journée 3 : Mercredi 12 septembre 2012	
Matinée	
SESSION III	
08h30 – 10h00	<p>Exposé du module 5 : Importance du contrat de transport et de l'assurance marchandise</p> <ul style="list-style-type: none"> • Définition du contrat de transport • Types de contrat de transport • Avantages et limites du contrat de transport • Définition de l'assurance marchandise • Types de police d'assurance marchandises • Avantages et limites d'assurance marchandises
10h00 – 10h45	<p>Séance de discussion</p> <p>Etude de cas module 5 : Exemple de contrat de commercialisation de produits agricoles</p> <p>Etude de cas module 5 : Prise en charge de la marchandise : principales obligations de l'expéditeur et du destinataire</p>
10h45 – 11h00	<i>Pause-café</i>
11h00 – 12h00	<p>Module 6 : Corps impliqués dans le contrôle routier et leurs rôles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rôle et responsabilité de la gendarmerie et police • Rôle et responsabilité de la douane • Rôle et responsabilité des agents des eaux et forêts • Rôle et responsabilité des agents de la santé • Rôle et responsabilité des agents phytosanitaires et zoo-sanitaires <p>Etude de cas : tableau synoptique du rôle, responsabilité, et compétence</p>

	des agents de contrôle routier sur les corridors
12h00 - 12h30	Séance de discussion
12h30 - 14h00	Déjeuner offert aux participants
Après-midi	
14h30 – 16h00	<p>Exposé du module 7 : Bonnes pratiques comportementales pour réduire les tracasseries lors des contrôles routiers</p> <p>Planification de l'opération d'importation/d'exportation des céréales</p> <p>Prévision des charges (achat, transport, taxes, frais de routes)</p> <p>7.3 Attitudes à adopter et les repères au chargement, sur la route, au franchissement des frontières, au point déchargement</p> <p>7.4 Confection par les apprenants d'un <i>Guide d'Informations de Veille</i> à partir d'indicateurs de performance et d'une <i>Fiche de Contrôle et de Suivi-évaluation des Corridors</i></p>
16h00 – 16h15	Pause-café
16h15 – 16h45	Renseignement de la fiche d'évaluation de l'atelier
16h45 – 17h15	Synthèse des travaux de la journée 3 et de l'atelier
17h15 – 17h30	Cérémonie de remise des certificats de participation
17h30 – 18h00	Séance de clôture de l'atelier

ANNEXE II : ETAT DE L'APPLICATION DES TEXTES SUR LE LIBRE-ECHANGE DANS L'ESPACE CEDEAO/ UEMOA AU BURKINA FASO ET AU BENIN (DOCUMENTS)

SUJET	CEDEAO	UEMOA	BENIN	BURKINA FASO
Permis d'importation temporaire de véhicule	Chaque Etat-membre doit accorder l'admission temporaire en franchise de droits et taxes, sans interdictions ou restrictions d'importation aux véhicules voitures appartenant à des personnes résidant habituellement en dehors de son territoire et qui sont importées à des fins privées ou à usage commercial au cours d'une visite soit par les propriétaires de ces véhicules, ou par d'autres personnes ayant leur résidence normale	L'admission temporaire est accordée par acte des autorités compétentes en suspension totale des droits de douanes et taxes (Code de Douanes de l'UEMOA, Article 141 N°2a)		L'importation du véhicule est possible. Lors de l'entrée sur le territoire burkinabé un laissez- passer touristique valable un mois (avec la possibilité de prorogation) vous sera délivré. Il devra être restitué à la sortie.

SUJET	CEDEAO	UEMOA	BENIN	BURKINA FASO
	en dehors de son territoire. (Convention A/P1/7/85, Sections 1 and 2, Chapitre II, Article 2)			
Carte brune	La carte brune CEDEAO est établie et doit être reconnu dans chaque état-membre et aux frontières comme preuve de l'assurance de la responsabilité civile. (Convention A/P2/5/82, Article 4)	N/A		La carte brune est exigée selon les agents des frontières.
La visite technique des véhicules	La périodicité minimale des visites techniques est fixée comme suit: 1. Trois mois pour les véhicules de transport passagers 2. Six mois pour les véhicules de transport de marchandises (Convention A/P2/5/82, Article 10)	Dans chaque Etat-membre tous véhicules routiers lourds périodique. La périodicité de ce contrôle est au minimum de six mois. (Règlement n°14/2005/CM/UEMOA, Titre 3/Article 9)		Tout véhicule automobile immatriculé au Burkina Faso est soumis aux visites techniques. Les agents ont déclaré que la périodicité des visites techniques est annuelle. (Raabo N°60/CNR/MTC/DTR du 23 juin 1986; Article 1 vu l'article 125 du décret 73-306/pm/mtp de 1973)
Certificat d'agrément pour un véhicule de la CEDEAO	Les véhicules effectuant transport routiers inter-	N/A		Le Ministère du Transport a déclaré que

