



## **Évaluation des effets de la pandémie de la Covid-19 sur la circulation des marchandises et des personnes sur les corridors de l'Afrique de l'Ouest**

Etude réalisée par

le Centre Africain pour le Commerce, l'Intégration et le  
Développement (CACID),

Membre du réseau Enda Tiers Monde

**JUIN 2021**

Cette publication a bénéficié de l'appui technique et financier de :



Cette étude a été commanditée par le Centre Africain pour le Commerce, l'Intégration et le Développement (CACID), membre du Réseau Enda Tiers Monde. Elle a pour objectif de fournir des données tangibles et des arguments pour soutenir un plaidoyer en faveur des acteurs du commerce régional, notamment celles et ceux du commerce transfrontalier à petite échelle, afin que leurs besoins et préoccupations soient prises en compte dans les politiques et programmes de relance Post-Covid 19 initiés par les autorités politiques nationales et régionales.

**Direction et coordination scientifique :**

**Dr Cheikh Tidiane DIEYE** – DIRECTEUR EXECUTIF ENDA CACID

**Montage et Editing :** POLYKROME

**Crédits Photos :** GOOGLE IMAGES

**Notice bibliographique :**

« Évaluation des effets de la pandémie de la Covid-19 sur la circulation des marchandises et des personnes sur les corridors de l'Afrique de l'Ouest » ENDA CACID, Dakar (Sénégal) 2021, 75 p.

Tous droits réservés. Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite, stockée dans un système de recherche ou transmis sous quelque forme ou par quel moyen que ce soit électronique, mécanique, par photocopie, enregistrement ou autre sans l'autorisation écrite préalable de l'éditeur. Toutefois la reproduction à des fins éducatives est permise sans autorisation préalable de l'éditeur, à condition que la source soit clairement indiquée.



## Sommaire

Liste des sigles et acronymes .....	iv
Liste des tableaux.....	vi
Liste des annexes.....	vi
Résumé exécutif .....	vii
I. Introduction générale.....	1
1.1. Contexte et justification .....	1
1.2. Objectifs.....	4
II. Méthodologie .....	4
2.1. La collecte des informations.....	4
2.2. Structure des outils de collecte .....	6
III. Résultats et analyse de l'impact de la Covid-19.....	6
3.1. Impact de la Covid-19 sur le commerce ouest africain : une analyse documentaire .	6
3.2. Mesures gouvernementales contre les effets de la pandémie.....	7
3.3. Impacts de la Covid-19 sur le commerce transfrontalier .....	11
3.3.1-Analyse des principaux acteurs du commerce sur les corridors .....	11
IV. Recommandations .....	43
4.1. Recommandations à l'endroit des Etats.....	43
4.2. Recommandations à l'endroit de la CEDEAO .....	44
V. Difficultés rencontrées .....	45
VI. Conclusion .....	46
Bibliographie .....	47
Annexes .....	ix

## Liste des sigles et acronymes

<b>AFCON</b>	: African Cup of Nations
<b>ANIES</b>	: Agence Nationale d'Inclusion Economique et Sociale
<b>BCEAO</b>	: Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest
<b>BOAD</b>	: Banque Ouest Africaine de Développement
<b>CBN</b>	: Central Bank of Nigeria
<b>CACID</b>	: Centre Africain pour le Commerce, l'Intégration et le Développement
<b>CEDEAO</b>	: Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
<b>CHAN</b>	: Championnat d'Afrique des Nations
<b>CEA</b>	: Commission Economique pour l'Afrique
<b>COVID</b>	: Coronavirus Disease
<b>CREPMF</b>	: Conseil Régional de l'Epargne Publique et des Marchés Financiers
<b>FAO</b>	: Food and agriculture Organizations for United Nations
<b>FCFA</b>	: Franc de la Communauté Financière d'Afrique
<b>FMI</b>	: Fonds Monétaire International
<b>GTA</b>	: Ghana Tourism Authority
<b>IATA</b>	: International Air Transport Aviation
<b>LGAN</b>	: Ladies Golf Association of Nigeria
<b>MAN</b>	: Manufactures Association of Nigeria
<b>OMC</b>	: Organisation Mondiale du Commerce
<b>OOAS</b>	: Organisation Ouest Africaine pour la Santé
<b>PGAN</b>	: Professional Golfers Association of Nigeria
<b>PIB</b>	: Produit Intérieur Brut
<b>OSC</b>	: Organisation de la Société Civile
<b>POSCAO</b>	: Plateforme des Organisations de la Société Civile de l'Afrique de l'Ouest
<b>PME</b>	: Petites et Moyennes Entreprises
<b>PMI</b>	: Petites et Moyennes Industries
<b>SAA</b>	: Association Sasakawa Africa
<b>SLE</b>	: Schéma de Libéralisation des Echanges
<b>TVA</b>	: Taxe sur la Valeur Ajoutée
<b>UA</b>	: Union Africaine
<b>UEMOA</b>	: Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

## Liste des illustrations

### Liste des graphiques

Graphique 2 : Statut des commerçants .....	12
Graphique 3 : Langues parlées par les commerçants .....	13
Graphique 4 : Niveau d'instruction des commerçants (en %) .....	14
Graphique 5 : Catégorie de commerçants (en %) .....	15
Graphique 6 : Nombre moyen de voyages effectués par mois par les commerçants et par corridor.....	20
Graphique 7 : Valeur moyenne des achats en million de FCFA par voyage et par corridor....	21
Graphique 8 : Valeur moyenne des ventes en million de FCFA par voyage et par corridor....	23
Graphique 9 : Coût de transport en millier de FCFA par voyage et par corridor.....	25
Graphique 10 : Valeur du gain net réalisé par voyage en millier de FCFA et par corridor .....	26
Graphique 11 : Valeur moyenne de la perte réalisée par les commerçants en million de FCFA .....	27
Graphique 12 : Modes de paiement utilisés par les commerçant(e)s (en %).....	28
Graphique 13 : Répartition des commerçants en fonction du lieu de stockage (en %) .....	30
Graphique 14 : Présentation des structures de financement des commerçants (en %).....	31
Graphique 15 : Réaction des structures de crédit .....	32
Graphique 16 : Temps moyen d'écoulement des marchandises avant et pendant la Covid-19 en jour .....	33
Graphique 17 : Relation entre le nombre de postes de contrôle et la proportion des commerçants victimes de tracasseries .....	34
Graphique 18 : Temps moyen mis au niveau des postes douaniers frontaliers (en heure)....	35
Graphique 19 : Nombre moyen de voyages effectués par les transporteurs et les camionneurs par mois.....	36
Graphique 20 : Nombre de passagers transportés par voyage avant et pendant la Covid-19	37
Graphique 21 : Volume de marchandises transportées par voyage en tonne par les camionneurs.....	38

Graphique 22 : Gain net réalisé par voyage par les transporteurs et les camionneurs (en milliers de FCFA).....	39
Graphique 23 : Perte subie par les transporteurs en commun et les camionneurs (en millions de FCFA).....	40

## Liste des tableaux

Tableau 1 : Nombre d'enquêtés par catégorie d'acteurs. ....	5
Tableau 2 : Coût global des plans de riposte par pays et par domaine (en milliards de FCFA). 9	
Tableau 3 : Les mesures prises par les Etats de l'UEMOA .....	10
Tableau 4 : Niveau d'instruction du commerçant selon le sexe (en %).....	14
Tableau 5 : Nature des marchandises .....	16
Tableau 6 : Destination finale des marchandises transfrontalières .....	17
Tableau 7 : Nombre moyen de voyages effectués par mois par les commerçants et par corridor selon le sexe .....	21
Tableau 8 : Valeur moyenne des achats en FCFA par voyage et par corridor selon le sexe....	22
Tableau 9 : Valeur moyenne des ventes en FCFA par voyage et par corridor selon le sexe ...	24
Tableau 10 : Moyens de transport utilisés sur les corridors ouest africains (en %) .....	24
Tableau 11 : Valeur du gain net réalisé par voyage en FCFA et par corridor selon le sexe .....	27
Tableau 12 : Valeur moyenne de la perte réalisée par les commerçants en FCFA selon le sexe .....	28
Tableau 13 : Nombre, volume et valeur du dédouanement journalier .....	42
Tableau 14 : Nombre de véhicules et de personnes traversant la frontière par jour .....	43