SUJET	CEDEAO	UEMOA	BENIN	BURKINA FASO
en transit routier	Etats doit être muni un certificat d'agrément valable pour un an. (Convention A/P2/5/82 Article 17) et un certificat d'agrément pour un véhicule routier inter-états est établi. (Convention A/P.4/5/82 ISRT Appendice 1)			le certificat d'agrément est exigé.
Dimensions du camion	Les dimensions du camion sont établies pour la longueur, la largeur, et la hauteur. (Convention A/ P2/5/82, Article 5) Chapitre III	Les dimensions des camions sont établies par le Conseil des Ministres de l'UEMOA. (Règlement n°14/2005/CM/UE MOA)		Le Burkina Faso adopte le gabarit de l'UEMOA sur les dimensions des camions.
Limite de charge à l'essieu	La limite de charge à l'essieu est fixée à 11. (Resolution C/Res1/12/88,Section 5)	La limite de la charge de l'essieu est fixée à 11.5 tons pour essieu simple intermédiaire ou arrière roue unique. Voir l'annexe F pour plus de détails. (Règlement n°14/2005/CM/UEMOA)		Le Burkina Faso adopte le gabarit de l'UEMOA sur la limite des charges à l'essieu.
Conteneurs-certificat d'agrément pour un conteneur de la CEDEAO en transit routier	Un certificat d'agrément pour les conteneurs de la CEDEAO en transit routier est établi. (Convention A/P2/5/82)	N/A		Les sceaux des conteneurs sont exigés à la frontière.

SUJET	CEDEAO	UEMOA	BENIN	BURKINA FASO
Sceaux de conteneurs	Lorsque les marchandises sont transportées sous scellement douanier, l'autorité douanière dans chaque Etat.	Les douanes sont chargées en particulier des contrôles documentaires et physiques du moyen de transport et de son chargement. Le contrôle physique porte sur la vérification des scellés et ceux apposés. Le cas échéant, par les douanes de l'Etat-membre ou commence l'opération. (Décision n°15/2005/CM/UEMOA, Article 7)		
Carnet TRIE de la CEDEAO	Le transport des marchandises s'effectue sous couvert du carnet TRIE. (Convention A/P.4/5/82 ISRT Article 16, Sections 1-3)	Les douanes sont chargées en particulier de contrôles documentaires et physiques du moyen de transport et de son chargement. Le contrôle documentaire porte sur le carnet TRIE. (Décision n° 15/2005/CM/UEMOA, Article 7)		Le transit international est couvert par un carnet de TRIE à caractère sommaire. (Guide pratique de procédure douanière ; Part 4/Titre2/ Chapitre 3/Section 1-6)
Fonds de garantie de la Convention TRIE—cautions	Il est institué au sein de la communauté un	Les marchandises transportées sous	Les marchandises doivent être placées sous	Les marchandises doivent être placées sous

SUJET	CEDEAO	UEMOA	BENIN	BURKINA FASO
	mécanisme de garantie des opérations du TRIE des marchandises. (Convention Supplémentaire A/P1/5/90, Articles 2 et 3)	douane ou placées sous régime douanier suspensif des droits et taxes ou prohibitions, doivent être couvertes par un acquit-à-caution. (Annexe au règlement n°9/CM/UEMOA du 20 Novembre 2001, Article 102)	le couvert d'une caution (acquits-à-caution) lorsqu'elles sont transportées par route, mer, ou air d'un territoire douanier à un autre exempt de droits de douane, d'impôts et d'interdictions. (Ordonnance n°54 P.R.-M.F.A.E -D.D Titre VI/Chapitre 1,Article 129)	le couvert d'acquit-à-caution lorsqu'elles sont transportées par les voies terrestres ou aériennes d'un point à un autre du territoire douanier en suspension de droits, taxes, ou dispositions spéciales. (LOI 03/92/ADP du 3 Décembre 1992, Titre V Chapitre I, Article 88)
Formulaire de déclaration unique en douane de la Convention TRIE ou de la CEDEAO	Il est adopté pour l'application dans tous les Etats-membres le formulaire unique de déclaration douanière. (C/REG.4/8/99)	Toutes les marchandises importées ou exportées doivent faire l'objet d'une déclaration en détail leur assignant un régime douanier, même s'ils sont exonérés des droits et taxes. (Annexe au règlement n° 9/CM/UEMOA du 20 Novembre 2001, Titre V/Chapitre 1, Article 75)	1. Toutes les marchandises importées ou exportées doivent être déclarées en détail en leur assignant un support douanier. 2. L'exonération des droits et taxes à l'entrée ou à la sortie ne dispense pas de l'obligation de déclarer prévue à l'article précédent. (Ordonnance n°54 P.R.-M.F.A.E -D.D Titre V/Chapitre 1, Section1)	Toutes les marchandises importées ou exportées doivent faire l'objet d'une déclaration en détail leur assignant un régime douanier. (Loi N003/92/ADP du 3 Décembre 1992 Titre IV/ Chapitre II/Section 1, Article 59)
Visa	Les ressortissants de la	Les personnes		L'entrée au Burkina Faso

SUJET	CEDEAO	UEMOA	BENIN	BURKINA FASO
	CEDEAO sont dispensés du visa d'entrée sur le territoire de la CEDEAO. (Résolution A/RES 2/11/84 Libre Circulation des Personnes)	ressortissantes des Etats-membres de la CEDEAO sont dispensées du visa d'entrée sur le territoire de l'union. (Règlement n°06/2009/cm/UEMOA, Article 5)		est conditionnée par un passeport valide et un visa pour les ressortissants des pays membres de la CEDEAO.
Carte de résidence	La carte de résidence est établie pour l'Etat-membre de la CEDEAO. (Décision A/Dec.2/5/90: Article 1,2.)			
Certificat de voyage passeport	La CEDEAO poursuit l'adoption d'un certificat de voyage harmonisé autre qu'un passeport national. (Décision A/DEC.2/7/85)			L'entrée au Burkina Faso est conditionnée par un passeport valide et un visa pour les ressortissants des pays membres de la CEDEAO.

Source : USAID/WATH. « Analyse des écarts zones de libre-échange de la CEDEAO. » Rapport technique du Centre West Africain pour le Commerce. Avril 2010.

ANNEXE III : ETAT DE L'APPLICATION DES TEXTES SUR LE LIBRE-ECHANGE DANS L'ESPACE CEDEAO/UEMOA AU BURKINA FASO ET AU BENIN (CIRCULATION DES BIENS)

SUJET	CEDEAO	UEMOA	BENIN	BURKINA FASO
Produits du cru	Les produits du cru et de l'artisanat traditionnel sont exonérés de tous droits et taxes perçus à l'entrée, les restrictions quantitatives et les prohibitions. (Traité de la CEDEAO 1990: Chapitre II, Article 35, Article 36, Sections 2, 3) La preuve d'origine n'est pas exigée pour les produits d'agriculture ou les produits d'élevage ainsi que les produits de l'artisanat. (A/P1/1/03, Article 10)	Les produits du cru et de l'artisanat traditionnel sont exonérés de tous droits et taxes perçus à l'entrée des Etats-membres, à l'exclusion, le cas échéant, des taxes intérieures frappant également les produits de l'espèce, que ceux-ci soient produits localement ou importés de pays tiers. (Acte Additionnel n°.04/1996 Titre IV/ Chapitre 1, Article 10)		Les produits de l'UEMOA ou de la CEDEAO sont exonérés de droits de douanes s'ils constituent des produits originaires entièrement obtenus (produits du cru ou de l'artisanat traditionnel là ou des produits industriels originaires agréés. (Guide pratique de procédure douanière part.1 Titre 1 Chapitre 1.Section1)
Barrières non-tarifaires	Les restrictions quantitatives ou similaires et les interdictions de nature contingente ainsi que les	Dans les échanges entre les Etats- membres toutes restrictions quantitatives, entraves non tarifaires,		La réglementation du Burkina Faso n'impose pas des restrictions saisonnières sur les

SUJET	CEDEAO	UEMOA	BENIN	BURKINA FASO
	obstacles administratifs au commerce entre les Etats-membres sont éliminés. (Traité de la CEDEAO 1990: Chapitre II, Article 3;(2) d.(i);Article 35, Article 41)	prohibitions, ou autres mesures d'effet équivalent portant sur les importations ou les exportations des produits originaires ou fabriqués dans les Etats-membres sont levées. (Acte Additionnel 04/1996 Titre II: Libéralisation des Echanges au sein de L'UEMOA Article 3)		échanges des marchandises quel que soit leur destination. (Directoire Générale du commerce extérieur)
Produits transformés	Les produits industriels originaires de la CEDEAO bénéficient du régime préférentiel des échanges intra-communautaires. (Régulation C/Reg.3/4/02, Articles 1 et Article 4 et Annexe 1)	Les produits industriels originaires agréés bénéficient lors de leur importation dans un Etat-membre d'une taxe préférentielle communautaire équivalant à une réduction de 80% des droits d'entrée applicables aux produits de l'espèce importé de pays tiers, à l'exclusion le cas échéant, des taxes intérieures spécifique, ou ad valorem frappant les produits de l'espèce, que ceux-ci soient produits localement ou importés. (Décisions n°.01/99:com/UEMOA, Article 2)	Pas de certificat d'origine pour les produits agricoles; animaliers et les biens non transformés. (Note de service P06789PC/DMRC/DMRU D datée du 28 août 2009)	Les produits de l'UEMOA ou de la CEDEAO sont exonérés de droits de douanes s'ils constituent des produits originaires entièrement obtenus (produits du cru ou de l'artisanat traditionnel ou des produits industriels originaires agréés). (Guide pratique de procédure Douanière Part.1 Titre 1 chapitre 1, Section 1)
30% valeur ajoutée	Sont considérés comme	Sont considérés comme		Les produits non