## Liste des annexes

Annexe 1 : Etat des routes .....	ix
Annexe 2 : Réalisation de transactions commerciales.....	ix
Annexe 3 : Questionnaire commerçant(e)s .....	x
Annexe 4 : Questionnaire transporteurs en commun et camionneurs .....	xiii
Annexe 5 : Questionnaire Douane .....	xvi
Annexe 6 : Questionnaire services d'immigration .....	xvii

## Résumé exécutif

La crise sanitaire liée à la pandémie de la Covid-19 a bouleversé le commerce mondial en général et le commerce transfrontalier ouest-africain en particulier. Les mesures restrictives limitant la libre circulation des hommes dans l'optique d'endiguer la pandémie ont impacté négativement les acteurs des échanges commerciaux transfrontaliers. L'objectif de cette étude est d'évaluer les effets économiques des mesures de restriction de la circulation transfrontalière et entre les localités d'un même pays sur les activités des acteurs du commerce régional en vue de faire un plaidoyer en faveur des petit(e)s commerçant (e)s dans les initiatives de relances post Covid-19. Pour ce faire, des entretiens ont été réalisés sur la base de quatre (04) questionnaires (Commerçant(e)s, transporteurs et camionneurs, Douane et Services d'immigration) sur six (06) corridors de la région. Il s'agit des corridors (i) Ouaga-Téma, (ii) Dakar-Bamako, (iii) Ouaga-Abidjan, (iv) Lomé-Ouaga, (v) Cotonou-Niamey et (vi) Lagos-Kano-Niamey. Les acteurs opérant sur les corridors ouest-africains ont été concernés par l'étude. Il s'agit des douaniers aux frontières (12 postes douaniers frontaliers), les services d'immigration (12 acteurs), les transporteurs en commun et camionneurs (84) et les commerçant(e)s (144), soit un total de 252 acteurs enquêtés. La collecte des données s'est déroulée du 15 juillet au 15 août 2020.

Les résultats de l'étude révèlent qu'environ 50 % des commerçants transfrontaliers des corridors ouest-africains pratiquent à la fois le commerce de gros et de détail. Ils utilisent de façon majoritaire la langue française (environ 62 % des commerçants) dans la réalisation de leurs transactions. Les produits agroalimentaires sont les plus concernés dans le cadre des échanges transfrontaliers. Il ressort par ailleurs, qu'une proportion importante (32,4 %) des commerçants n'a aucun niveau d'instruction et que les femmes sont les plus touchées par cet état de fait.

La crise sanitaire a eu pour conséquence la réduction du nombre moyen de voyages effectués par les commerçants, la diminution de la valeur des achats, des ventes et du gain net. Dans l'ensemble des corridors, le nombre moyen de voyages est passé de quatre (04) avant la Covid-19 à un (01) pendant la crise sanitaire, soit une réduction des voyages de 75 %. La moyenne des achats par voyage sur l'ensemble des corridors ouest africains est passée de 5,5 millions



de FCFA avant la crise sanitaire à 2,6 millions de FCFA pendant la crise, soit une baisse de 52 %.

Quant aux ventes, la valeur moyenne est passée de 5,6 millions de FCFA à 3,1 millions de FCFA, soit une baisse des ventes moyennes de 45 %. Les résultats indiquent qu'en moyenne, les commerçants gagnaient par voyage environ 559 000 FCFA avant la Covid-19 contre 194 000 FCFA par voyage pendant la Covid-19, soit une baisse du gain net de 65 % avec l'arrivée de la crise sanitaire due à la Covid-19. En considérant le genre, il ressort que le gain net réalisé par les femmes avant la Covid-19 est de 467 000 contre 123 000 FCFA pendant la crise, soit une diminution de 74 %. Les données révèlent qu'en moyenne chaque commerçant transfrontalier a perdu environ 2,2 millions de FCFA depuis l'avènement de la Covid-19.

Plusieurs commerçants ayant contracté un crédit pour financer leurs activités sont présentement dans l'incapacité de faire face à leurs engagements. Le temps mis par les commerçants transfrontaliers pour écouler leurs produits a presque doublé en Afrique de l'Ouest avec l'avènement de la Covid-19. En effet, il est passé de 15 jours avant la crise sanitaire à 27 jours en moyenne pendant la crise.

Il ressort également des données d'enquête, l'existence d'une corrélation positive entre la proportion de commerçants victimes de tracasseries et le nombre de postes de contrôle sur les corridors ouest africains. Aussi, le temps moyen mis par les commerçants au niveau des corridors de l'Afrique de l'Ouest a légèrement diminué. En effet, il est passé de 5 heures avant la pandémie de coronavirus à 4 heures pendant la crise sanitaire.

S'agissant des transporteurs et camionneurs, la crise sanitaire a réduit le nombre de voyages, les passagers et le volume de marchandises faisant objet du commerce transfrontalier. Les résultats indiquent qu'un camionneur transportait en moyenne 36 tonnes avant la crise contre 33 pendant la crise, soit une légère baisse du volume transporté de 8 %.

Le gain net moyen réalisé par les transporteurs en commun par voyage est passé de 269 000 à 81 000, soit une réduction d'environ 70 %. En ce qui concerne les camionneurs, l'impact négatif de la crise sur le gain net est moindre par rapport aux transporteurs en commun. Ainsi, le gain net moyen réalisé par les camionneurs est passé de 489 000 FCFA avant la crise à 324 000 FCFA pendant la crise, soit une réduction de 34 %.

Depuis l'avènement de la crise sanitaire, les transporteurs en commun ont perdu en moyenne 11,4 millions de FCFA contre 3 millions de FCFA environ pour les camionneurs. Plusieurs acteurs ayant contracté des dettes pour financer leurs activités se sont retrouvés dans l'incapacité d'honorer leurs engagements. Ainsi, un risque de faillite plane sur certaines compagnies de transport si la crise n'est pas maîtrisée dans de brefs délais.

Il ressort de l'étude un certain nombre de recommandations destinées à réduire les effets négatifs de la pandémie sur les activités des acteurs du commerce transfrontalier.

#### **A l'endroit de la Commission de la CEDEAO**

- ✓ Assurer le leadership du dialogue avec les gouvernements des pays membres pour des propositions d'actions de relance du commerce intracommunautaire ;
- ✓ Travailler pour la promotion des postes de contrôle juxtaposés entre les pays ;
- ✓ Travailler à réduire les postes de contrôle le long des corridors ;
- ✓ Réduire le temps de contrôle des camionneurs sur les différents corridors ;
- ✓ Harmoniser le niveau des taxes perçues sur les corridors ;
- ✓ Combattre les perceptions illicites dans la communauté ;

#### **A l'endroit des Etats**

- ✓ Envisager une réouverture des frontières terrestres en mettant l'accent sur le respect des mesures barrières le long des corridors ;
- ✓ Soutenir les acteurs du commerce transfrontalier pour la relance de leurs activités. Ces mesures peuvent consister en une subvention accordée aux femmes en fonction de la taille de leur activité, une réduction des tarifs douaniers et du prix du carburant et à des aides financières ;
- ✓ Lutter contre les perceptions illicites sur les corridors. A cet effet, il est impératif de réduire les postes de contrôle sur les corridors. Des actions pourraient être menées pour faire connaître de tous, les postes officiels sur un corridor ;
- ✓ Veiller à la convergence dans la mise en œuvre des accords qu'ils ont en toute unanimité ratifiés ;
- ✓ Développer le commerce électronique entre Etats membres ;

- ✓ Promouvoir et développer la transformation industrielle pour assurer la sécurité alimentaire, réduire le chômage et préserver sa stabilité. En effet, la Covid-19 a permis de constater que certains produits importés tels que les masques, les gels hydroalcooliques peuvent être fabriqués localement.

# **I. Introduction générale**

## **1.1. Contexte et justification**

La crise sanitaire liée à la pandémie de la Covid-19 a déstabilisé de manière inattendue les structures de gouvernance, les relations économiques et sociales partout dans le monde. Les États ont pris dans l'urgence, des mesures multiformes pour gérer la propagation rapide du virus en vue de sauver des vies humaines et de soutenir des pans entiers des secteurs économiques et sociaux durement touchés par le ralentissement, voire l'arrêt brutal de certaines activités de production et de distribution.

Tous les pays du monde en général et ceux de l'espace CEDEAO en particulier sont désormais touchés par la pandémie. A la date du 23 avril 2020, à laquelle les Chefs d'État et de Gouvernement ont convoqué une Conférence extraordinaire de la CEDEAO consacrée à la pandémie de la Covid-19, il est ressorti de cette conférence, que la région totalisait 6083 cas, dont 4232 cas actifs, 1793 guéris et 158 décès. Les États ont pris d'importantes mesures pour contenir la pandémie et mitiger ses effets. Ces mesures sont, entre autres, l'instauration de l'état d'urgence, avec le couvre-feu dans certains cas, le confinement intégral ou partiel dans certains pays, la mise en quarantaine systématique des cas suspects et des contacts des malades, la fermeture des écoles, des marchés et des lieux de culte, l'interdiction de circulation entre localités, le renforcement des contrôles aux frontières et la fermeture de nombreuses frontières aériennes, terrestres et maritimes à certains types d'activités.

Avec la progression rapide de la pandémie, les spécialistes prédisent que les pays de la région pourraient souffrir gravement des effets de la crise au regard de la structure de leurs économies dominées par l'exportation de matières premières agricoles et minières dont le pétrole, l'or, le cacao, la noix d'anacarde, le coton, etc. Le taux de croissance moyen de la CEDEAO qui était estimé à 3,3% en 2020 pourrait chuter à 2% si la crise s'arrêtait en juin. Cependant, si elle allait au-delà de cette période ou si les mesures adéquates n'étaient pas prises, la croissance pourrait être négative et s'établir à -2,1%.

Même si les mesures restrictives prises semblent être nécessaires pour ralentir ou arrêter la propagation du virus, afin de soulager les structures sanitaires fragiles qui pourraient être vite débordées, elles ont aussi un impact d'une rare intensité sur les secteurs productifs dont beaucoup sont à l'arrêt. De plus, le ralentissement de la production d'une part, et l'interdiction

de déplacements entre les pays et entre les régions d'un même pays d'autre part, ont coupé le lien entre les zones de production et les marchés. Ce qui a un effet déjà visible sur le commerce régional, surtout le petit commerce transfrontalier dont les acteurs subissent de plein fouet les restrictions de déplacements transfrontaliers ou la fermeture des grands marchés permanents ou hebdomadaires.

En plus d'accroître la pauvreté et d'accentuer la vulnérabilité des acteurs du commerce qui ne comptaient que sur le commerce informel transfrontalier pour survivre, surtout les femmes, l'inaccessibilité des marchés impacte aussi directement la sécurité alimentaire et nutritionnelle. En effet, plus de 90% de la population ouest-africaine s'approvisionne dans le marché sous régional pour son alimentation<sup>1</sup>. Ces populations subissent actuellement la contrainte de ne pas pouvoir accéder aux marchés pour écouler les produits du cru et agroalimentaires afin de se procurer des revenus financiers devant servir à acheter des produits de première nécessité notamment les médicaments et certains biens non alimentaires.

D'autres catégories d'acteurs se sont retrouvées bloquées avec leurs marchandises dans des pays qui ne sont pas les leurs, à la suite de la fermeture brutale des frontières, dans des conditions de vie souvent très difficiles.

Les effets négatifs des restrictions de circulation sur les marchandises et les personnes sont observables sur tous les corridors de la CEDEAO. Pourtant, ces corridors sont les lieux par excellence de transit des marchandises entre les lieux de production et de commercialisation de la région. Il existe cependant peu d'informations sur les effets concrets des mesures de restriction sur les nombreux acteurs qui empruntaient ces corridors pour exercer leurs activités commerciales.

C'est dans ce sens qu'il est donc important d'évaluer partiellement les effets de la Covid-19 sur les activités commerciales, notamment la façon dont les commerçants et commerçantes sont affectés. C'est la production d'une telle information qui permettrait d'élaborer des mesures concrètes de soutien à ces acteurs pour faire en sorte que les stratégies de relance et d'appui aux économies puissent prendre en compte leurs besoins.

---

<sup>1</sup> Enda CACID, Rapport sur l'état du commerce en Afrique de l'Ouest, 2014.

Face à la gravité de la situation sanitaire et à ses conséquences économiques et sociales, tous les États ont mis en place un fonds de riposte relativement important pour appuyer les secteurs économiques les plus impactés. Ce fonds est alimenté principalement par des ressources budgétaires réallouées, l'appui des partenaires au développement sous la forme de dons ou de prêts et de contributions volontaires des citoyens et des entreprises. L'objectif de ce fonds est d'une part, de fournir une aide alimentaire d'urgence aux ménages vulnérables, et d'autre part, d'appuyer les secteurs et les acteurs économiques impactés par la crise sanitaire.

Cependant, eu égard à la nature informelle des activités de la plupart des acteurs du commerce transfrontalier et à la faiblesse de leurs capacités de plaidoyer et d'influence auprès des décideurs publics nationaux et régionaux, il y a un risque que les mesures de soutien prévues soient plus orientées vers les grands opérateurs économiques au détriment des petits acteurs du commerce.

C'est pourquoi Enda CACID a pris l'initiative de mener une analyse diagnostique et prospective pour évaluer les effets de la crise de la Covid-19 sur le commerce transfrontalier et sur les acteurs de ce commerce. Cette étude a bénéficié de l'appui d'Open Society Initiative for West Africa (OSIWA) dans le cadre du projet de « Plaidoyer pour la résilience des acteurs et la relance des activités économiques transfrontalières dans le contexte post COVID 19 ».

Pour aligner l'étude sur les dynamiques régionales en cours, afin d'amplifier ses effets et renforcer les synergies, les six corridors choisis sont aussi ceux couverts par le Projet de Facilitation des Echanges en Afrique de l'Ouest (FEAO). Ce dernier est un projet régional multi-acteurs exécuté par la Banque Mondiale et GIZ, pour le compte des Commissions de la CEDEAO et de l'UEMOA. Enda CACID mène, dans ce projet, des activités liées au renforcement de l'action des organisations de la société civile en matière de facilitation des échanges. Les corridors couverts sont Dakar-Bamako ; Cotonou-Niamey ; Abidjan-Ouagadougou ; Téma-Ouagadougou ; Lomé-Ouagadougou et Lagos-Kano-Niamey.

Les résultats de l'étude devraient fournir aux organisations de la société civile ouest-africaine actives dans le commerce et la libre circulation des marchandises et des personnes, les arguments nécessaires pour construire et porter un plaidoyer régional en faveur des petits

acteurs qui produisent, transforment et commercialisent les produits entre les marchés régionaux.

## **1.2. Objectifs**

L'objectif de cette étude est d'évaluer les effets de la Covid-19 sur les acteurs du commerce transfrontalier en Afrique de l'Ouest, en particulier les femmes.

Il s'agit spécifiquement de :

- ✓ Dresser un état des lieux des mesures restrictives prises par les États au niveau des frontières et sur les marchés intérieurs et transfrontaliers ;
- ✓ Évaluer les effets de ces mesures sur les acteurs du commerce transfrontalier (commerçants, transporteurs, etc.) en termes de baisse ou perte d'activités, perte de revenus, etc. ;
- ✓ Identifier les besoins de ces acteurs pour la relance de leurs activités dans la phase post Covid-19 ;
- ✓ Proposer les formes de soutiens nécessaires et adaptées à ces acteurs du commerce transfrontalier.

## **II. Méthodologie**

La démarche méthodologique adoptée dans cette étude est basée sur la collecte de données primaires auprès des acteurs majeurs du commerce transfrontalier. Au regard du contexte sanitaire, il a été difficile de mettre en place une méthode sophistiquée pour toucher un échantillon large. L'échantillon a été constitué en appliquant la méthode des quotas et en prenant en compte les corridors.

### **2.1. La collecte des informations**

Le contexte de la pandémie et les mesures actuelles rendent difficile l'accès direct aux acteurs et au terrain. La collecte des informations a été donc faite essentiellement à travers deux méthodes : la revue documentaire et les entretiens avec les acteurs.

- ✓ **La revue documentaire** : elle concerne la collecte et l'analyse des mesures gouvernementales prises par les États dans le domaine du commerce intérieur et

transfrontalier. Elle a aussi utilisé les rapports et publications des institutions nationales, régionales et internationales sur les effets socio-économiques de la crise de la Covid-19. Les statistiques des administrations douanières et d'immigration ont également été exploitées.

- ✓ **Les entretiens** : ces entretiens ont été faits sur la base de questionnaires simples qui ont été administrés à un certain nombre d'acteurs qui opèrent au niveau des frontières et sur les corridors.

Les acteurs ciblés pour ces entretiens sont principalement :

- Les douaniers aux frontières;
- Les services d'immigration;
- Les transporteurs routiers et camionneurs;
- Les chauffeurs de véhicules de transport en commun (bus inter-états),
- Les commerçants, en particulier les femmes commerçantes, transfrontaliers mais aussi des commerçants fixes dans des villes situées sur les corridors.