SUJET	CEDEAO	UEMOA	BENIN	BURKINA FASO
	<p>originaires de la CEDEAO les marchandises ne sont pas entièrement produites dans les Etats-membres et que leur production nécessite l'utilisation de matériaux qui ont reçu une valeur ajoutée d'au moins 30% du prix départ usine des produits finis. (Protocole A/P1/1/03. Article 4)</p>	<p>originaires de l'UEMOA les produits ayant fait l'objet d'une ouvroison ou d'une transformation suffisante, les produits à partir de matières partiellement ou entièrement originaires de pays tiers à condition que cette transformation entraîne: b) soit une valeur ajoutée communautaire supérieure ou égale à 30% du prix de revient ex-usine hors taxes de ces produits telle que définie à l'article premier ci-dessus. (UEMOA Protocole Additionnel n°III/2001 Titre III/Chapitre 2, Article 5)</p>		<p>entièrement fabriqués à partir de ce pays tiers (non-membres de la CEDEAO) produits lorsque leur valeur ajoutée est au moins égal à 30% du coût départ usine avant impôt peut être réclamé comme étant originaires de la communauté. (Guide pratique de procédure Douanière Part 3 Titre 3 chapitre 1, Article 2)</p>
<p>Marchandises en transit</p>	<p>Chaque Etat-membre accorde la liberté de transit sur son territoire aux marchandises en provenance ou à destination d'un pays tiers et ce transit n'est soumis à aucune discrimination, restriction quantitative, droit, ou autre frappant le transit. (Traité de la CEDEAO 1990: Chapitre VIII, Article 45,2)</p>	<p>Le transit est le régime douanier sous lequel sont placées les marchandises transportées sous contrôle douanier d'un bureau de douane à un autre en suspension des droits et taxes, et mesures de prohibition. (Annexe au règlement n°09/2001/CM/UEMOA;</p>	<p>L'application des droits de douane, taxes, ou prohibitions est suspendue pour les biens transportés d'un bureau de douane à un autre qui ont été transportés autrement que par voie maritime dans le cadre du régime de transit. (Ordonnance n°54 P.R.-</p>	<p>L'application des droits, taxes, et dispositions spéciales est suspendue pour les marchandises acheminées d'un bureau de douane à un autre sous le régime du transit. (Loi 03/92/ADP du 3 Décembre 1992, Titre V, Chapitre I, Article 88 Chapitre II Article 95)</p>

SUJET	CEDEAO	UEMOA	BENIN	BURKINA FASO
		Article 105)	M.F.A.E -D.D Titre V/Chapitre III/Section I. Article 137)	
Inscriptions des sociétés sous ETLS	Chaque Etat-membre doit autoriser les produits industriels originaires de la CEDEAO au bénéfice du régime préférentiel. (Règlement C/Reg 3/4/02, Article 1 et Article 4 et Annexe 1)	L'UEMOA a son propre programme d'approbation pour les commerçants.		
Certificat d'origine	Un certificat d'origine de la CEDEAO est adopté. (Règlement C/REG.4/4/0)	L'origine communautaire des produits est obligatoirement attestée par un certificat d'origine dont le modèle sera déterminé par décision de la Commission. Toutefois, les produits de l'agriculture, de l'élevage ainsi que les articles faits à la main sont dispensés de la production du certificat	Aucun certificat d'origine n'est exigé pour produits agricoles, animaliers, et les produits non-transformés. (Note de service P06789PC/DMRC/DMRU D 515 DU 28 Août 2009)	Dans la plupart des cas, l'origine doit être certifiée par un document au moment du dédouanement. Dans le cadre des relations Burkina Faso/pays-membre de la CEDEAO ou de l'UEMOA, cette justification est apportée par la production

SUJET	CEDEAO	UEMOA	BENIN	BURKINA FASO
		d'origine. (Protocole Additionnel n°III/2001, Titre IV/Chapitre II, Article 11)		d'un certificat d'origine commun. (Guide pratique de procédure Douanière Titre 3 chapitre 1, Section 3)
Formulaire de déclaration	Il est adopté, pour l'application dans tous les Etats-membres, le formulaire unique de déclaration douanière. (C/REG.4/8/99)	Toutes les marchandises importées ou exportées doivent faire l'objet d'une déclaration en détail leur assignant un régime douanier, même s'ils sont exonérés des droits et taxes. (Annexe au règlement n°9 CM/ UEMOA du 20 novembre 2001, Titre V/Chapitre1; Article 75)		Toutes les marchandises importées ou exportées doivent faire l'objet d'une déclaration en détail leur assignant un régime douanier.

SUJET	CEDEAO	UEMOA	BENIN	BURKINA FASO
Produits non-transformés	<p>Élimination des droits sur les importations en provenance de la Communauté. Restrictions contingentaires, quantitatives, ou interdictions et obstacles administratifs levés. Les produits non-transformés et les objets artisanaux circulent en franchise et sans restriction quantitative. Définition des produits entièrement produits dans les États-membres. (Traité de la CEDEAO 1990 : Chapitre II, Article 35, Article 36, Sections 2, 3) La Preuve de l'origine n'est pas requise pour les produits agricoles et de l'élevage ainsi que les articles faits à la main. (A/P1/1/03, Article 10).</p>	<p>Les produits non-transformés et les objets artisanaux traditionnels sont exonérés de droits de douane et de taxes prélevés à l'entrée des États-membres, à l'exclusion, le cas échéant, de taxes locales sur ces produits qu'ils soient fabriqués localement ou importés. (Acte additionnel No. 04/1996 Titre IV/Chapitre 1, Article 10 ; Protocole additionnel 11/2001 du 19 décembre 2001)</p>		

Source : USAID/WATH. « Analyse des écarts Zones de libre-échange de la CEDEAO. » Rapport technique du Centre West Africain pour le Commerce. Avril 2010.