Le tableau 1 fait une description de l'échantillon retenu par type d'acteur et par corridor.

**Tableau 1 : Nombre d'enquêtés par catégorie d'acteurs.**

Corridors/Acteurs	Commerçantes	Commerçants	Douanes	Services d'immigration	Transporteurs en commun (07) + Camionneurs (07)
Dakar-Bamako	12	12	2	2	14
Cotonou-Niamey	12	12	2	2	14
Abidjan-Ouagadougou	12	12	2	2	14
Tema-Ouagadougou	12	12	2	2	14
Lomé-Ouagadougou	12	12	2	2	14
Lagos-Kano-Niamey	12	12	2	2	14
<b>Total</b>	<b>72</b>	<b>72</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>84</b>

*Source : Données de l'enquête.*

Il est important de noter que :

- Les commerçant(e)s, transporteurs, chauffeurs et camionneurs sont choisis de manière aléatoire.



- Les Douanes : au niveau des postes douaniers, l'enquête a porté sur les douanes des deux côtés de la frontière, (du pays sortant et du pays entrant)
- Les Services d'immigration : comme pour les douanes, l'enquête a porté sur les services d'immigration des deux côtés de la frontière.

## **2.2. Structure des outils de collecte**

Pour chaque catégorie d'acteurs, les questionnaires ont été configurés pour aborder trois situations : la période avant la Covid-19, la situation actuelle et les recommandations formulées par les acteurs pour une prise en compte de leurs besoins dans les initiatives de relance post Covid.

## **III. Résultats et analyse de l'impact de la Covid-19**

Dans cette section, deux types de résultats sont présentés. La première catégorie concerne les impacts relevés dans la zone à travers une revue de littérature et la deuxième sur les résultats des travaux de collecte de données primaires.

### **3.1. Impact de la Covid-19 sur le commerce ouest africain : une analyse documentaire**

La pandémie de la Covid-19 a entraîné par son choc une déstabilisation des activités commerciales dans les pays de l'Afrique de l'Ouest et leurs échanges commerciaux avec le reste du monde.

Au niveau du commerce régional, les maillons les plus touchés par la pandémie de la Covid-19 concernent le secteur informel notamment celui de la vente des produits frais, le commerce de détail et le commerce de demi gros dans les proportions respectives de 96%, 84% et 77% (CCR-UEMOA, 2020). Ces maillons ont subi les effets d'une baisse de l'offre et de la demande du fait de l'arrêt ou du ralentissement des activités en raison de l'observation des mesures barrières et de distanciation sociale, des mesures de confinement, des restrictions de mouvements de personnes et de biens, de la fermeture des marchés dans certains pays qui, dans l'ensemble ont participé à une perturbation des activités commerciales.

L'épidémie de la Covid-19 a en outre provoqué une profonde perturbation du commerce mondial, affectant à la fois l'offre et la demande de l'économie mondiale (Gruszczynski, 2020). Cet état de fait n'a pas épargné les Etats de l'Afrique de l'ouest dont l'économie est basée principalement sur l'exportation de matières premières. C'est le cas principalement de

l'exportation du pétrole, du coton et de l'or qui a connu une baisse en termes de volume et de cours du prix (OCDE, 2020). Parlant du pétrole, il faut noter que les perturbations généralisées provoquées par la pandémie de la Covid-19 ont déclenché une baisse importante de la consommation mondiale d'énergie qui a durement touché les marchés pétroliers. Ce qui a entraîné un effondrement des prix d'environ 50 % depuis le début de l'année (FMI, 2020). Ce choc a été particulièrement fort dans les pays comme la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Niger et le Nigeria, où les produits énergétiques constituent une part importante des recettes d'exportation (Berahab, 2020). Selon les projections de la Banque mondiale, le Nigeria à lui seul pourrait perdre 19 milliards de dollars US en 2020 en termes de recettes d'exportation des produits pétroliers.

Quant au prix du coton, il s'est effondré de près de 25% depuis janvier 2020. Les cours du coton à l'international sont fortement impactés par la chute brutale de la demande entraînée par la fermeture des magasins de vêtements et de textile, ainsi que des industries intervenant dans ce secteur. Ce contexte est renforcé par un stock déjà important au niveau mondial, aggravant ainsi la tendance baissière des cours. Ce qui n'est pas sans conséquence sur les pays comme le Mali et le Burkina Faso dont la part du coton dans les exportations n'est pas à négliger. Ces pays ont connu également une perte de recettes liée à l'exportation de l'or due à la perturbation du transport aérien et à l'arrêt de l'activité de certaines raffineries malgré la hausse du prix de la ressource depuis janvier 2020 de 15%.

La fermeture des frontières couplée à la baisse de la production mondiale a également pénalisé les importations des pays de l'Afrique de l'Ouest. Ces pays dépendant fortement des importations des produits alimentaires, pharmaceutiques, d'équipements de protection et technologiques ont des difficultés pour accéder le marché international et partant pour s'approvisionner (CEA, 2020).

### **3.2. Mesures gouvernementales contre les effets de la pandémie**

Pour faire face aux conséquences économiques et sociales dévastatrices de la pandémie de la maladie à coronavirus, les Gouvernements des différents Etats membres de la CEDEAO ont pris des mesures socio-économiques visant à atténuer les impacts de la maladie et limiter sa propagation.

### **3.2.1. Mesures prises par la CEDEAO**

La CEDEAO à travers l'Organisation Ouest Africaine pour la Santé (OOAS) a fourni 50 000 kits de transport d'échantillons, plus de 30 000 kits de tests de diagnostic, 10 000 EPI, et quelques médicaments aux Etats membres.

### **3.2.2. Mesures socioéconomiques prises par quelques Etats**

Pour contenir la propagation de la pandémie, la plupart des gouvernements nationaux, grâce aux efforts concertés de diverses agences nationales de contrôle des maladies et de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), ont pris diverses mesures fortes dans les domaines social et économique.

#### **3.2.2.1. Réponse du Nigéria et du Ghana**

La Banque centrale du Nigeria (CBN) a fourni un ensemble d'incitations financières, comprenant une facilité de prêt de 138,38 millions de dollars aux personnes les plus touchées par la pandémie de la Covid-19 (ménages, petites et moyennes entreprises), un crédit de 2,78 milliards de dollars au secteur manufacturier et un crédit de 277,78 millions de dollars au secteur de la santé. En outre, le taux de prêt sur toutes les interférences CBN a été modifié, passant de 9 à 5 %.

Le Ghana quant à lui, a mis en place un plan de riposte structuré en 6 grands points :

- ✓ Cesser de délivrer des visas aux personnes visitant le pays à partir de l'épicentre du coronavirus ;
- ✓ Les autorités sanitaires contrôlent les personnes arrivant dans le pays à l'aéroport de Kotoka ;
- ✓ Les hôpitaux généraux de Ridge et Tema comme centres de gestion des cas de coronavirus, Noguchi pour enquêter ;
- ✓ 100 millions de dollars pour améliorer la préparation aux coronavirus ;
- ✓ Le Président suspend tous les voyages internationaux des fonctionnaires, et demande instamment aux citoyens de renoncer à tout voyage à l'étranger ;
- ✓ Le ministère de l'information fournira des mises à jour hebdomadaires sur le Coronavirus au Ghana.

### 3.2.2.2. Plan de riposte des pays de la zone UEMOA

Face à la pandémie de la maladie à coronavirus, les Gouvernements des différents Etats membres de l'UEMOA ont pris des mesures socio-économiques visant à atténuer les impacts de la maladie et limiter sa propagation, notamment à soulager la trésorerie et/ou les comptes d'exploitation des agents économiques privés des secteurs formel et informel.

D'un coût global estimé à 5 284,93 milliards de FCFA, ces mesures peuvent être regroupées en mesures sociales d'aides aux ménages et aux entreprises (Fonds de solidarités/Soutien, paiements de factures d'électricité, eau, loyers, etc.), mesures d'accompagnement des entreprises et mesures fiscales et douanières pour les entreprises. Les mesures d'accompagnement des entreprises avaient pour but essentiel de maintenir l'activité économique, soulager la trésorerie des entreprises et préserver l'emploi et l'outil de travail notamment la capacité de production.