ANNEXE IV : TABLEAU SYNOPTIQUE DU ROLE, RESPONSABILITE, ET COMPETENCE DES AGENTS DE CONTROLE ROUTIER SUR LES CORRIDORS

REGLEMENTATION	Contrôleurs des transports terrestres 1	Gendarmerie, police, CRS (Compagnie Républicaine de Sécurité)	Agent des douanes 3	Agents de la direction générale des impôts 4	Inspecteurs du travail 5	Inspecteurs des transports 6	Agents de santé 7	Agents phytosanitaires 8	Autres 9
Coordination	oui	oui	oui	-	-	oui			
Temps de conduite	oui	oui	oui	-	oui	oui			
Réglementation du travail	-	oui	-	-	oui	-			
Réglementation transport matières dangereuses	oui	oui	oui	-	oui	oui			
Codes de la route	oui (1)	oui	oui (1)	-	-	-			
Taxe à l'essieu	oui	oui	oui	oui	-	-			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Droits indirects (alcool, sucres, etc.)	oui	oui	oui	oui	oui	oui			
Immobilisation du	oui	oui	oui	-	oui (2)				

REGLEMENTATION	Contrôleurs des transports terrestres 1	Gendarmerie, police, CRS (Compagnie Républicaine de Sécurité) 2	Agent des douanes 3	Agents de la direction générale des impôts 4	Inspecteurs du travail 5	Inspecteurs des transports 6	Agents de santé 7	Agents phytosanitaires 8	Autres 9
véhicule									
Consignation	oui	oui	-	-	-	-		oui	
Certificat d'origine								oui	
Documents accompagnant la marchandise (céréales)								oui	
Documents accompagnant le passager									
Document accompagnant le véhicule									
(1) Pour certaines infractions, dont surcharge et excès de vitesse							(3)	(4)	(5)
(2) Art. R .277 C route									

Source: Lamy Transport, tome 1, page 495.

ANNEXE V : ETAT DES DOCUMENTS REQUIS AU BURKINA FASO, AU BENIN, ET AU NIGER

BURKINA FASO

	N°	Libellé	Etude de Cas			
			Qui émet?	Qui contrôle ?	A quel coût?	Dans quel délai?
Véhicule	01	Visite technique	CCVA*	PG ONASER**	53 000	Sans délai
	02	Assurance, carte brune CEDEAO	Compagnie d'assurance	PG ONASER	500 000	Sans délai
	03	Vignette	-	-	-	-
	04	Patente	Trésor public	PG	160 000	Sans délai
	05	Carte de transport (agrément)	Direction générale des transports terrestre et maritime (DGTMM)	PG ONASER	35 000	03 heures
	06	Macaron escorte				
	07	Laisser-passer/véhicule	Douane	Douane	1000	Sans délai
	08	Péage routier				
	09	Pont bascule/pèse essieux	CCIBF***	Douane ONASER	7300	Sans délai
	10	Cotisation syndicat transport routier	Syndicat	Syndicat	10 000	Sans délai
	11	Cotisation syndicat conducteur routier	Syndicat	Syndicat	1000	Sans délai
	12	Cotisation/redevance : conseil des chargeurs ou équivalent	Conseil burkinabé des chargeurs (CBC)	CBC, douane	10 000	Sans délai
	13	Taxe de traversée routière	Mairie	Mairie	500 à 3000	Sans délai
	14	Autres	-	-	-	-
	15	Certificat d'assurance	-	-	-	-
Marchandises	01	Lettre de voiture	CBC	CBC, douane	2500	Sans délai
	02	Carnet TRIE / autre document douanier	Douane	Douane	-	Sans délai
	03	Liste de colisage	Déclarant	Douane	-	Sans délai
	04	Assurance marchandises	Compagnie d'assurance	Douane	35 000	Sans délai
	05	Certificat phytosanitaire	Ministère Agriculture	Douane	10 000	Sans délai
	06	Certificat zoo-sanitaire	Ministère Ressource Animal	Douane	?	Sans délai
	07	Autorisation d'importation/exportation	-	-	-	-
	08	Certificat d'inspection	LNSP	LNSP	- ?	- ?
	09	Formulaire des factures et de déclaration d'impôt	Direction générale des impôts (DGI)	DGI	-	Sans délai
	10	Certificat d'origine	?	?	?	?
	11	Autres documents	-	-	-	-

	12	Certificat d'assurance	?	?	?	?
Passager	1	Carte d'identité (passeport, laisser-passer) / visa	ONI*****, Direction générale de la police nationale (GGPN)	PG	CNIB***** : 500 passeport : 50 000 Laisser-passer : 500	48 heures à un mois
	2	Permis de conduire	DGTTM	PDG*****	350 000	8 mois
	3	Certificat sanitaire / visa	Ministère de la Santé	PG	2000	Sans délai
	4	Autres : carnet CEDEAO	DG PN*****	Police, gendarme	1500	24 h