Tableau 2 : Coût global des plans de riposte par pays et par domaine (en milliards de FCFA)

	Sanitaire	Social	Relance économique	Total
<b>Bénin</b>	213,46	50	40	303,46
<b>Burkina Faso</b>	177,85	76,08	140,17	394,1
<b>Côte d'Ivoire</b>	95,88	349,54	1351,45	1796,87
<b>Guinée-Bissau</b>	-	-	-	-
<b>Mali</b>	57,1	130,7	349,65	537,45
<b>Niger</b>	167,32	300,3	385,4	853,02
<b>Sénégal</b>	96,33	50	853,7	1000,03
<b>Togo</b>	110	110	180	400
<b>Total</b>	917,94	1066,62	3300,37	5284,93

Source : Commission de l'UEMOA, 2020

Outre ces différentes mesures prises par les Etats, les institutions sous régionales telles que la Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO), la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD), le Conseil Régional de l'Épargne Publique et des Marchés Financiers (CREPMF) ont d'une part fait des propositions de mesures pour assurer un niveau adéquat de liquidités dans les économies, modérer le coût du crédit, soutenir le secteur privé, atténuer l'impact de la crise sur les couches vulnérables de la population et éviter une récession.

D'autre part, elles ont pu allouer des prêts concessionnels d'un montant de 120 milliards, soit 15 milliards par Etat membre, pour le financement des mesures d'urgence liées à la pandémie. La situation des mesures prises par les huit (08) Etats membres peuvent se resumer comme suit :

**Tableau 3 : Les mesures prises par les Etats de l'UEMOA**

<b>Mesures</b>	<b>Pays</b>
<b>Mesures barrières à la propagation de la pandémie</b>	
Intensification des campagnes de sensibilisation	tous les pays
Etat d'urgence sanitaire	tous les pays sauf le Bénin et le Mali
Fermeture des frontières	Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Niger, Sénégal et Togo
Bouclage/Confinement des villes	tous les pays sauf la Guinée-Bissau
Instauration d'un couvre-feu	tous les pays sauf le Bénin
Mise en quarantaine	tous les pays
Renforcement du contrôle sanitaire aux différentes frontières	tous les pays
Fermeture de tous les établissements d'enseignement	tous les pays
Fermeture des lieux de culte	tous les pays
Interdiction des rassemblements de plus de 50 personnes	Tous les pays sauf le Niger
Réaménagement des horaires de travail	Sénégal
Gratuité totale du diagnostic et de la prise en charge de tous les cas suspects et confirmés de Covid-19	tous les pays
Fermetures des lieux de rassemblement notamment les bars, maquis, restaurants et boîtes de nuit	tous les pays sauf le Togo
Imposition du port du masque	tous les pays
Arrêt du transport en commun	tous les pays sauf Niger
Fermeture des marchés	Burkina Faso et Sénégal
Confinement des populations	tous les pays sauf Niger
<b>Mesures sociales</b>	
Exonération du paiement de factures d'eau et électricité pour les tranches sociales	tous les pays sauf le Bénin
Mise en place d'un programme de résilience économique et sociale	tous les pays sauf le Bénin
Distribution de denrées alimentaires aux populations vulnérables	tous les pays sauf le Bénin
Remise de peine de prisonniers	Burkina Faso et Togo

<b>Mesures fiscales, douanières et financières pour accompagner le secteur privé</b>	
Exonérations/report ou allègements fiscaux temporaires	tous les pays sauf la Côte d'Ivoire
Rééchelonnement des crédits bancaires	tous les pays sauf le Mali
Subventions aux loyers et report de factures de loyer	tous les pays
Report des droits et taxes de douane à l'importation	tous les pays
Remise d'impôt direct, de TVA et remboursement accéléré des crédits de TVA	tous les pays
Suspension des contrôles fiscaux	tous les pays
Aides financières	tous les pays
<b>Mesures d'accompagnement des entreprises</b>	
Exonération de droits et taxes à l'importation sur les équipements de protection, de sécurité et les produits pharmaceutiques entrant dans le cadre de la lutte contre la Covid-19	tous les pays sauf le Bénin
Annulation des pénalités de retards dans le cadre de l'exécution des marchés et commandes publics avec l'Etat	tous les pays
Instauration d'un fonds de Soutien/Solidarité/Relance des entreprises en difficultés	tous les pays
Paieement de la dette intérieure	tous les pays
Réaménagement du paiement des frais de magasinage en douane	Mali

Source : Commission de l'UEMOA, 2020

### **3.3. Impacts de la COVID-19 sur le commerce transfrontalier**

La crise sanitaire liée à la pandémie de la Covid-19 a bouleversé le commerce mondial en général et le commerce transfrontalier ouest-africain en particulier. Les mesures restrictives limitant la libre circulation des hommes dans l'optique d'endiguer la pandémie ont impacté négativement les échanges commerciaux entre les pays. Cette section comporte trois parties. La première analyse les principaux acteurs du commerce sur les corridors de l'Afrique de l'Ouest. La seconde présente brièvement la circulation des marchandises et des personnes, et enfin la troisième examine l'impact de la pandémie de la Covid-19 sur les activités des acteurs du commerce transfrontalier.

#### **3.3.1-Analyse des principaux acteurs du commerce sur les corridors**

Les deux principaux acteurs du commerce transfrontalier ouest-africain sont abordés à ce niveau. Il s'agit de présenter d'une part, les commerçant(e)s et d'autre part les transporteurs et camionneurs.

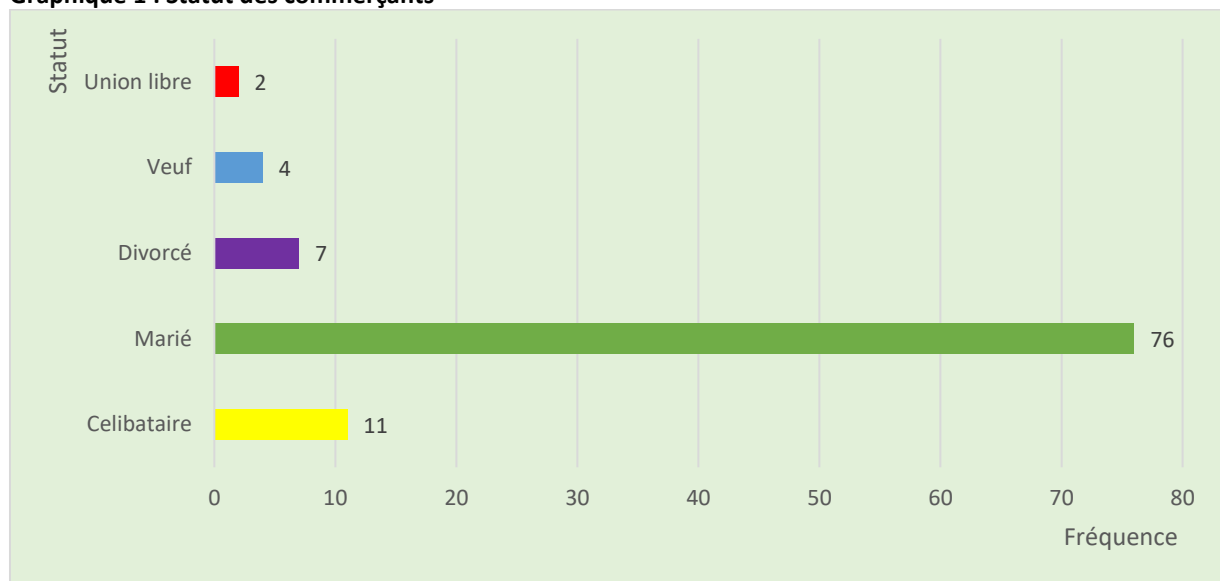
### 3.3.1.1. Commerçant(e)s

Les commerçants sont les principaux acteurs des transactions transfrontalières. L'échantillon de cette étude présente des commerçants avec un âge moyen de 43 ans sur l'ensemble des six (06) corridors. Dans la suite de cette partie, le statut, les langues parlées, le niveau d'étude et le type de commerçants sont analysés.

#### 3.3.1.1.1. Statut des commerçants

L'échantillon d'étude regroupe des acteurs présentant des statuts divers. Le graphique 2 fait ressortir ces différents statuts.