*CCVA : Centre de Contrôle des Véhicules automobiles

** PG ONASER : Programme de l'Office National de Sécurité routière

***CCIBF : Chambre de Commerce et d'Industrie du Burkina Faso

****LNSP : Laboratoire National de Santé Publique

***** ONI : Office National de l'Immigration

*****CNIB : Carte Nationale d'Identité Burkinabé

*****PDG : Police Douane Gendarmerie

*****DG PN : Directeur Général de la Police Nationale

BENIN

		Etude de Cas				
	N°	Libellé	Qui émet?	Qui contrôle?	A quel coût? (en FCFA)	Dans quel délai?
Véhicule	01	Visite technique	Commission Nationale de la Sécurité Routière*	CNSRPG	24 500	Sans délai
	02	Assurance, carte brune CEDEAO	Maison Assur	PG	189 000	Sans délai
	03	Vignette (TUTR) **	Trésor	Trésor PG	136 800	Sans délai
	04	Patente (TUTR)	-	-	-	-
	05	Carte de transport (agrément)	CNSR	CNSR PG	10000	Sans délai
	06	Macaron escorte	Douane	DPG	Gratuit	Sans délai
	07	Laisser-passer/véhicule	Douane	DPG	5000	Sans délai
	08	Péage routier	Fonds Routier***	FR	500 à 12500	Sans délai
	09	Pont bascule/pèse essieux	Concessionnaire	Concessionnaire	500 à 12500	Sans délai
	10	Cotisation syndicat transport routier	Syndicat transport routier	Syndicat transport routier	1 000	Sans délai
	11	Cotisation syndicat conducteur routier	Syndicat conducteur routier	Syndicat conducteur routier	500	Sans délai
	12	Cotisation/redevance : conseil des chargeurs ou équivalent	-	-	-	-
	13	Taxe de traversée routière	-	-	-	-
	14	Autres				
	15	Certificat d'assurance	-	-	-	-
Marchandises	01	Lettre de voiture	Commerçant/transitaire	Douane	Gratuit	Sans délai
	02	Carnet TRIE / autre document douanier	Douane	Douane	Gratuit	Sans délai
	03	Liste de colisage	-	-	-	-
	04	Assurance marchandises	Agences assurances	PG	Variable suivant quantité et qualité	Sans délai
	05	Certificat phytosanitaire	Service phytosanitaire	Service phytosanitaire	200 /tonne	Sans délai

	N°	Libellé	Etude de Cas			
			Qui émet?	Qui contrôle?	A quel coût? (en FCFA)	Dans quel délai?
	06	Certificat zoo-sanitaire	-	-	-	-
	07	Autorisation d'importation/exportation	Ministère commerce	Douane	-	Sans délai
	08	Certificat d'inspection	-	-	-	-
	09	Formulaire des factures et de déclaration d'impôt	-	-		
	10	Certificat d'origine	Douane	Douane	gratuit	Sans délai
	11	Autres documents				
Passager	1	Carte d'identité (passeport, laissez-passer)/visa	Mairie-préfecture-service immigration/émigration consulat	PG	2 400 à 25 000 variable	Maxi 30 jours
	2	Permis de conduire	DTT***	CNSRPG	140 000	1 an et plus
	3	Certificat sanitaire/visa	Service santé	Service santé	Variable et inconnu	Sans délai
	4	Autres				

*CNSR : Conseil National de Sécurité Routière

** TUTR : Taxe Unique sur les Transports Routiers

***DTT : Direction des Transports Terrestres

NIGER

	N°	Libellé	Etude de Cas			
			Qui émet?	Qui contrôle?	A quel coût? (en FCFA)	Dans quel délai?
Véhicule	01	Visite technique	DTT	P/GN*	10 000	6 mois
	02	Assurance, carte brune CEDEAO	Services d'assurances	P/GN		
	03	Vignette	DGI**	DGI et P/GN	50 000	Par année
	04	Patente	DGI	DGI et P/GN	250 000	Par année
	05	Carte de transport (agrément)	DTT	P/GN	16 000	
	06	Macaron escorte				
	07	Laissez-passer/véhicule	DGD	Douane	2800	Par mois
	08	Péage routier	CAFER	CAFER	1000	Par voyage
	09	Pont bascule/pèse essieux	CAFER	CAFER	2000 à 20 000	Par voyage
	10	Cotisation syndicat transport routier	Syndicats	Syndicats	2000	Par voyage
	11	Cotisation syndicat conducteur routier	syndicats	Syndicats	500	Par voyage
	12	Cotisation/redevance : conseil des chargeurs ou équivalent	CNUT	CNUT	Gratuit	
	13	Taxe de traversée routière=laissez-passer				
	14	Autres				
	15	Certificat d'assurance + carte brune CEDEAO	Services d'assurances	P/GN	330 000	Par année
Marchandises	01	Lettre de voiture				
	02	Carnet TRIE/autre document douanier	Carnet de Transport Routier	Douane	2 500	Par voyage
	03	Liste de colisage	Fournisseur	Douane		

	04	Assurance marchandises	Services d'assurances	Douane		
	05	Certificat phytosanitaire	Service phytosanitaire	Service phytosanitaire	500	
	06	Certificat zoo-sanitaire				
	07	Autorisation d'importation/exportation	Chambre de commerce	Chambre de commerce		
	08	Certificat d'inspection				
	09	Formulaire des factures et de déclaration d'impôt				
	10	Certificat d'origine				
	11	Autres documents				
	12	Certificat d'assurance				
Passager	1	Carte d'identité (passeport, laissez-passer)/visa	Police Nationale	P/Gendarmerie Nationale	500	
	2	Permis de conduire	DTT	P/GN	10 000	
	3	Certificat sanitaire/ visa	Services de santé	Services de santé		
	4	Autres				

Source : N'Guessan, atelier E-ATP, Parakou, Benin.