Graphique 1 : Statut des commerçants



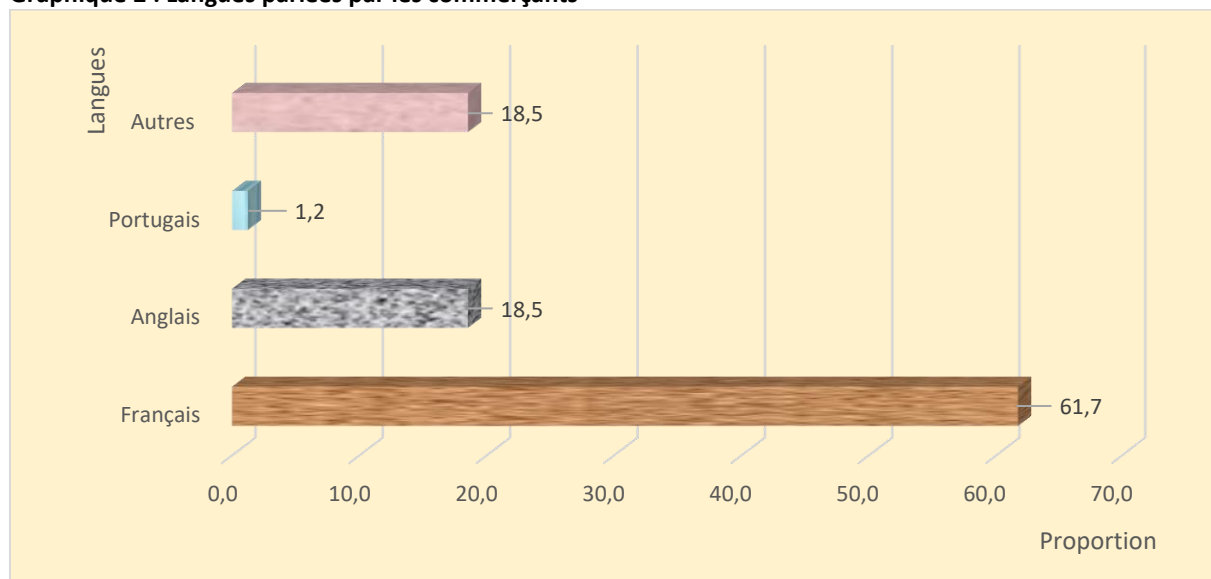
Source : Auteur sur la base de données d'enquête

Il ressort du graphique 2 que la majorité des commerçants transfrontaliers vit déjà avec un conjoint. Les données d'enquête montrent que les 76 % de l'échantillon enquêté sont mariés et 2 % vivent en union libre. Ces chiffres s'expliqueraient par l'âge moyen des enquêtés qui est de 43 ans. En Afrique, à cet âge, les hommes sont mariés en général. Néanmoins, une proportion non négligeable de célibataires (11 %) pratique le commerce transfrontalier. Les résultats montrent par ailleurs, que 4 % des acteurs sont veufs ou veuves et 7 % de divorcés.

#### 3.3.1.1.2. Langues parlées par les commerçant(e)s

Les trois langues officielles parlées dans les pays de l'Afrique de l'Ouest sont le français, l'anglais et le portugais. Le graphique 3 montre la répartition de commerçants en fonction de la langue parlée.

**Graphique 2 : Langues parlées par les commerçants**



*Source : Auteur sur la base des données d'enquête*

Le graphique 3 montre que le français est la langue la plus parlée par les commerçants transfrontaliers ouest-africains. En effet, 61,7 % des acteurs utilisent le français comme langue dans la réalisation de leurs transactions. Ces chiffres s'expliquent par le fait que ces corridors rejoignent sept (07) pays francophones, contre deux (02) pays anglophones. Le portugais est la langue officielle la moins représentée lors des transactions (1,2 % des acteurs) et l'anglais est utilisé par 18,5 % des acteurs transfrontaliers dans leurs transactions commerciales.

Certains commerçants (18,5 % des acteurs) n'utilisent que les langues locales et les langues importées comme l'arabe dans la réalisation de leurs opérations. Parmi les langues locales, les plus utilisées sont le haoussa et le bambara (Dioula). L'utilisation de ces langues locales pourrait s'expliquer par le niveau d'étude<sup>2</sup> de certains commerçants. La section suivante présente le niveau d'instruction des acteurs.

### **3.3.1.1.3. Niveau d'instruction des acteurs**

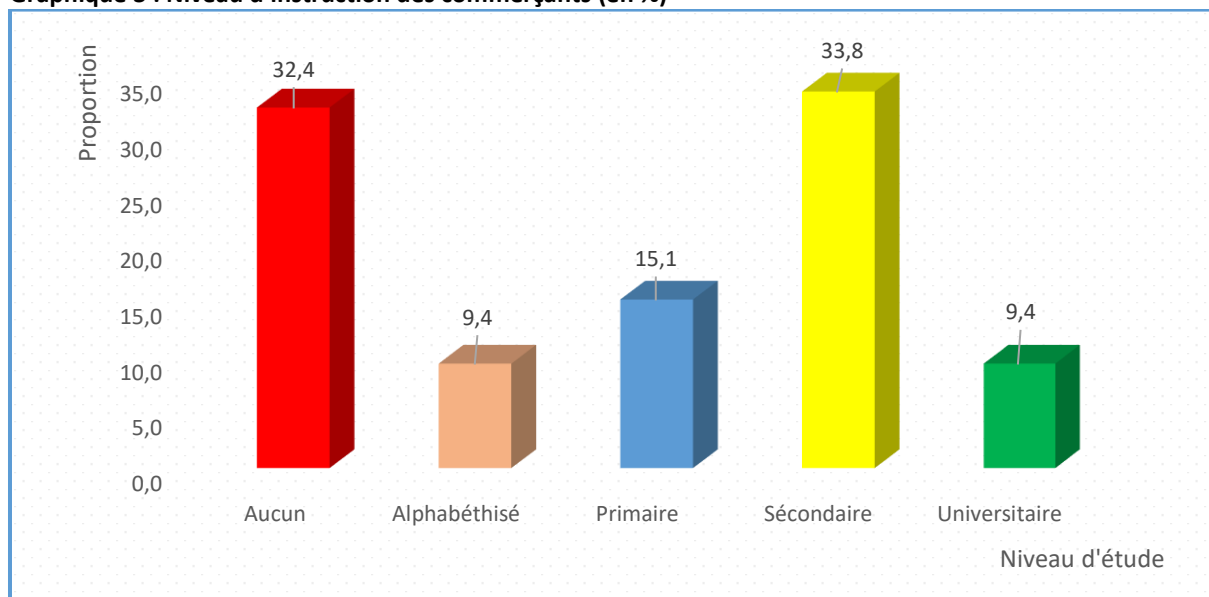
Le niveau d'instruction est déterminant pour l'efficacité du commerçant dans la réalisation de ses transactions. Théoriquement, une corrélation positive existe entre le niveau d'éducation d'un individu et son efficacité dans l'exécution de ses tâches. Le graphique 4 présente le niveau d'instruction des commerçants transfrontaliers sur les corridors ouest africains.

---

<sup>2</sup> Certains commerçants utilisant les corridors commerciaux ne sont pas instruits. Par conséquent, la maîtrise d'une langue officielle serait difficile.



**Graphique 3 : Niveau d'instruction des commerçants (en %)**



Source : Auteur sur la base des données d'enquête

Il ressort de la lecture du graphique 4 que 32,4 % des commerçants transfrontaliers n'ont aucun niveau d'étude. Ces chiffres confirment l'utilisation des langues locales dans les transactions à la section précédente. Par contre, 33,8 % des commerçants ont un niveau d'étude secondaire. Parmi ces 33,8 %, seulement 38 % sont des femmes. A cet effet, les Etats de l'Afrique de l'Ouest doivent davantage faire des efforts pour encourager la jeune fille à poursuivre ses études. Les données collectées montrent par ailleurs que 15,1 % des acteurs ont un niveau primaire, contre 9,4 % ayant un niveau universitaire. Une faible proportion des acteurs (9,4 %) sont alphabétisés. Dans cette frange, les femmes représentent 30 % (tableau 4). L'alphabétisation, même si elle ne confère pas aux individus les mêmes compétences que l'éducation formelle, leur permet d'accomplir les transactions commerciales en toute quiétude (savoir lire et compter, etc.).