*P/GN : Poste de Gendarmerie

**DGI : Direction Générale des Impôts

***DGD : Direction Générale des Douanes

****CAFER : Caisse Autonome de Financement de l'Entretien Routier

*****CNUT : Conseil National d'Utilisateurs des Transports

*****PN : Police Nationale

ANNXE IV: FICHE D'EVALUATION DE L'ATELIER ET DU FORMATEUR

Rubriques à Apprécier	Appréciations et Notes des Participants au Formateur de l'Atelier												
	17 à 20			12 à 16			08 à 11			00 à 07			Moyenne Note / 20
	Appréciation	Nombre	%	Appréciation	Nombre	%	Appréciation	Nombre	%	Appréciation	Nombre	%	
Votre propre appréciation générale au cours de l'atelier de formation qui vient de se terminer	Très bonne	22	55	Bonne	17	42	Moyenne	1	2	Médiocre	0	0	16/20
Les informations présentées répondent-elles à vos attentes ?	Très bonne	18	47	Suffisamment	19	52	Moyenne	1	2	Très peu	0	0	14/20
Pouvez-vous utiliser et appliquer les informations présentées dans vos activités quotidiennes ?	Très bonne	20	50	Suffisamment	17	42	Moyenne	2	5	Très peu	1	2	13/20
Comment jugez-vous la transmission du message par le formateur (la présentation et la perception que vous avez de lui)	Très bonne	30	79	Bonne	8	21	Moyenne	0	0	Médiocre	0	0	17/20
Comment jugez-vous l'association de l'auditoire par le formateur ?	Très bonne	23	63	Bonne	12	32	Moyenne	2	5	Médiocre	0	0	15/20
Quelle est votre appréciation au sujet des supports logistiques et aides visuelles utilisés dans le cadre de cette formation	Très bonne	15	39	Bonne	19	50	Moyenne	4	10	Médiocre	0	0	13/20
Quelles sont vos suggestions pour améliorer cette formation ? :	1) Durée de l'atelier : prévoir 5 jours au lieu de 3 jours ; 2) Répéter et rendre régulière cette formation pour tous les acteurs du corridor céréalière / pays ; 3) Impliquer les décideurs hiérarchiques pour faire changer les choses ; 4) E-ATP doit poursuivre son assistance pour améliorer la transparence de l'information sur le corridor céréalière												
Quelle note moyenne donnez-vous pour l'ensemble de l'atelier de formation ?	16/20												

Le soulignage en rouge montre l'importance et la performance de la note

Rubriques à Evaluer	Statistiques de l'Evaluation des Modules, du Formateur, et des Techniques Pédagogiques									
	Excellent	%	Très Satisfait	%	Satisfait	%	Insuffisant	%	Très Insuffisant	%
Votre Appréciation sur les Modules de Formation										
Intérêt	21	45	15	32	11	23	0	0	0	0
La durée de la formation	5	11	11	24	22	49	5	11	2	4
La répartition du temps	7	16	13	29	21	47	3	7	1	2
Thème et sous-thème traités	15	34	14	32	13	30	2	5	0	0
Votre Appréciation sur le Formateur										
La maîtrise du sujet par le formateur	27	60	10	22	8	18	0	0	0	0
L'interaction avec l'auditoire	16	36	19	42	10	22	0	0	0	0
L'aisance verbale	22	52	12	29	8	19	0	0	0	0
Votre Appréciation sur les Techniques Pédagogiques Utilisées										
Exposé conférence	25	54	13	28	8	17	0		0	0
Discussion dirigée	15	34	14	31	13	30	2	5	0	0
Atelier ou discussion en petits groupes	16	37	17	40	9	20	1	2	0	0
Etude de cas / discussion	10	24	16	38	14	33	2	5	0	0
Jeu de rôle / simulation	12	29	13	31	16	38	1	2	0	0

Commentaire :

Satisfaction à plus de 95% des participants sur l'ensemble des rubriques de l'appréciation sur les modules ; sur le formateur et sur les techniques pédagogiques utilisées lors de cet atelier. Cependant, nous notons une part importante d'insatisfaction quant à la durée de l'atelier. Les auditeurs auraient souhaité qu'il se déroule sur cinq jours au lieu de trois jours. La couleur rouge montre l'importance du nombre par rapport au total.

ANNEXE V : LISTE DES PARTICIPANTS

N°	Nom	Prénoms	Sexe	Institution/Localité	Fonction/Position	Téléphone & email
BENIN (+229)						
1	Hounsoun	Antoine Dagnon	M	MAEP (Ministère de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche)/Centres régionales de production agricole (CERPA)-BA Parakou(Benin)	C/SSPCI	97484566 hounsouna@yahoo.fr
2	Biaou	Melaine	M	DGDDI/Recette Parakou (Bénin)	Receveur des douanes Parakou	96604192 Inbiaou@yahoo.fr
3	Hounsa	Donne		Gendarmerie Kandi (Benin)	Adjoint commandant compagnie	97047847 hounsadon@yahoo.fr
4	Koubalou	Salifou		Commissariat Malanville	Inspecteur de police	97087187
5	Segoh	Baudelaire		Commissariat central Parakou	Chargé du constat & accident	97078634 bsegoh@yahoo.com
6	Hovor	Kouami		Commissariat central Parakou	Inspecteur de police	95198334
7	Kassa	Dominique		Commissariat central Parakou	Brigadier de prix	97881922
8	Karamba	Ali		USBB-GB	Conducteur	97870309
9	Zoumegnon	Lucien		GCPU	Pdt CC	95523014
10	Kore Nbourou	Fabe Seko		Police Parakou	Service des affaires administratives	97115570
11	Wilson	Guy Donald		CBC (Burkina Faso)	Respect maritimes & portuaires	97384871
12	Boukari	Moctar		FSETRB Parakou	Vice-Président	95851420 Lemeilleurb@gmail.com
13	Imorou	Seïdou		Syndicat transport routier	Transport Kandi Benin	97727147
14	Mama Sero	Aboubacar		Chambre d'agriculture	Assistant du Secrétaire Général Benin	97524646
15	Parape	Mouhamed		Synd. USCRB/GP Bénin	Coordonnateur adjoint	97472631

16	Ifa	Ezeckiel		Malanville	Commerçant	97079975
17	Moussa	Boucharatou	F	Malanville	Commerçante	96133040
18	Ayedon	Dominique		Relais commune Malanville	Chargeur	67626728
19	Dagan	Elysée		Association Malanville	Convoyeur	97957487
BURKINA FASO (+226)						
20	Sawadogo	Pousnouga		District sanitaire Diapaga, Burkina Faso	Tech genie sanitaire	60512163 lepousy@gmail.com
21	Ouadaogo	Saïdou		Policier Kantchari, Burkina Faso	Officier de police	70258698 Said09faina@yahoo.fr
22	Nabaloum	Issaka		Commerçant Burkina Faso	Commerçant	70567422
23	Terra	Mohamadou		Commerçant Burkina Faso	Commerçant	78343232 terramadou@live.fr
24	Gnamba	Seydou		Gendarmerie Kantchari, Burkina Faso	Commandant brigade	70362466
25	Nabie	Bi-yéké		Douane Burkina Faso	Vérificateur	Nabiebiyk94@yahoo.fr
26	Cisse	Himaïl		OTRAF Burkina Faso	Secrétaire permanent	70663174 cisseisma@yahoo.fr
27	Nanema	Antoine		OTRAF Burkina Faso	Responsable fret marchandise	78276706
28	Doussa	Dramane		Union des coopératives rizicoles de Bama (UCRB), Burkina Faso	Comptable	70447823
29	Ouedraogo	Ousseni		UCRB Burkina Faso	Délégué	70788688
NIGER (+227)						
30	Mahamadou	Sani Djibo		Police Dosso Niger	Officier de police	94888350
31	Adamou	Moussa		Syndicat transport Niger	SGA organisation	96222323
32	Issaka	Kalidou		Syndicat transport Niger	SGA organisation	96472919
33	Mabarouk	Roueba		SNCRN Niger	SGA	96960261
34	Adou	Saïbou		SNCRN Niger	Secrétaire relations externes	96871063
35	Amadou	Hassane		CNUT Niger	Chef d'agence	96274536 elhamagadi@yahoo.fr

36	Oumarou	Issoufou		Gendarmerie Dosso Niger	Commandant	96353262
37	Hamadou	Daouda		Syndicat commerçant céréales Niger	SG	96501537
38	Issa Arzika	Mohamadou		Douane Gaya Niger	Inspecteur	96883017
39	Amadou	Abdoulaye		Transit ONPT	Agent de transit Niger	96293938
40	Issa	Moussa		PCP / Gaya	Inspecteur phytosanitaire	90468386
41	Issoufou	Alfari		Commerçant	Commerçant Niger	96469244
E-ATP						
42	Daouda	Moussa		E-ATP Ouagadougou, Burkina Faso	Conseiller transport	+226 78227883
43	Drissa	Traore		E-ATP	Consultant assistant	+91657614
44	Kam	Dieudonne		E-ATP Kantchari, Burkina Faso	Consultant assistant	+226 78844487
45	Dahoui	Labi		E-ATP Parakou, Benin	Consultant assistant	+229 97501636 ldahoui@gmail.com
46	Zoringue	Bouraima		E-ATP Fada, Burkina Faso	Consultant assistant	+226 78853030
47	Barthelemy	Sidibe		E-ATP Malanville, Benin	Consultant assistant	+229 67532053
CONSULTANT FORMATEUR (+225)						
48	N'Guessan	N'Guessan		Cabinet INCOTRANS- 5T2S Abidjan, Côte d'Ivoire	Consultant/formateur	+225/47 50 31 75 akuelou@gmail.com

■ Les participants en bleu sont ceux qui ont été choisis à l'issue de l'atelier pour faire un suivi-évaluation national des conclusions de l'atelier en relation avec E-ATP.