**Tableau 4 : Niveau d'instruction du commerçant selon le sexe (en %)**

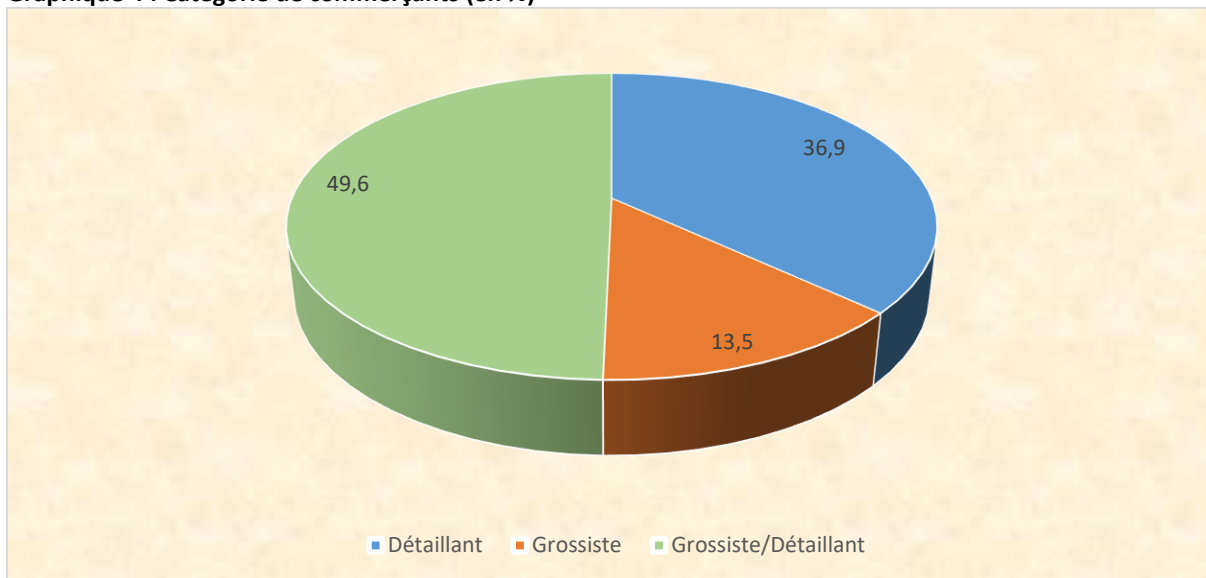
Sexe	Aucun	Alphabétisé	Primaire	Secondaire	Universitaire
Masculin	53	70	33	62	46
Féminin	44	30	67	38	54
Total	100	100	100	100	100

Source : Auteur sur la base des données d'enquête

#### 3.3.1.1.4. Catégorie de commerçants

Trois (03) catégories de commerçants existent en général. Il s'agit des détaillants, des grossistes et les demi-grossistes. Le graphique 5 montre la répartition des acteurs selon le type de commerce.

Graphique 4 : Catégorie de commerçants (en %)



Source : Auteur sur la base des données d'enquête

Le graphique 5 montre qu'environ 50 % des commerçants transfrontaliers font à la fois le commerce de détail et de gros. Ce comportement des commerçants pourrait s'expliquer par la nature des produits échangés dans la sous-région. Les produits étant majoritairement de type agroalimentaire et généralement périssables, les commerçants servent d'abord les gros clients. Si les gros clients n'arrivent pas à absorber toute l'offre, le reste est ensuite vendu en détail pour éviter que les produits périssent. Les données de l'étude montrent par ailleurs, que seulement 13,5 % des commerçants sont des purs grossistes et environ 37 % sont des détaillants.

#### 3.3.1.2. Transporteurs et camionneurs

Les transporteurs et les camionneurs sont des acteurs incontournables des échanges commerciaux entre les pays. Leur rôle est d'assurer l'acheminement des marchandises du pays de provenance au pays de destination. En considérant la répartition par sexe de ces acteurs, les résultats de l'enquête montrent que sur l'ensemble des six (06) corridors, les hommes sont majoritaires avec une proportion de 96 % contre 4 % de femmes. Ces chiffres s'expliquent par la complexité du métier pour la femme.

### 3.3.1. Bref aperçu sur la circulation des marchandises et des personnes

Les infrastructures de transport jouent un rôle essentiel dans la compétitivité des produits, l'élargissement des marchés à travers le coût du service de transport, l'accessibilité des marchés et les délais de livraison des marchandises. Des infrastructures de transport en bon état facilitent la circulation des hommes et accélèrent les transactions commerciales au sein d'une zone donnée. Cette section est organisée en quatre (04) points que sont : (i) L'état des routes des corridors régionaux ; (ii) La nature des marchandises ; (iii) La destination finale des marchandises et des personnes et (iv) Les principales contraintes rencontrées par les acteurs du commerce transfrontalier.

#### 3.3.1.1. Etat des routes

Il ressort des données d'enquête que les routes sont en général dans un mauvais état. Le graphique de l'annexe 1 montre que 67 % des acteurs du commerce transfrontalier estiment que les routes des différents corridors ne sont pas dans un bon état. Les transporteurs en commun et les camionneurs relèvent entre autres l'existence des nids de poules sur la chaussée, de multiples ralentisseurs<sup>3</sup> et l'étroitesse de la chaussée. Les camionneurs ont spécifiquement dénoncé l'insuffisance des airs de repos le long des corridors.

#### 3.3.1.2. Dynamique dans le secteur d'activités commerciales

Les marchandises faisant l'objet du commerce transfrontalier sont de natures diverses. Il s'agit des produits agroalimentaires, chimiques, de construction, de l'électroménager, des produits cosmétiques, etc. Le tableau 5 donne un aperçu sur l'évolution des acteurs par secteur d'activités commerciales.

Tableau 5 : Nature des marchandises

Nature des marchandises	Effectifs avant la Covid-19	Effectifs pendant la Covid-19	Variation (%)
Agroalimentaire	82	70	-14,6
Chimique	6	6	0
Caoutchouc et plastique	21	16	-23,8
Papier	14	9	-35,7
Tabac	10	9	-10
Construction	7	7	0
Cosmétique	16	10	-39,5

<sup>3</sup> Certains de ces ralentisseurs sont érigés souvent de façon informelle par les populations. Ces ralentisseurs ne répondent généralement pas aux normes prescrites et causent par conséquent d'énormes pannes des véhicules.

<b>Electroménager</b>	6	6	0
<b>Habillement</b>	33	19	-42,4

Source : Auteur sur la base des données d'enquête

L'analyse du tableau 5 montre que les secteurs de l'agroalimentaire, du tabac, du caoutchouc et plastique, papier, cosmétique et habillement sont fortement impactés par la crise de la Covid-19. Toutefois, la baisse est moins importante dans le secteur de l'agroalimentaire par rapport aux autres secteurs. Cette situation pourrait s'expliquer par l'importance des produits agroalimentaires dans la sécurité alimentaire des pays de l'Afrique de l'Ouest. Malgré la crise, la libre circulation de ces produits entre les pays est d'une nécessité absolue. Les secteurs tels l'électroménager, la construction et la chimie n'ont pas été affectés. Les secteurs d'activités commerciales affectées étant plus nombreux que ceux non impactés, le commerce transfrontalier a dû subir des conséquences économiques importantes.

### 3.3.1.3. Destination finale des marchandises et des personnes

Cette section présente la destination finale des marchandises faisant l'objet du commerce transfrontalier d'une part et la destination finale des personnes d'autre part. Les transactions commerciales transfrontalières ouest-africaines ont plusieurs destinations en raison du nombre de corridors. Le tableau 6 présente les destinations finales des produits faisant l'objet du commerce transfrontalier.

Tableau 6 : Destination finale des marchandises transfrontalières

Destination	Effectifs	Fréquence (%)
<b>Bénin</b>	14	9
<b>Burkina Faso</b>	45	28
<b>Côte d'Ivoire</b>	14	9
<b>Gambie</b>	5	3
<b>Ghana</b>	14	9
<b>Guinée</b>	1	1
<b>Guinée Bissau</b>	1	1
<b>Mali</b>	13	8
<b>Mauritanie</b>	1	1
<b>Niger</b>	35	22
<b>Nigéria</b>	2	1
<b>Sénégal</b>	14	9
<b>Togo</b>	16	9

Source : Auteur sur la base des données d'enquête

Le tableau 6 montre que les principales destinations des produits ouest-africains sont le Burkina Faso et le Niger. En effet, 28 % des produits ont pour point de chute finale le Burkina Faso et 22 % le Niger. Deux (02) arguments peuvent apporter la lumière sur ces chiffres. Premièrement, ces deux (02) pays sont enclavés et importent par conséquent plus des pays surtout côtiers. Deuxièmement, sur les six (06) corridors, le Burkina Faso est relié directement à trois (03)<sup>4</sup> corridors et le Niger à deux (02)<sup>5</sup> corridors.

La République de Guinée, la Guinée Bissau, la Mauritanie et le Nigéria sous les pays ouest-africains vers lesquels se dirigent moins les produits venant des autres pays ouest-africains. Seulement 1 % des produits faisant l'objet du commerce transfrontalier se dirige vers chacun de ces pays. Quant aux autres pays ouest-africains, ils attirent chacun environ 9 % des produits.

Quant à la principale destination des personnes, les pays côtiers constituent les points de chute de plusieurs commerçants. Cela s'expliquerait par le fait que la plupart des produits comme l'électroménager, l'habillement, les matériaux de construction, etc. se trouvent dans ces pays.

#### **3.3.1.4. Principales contraintes rencontrées**

Les acteurs du commerce transfrontalier rencontrent plusieurs difficultés dans l'exercice de leurs activités. Il s'agit principalement des tracasseries policières le long des corridors. Même en cas d'infraction, par endroit, aucun reçu de notification de l'infraction causée n'est délivré par les agents de la police. Les acteurs dénoncent également le nombre trop élevé de postes de contrôle. Cet état de fait s'explique par la transformation de plusieurs unités de patrouille en poste de contrôle informel dans l'optique de faire des prélèvements illicites auprès des transporteurs et passagers. A ces contraintes s'ajoute évidemment le mauvais état des routes des corridors ouest-africains.

---

<sup>4</sup> Il s'agit des corridors Abidjan-Ouagadougou, Téma-Ouagadougou et Lomé-Ouagadougou.

<sup>5</sup> Il s'agit des corridors Cotonou-Niamey et Lagos-Kano-Niamey.

### **3.3.2. Impact de la pandémie de la Covid-19 sur les activités des acteurs du commerce transfrontalier**

La crise sanitaire mondiale provoquée par la Covid-19 a amené plusieurs États ouest-africains à prendre des mesures précoces pour lutter contre la transmission du virus. L'une des mesures prises par les pays de l'Afrique de l'Ouest, à l'instar des pays des autres régions du monde, est le repli sur eux-mêmes en fermant leurs frontières à partir du mois de Mars. Par ailleurs, cette pandémie intervient dans un contexte déjà fortement marqué par le phénomène de l'insécurité, avec pour corollaire les mesures restrictives de déplacement qui touchent plusieurs pays de la sous-région. Ces mesures ne sont malheureusement pas sans impact sur la vie des populations. Cela a entraîné un ralentissement de l'activité économique. De nombreuses catégories d'acteurs sont impactées et subissent les effets négatifs de la crise. Parmi ces acteurs figurent en bonne place ceux du commerce transfrontalier à petite échelle, en particulier les commerçant(e)s, les transporteurs en commun et les camionneurs. Cette partie du travail est organisée en trois (03) sous sections. Il s'agit de présenter d'abord l'impact de la Covid-19 sur les commerçant(e)s, ensuite, elle analyse l'impact sur les transporteurs et les camionneurs, et enfin, elle élucide l'impact de la pandémie sur les activités de la douane et des services d'immigration.

#### **3.3.2.1. Impact sur les activités des commerçant(e)s**

Les commerçants subissent les effets de baisse de l'offre et de la demande du fait de l'arrêt ou du ralentissement des activités en raison de l'observation des mesures barrières<sup>6</sup>. Ainsi, la perturbation des activités commerciales, la baisse des revenus et du pouvoir d'achat des ménages ont une incidence négative sur les commerçants. La partie aborde entre autres le nombre moyen de voyages, la valeur moyenne des achats, des ventes et le gain net par voyage, le nombre de postes de contrôle, le temps de contrôle, etc.

##### **3.3.2.1.1. Transactions commerciales pendant la Covid-19**

La pandémie de coronavirus a frappé de plein fouet toutes les activités économiques dans le monde. Le commerce est l'une des activités les plus touchées avec la fermeture des frontières. En Afrique de l'Ouest, certains commerçants transfrontaliers ont constaté le ralentissement de leurs activités, voire l'arrêt total. Les données collectées montrent que 27 % des

---

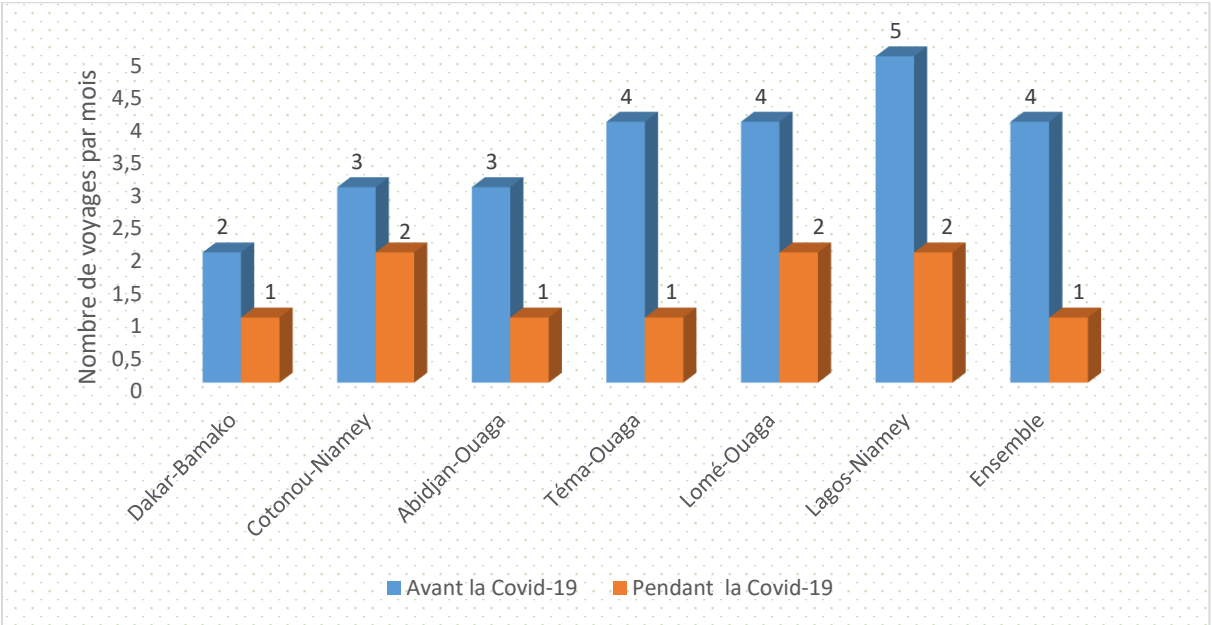
<sup>6</sup> Il s'agit de la distanciation sociale, des mesures de confinement, des restrictions de mouvements de personnes et de biens.

commerçants n’ont réalisé aucune transaction transfrontalière depuis le début de la crise. Par contre, 73 % des acteurs ont poursuivi leurs activités (Voir le graphique de l’annexe 2). Le nombre de voyages a cependant considérablement baissé par rapport à la situation ex-ante.

**3.3.2.1.2. Nombre de voyages effectués par le commerçant**

L’une des conséquences de la pandémie sur le commerce intra-régional est la réduction du nombre de voyages effectués par mois par les acteurs. Le graphique 6 présente le nombre moyen de voyages effectués par les commerçants dans le cadre de leurs transactions commerciales.

**Graphique 5 : Nombre moyen de voyages effectués par mois par les commerçants et par corridor**



Source : Auteur sur la base des données d’enquête

Le graphique 6 montre une réduction du nombre moyen de voyages par mois avec l’arrivée de la pandémie de coronavirus. Dans l’ensemble des corridors, le nombre moyen de voyages est passé de quatre (04) avant la Covid-19 à un (01) pendant la crise sanitaire, soit une réduction des voyages de 75 %. Cette situation s’explique notamment par la fermeture des frontières depuis l’arrivée de la crise sanitaire. Les résultats montrent par ailleurs, qu’avant la crise, les corridors Téma-Ouaga, Lomé-Ouaga et Lagos-Kano-Niamey sont les plus empruntés avec au moins quatre (04) voyages par mois et par commerçant. Par contre, le corridor Bamako-Dakar est le moins emprunté avec deux (02) voyages par mois avant la Covid-19 et un (01) pendant la crise.

En prenant en compte le genre (tableau 7), il ressort que la tendance du nombre de voyages des femmes s’aligne sur celle de la moyenne des corridors (4 voyages avant la crise contre 1 voyage pendant la crise, soit une réduction de 75 %). En considérant les hommes, la baisse du nombre de voyages est moins importante par rapport à celle des femmes (3 voyages avant la crise contre 1 voyage pendant la crise, soit une réduction de 67 %). La réduction du nombre de voyages de façon générale et des femmes de façon spécifique impacterait le volume des achats pendant la crise.

**Tableau 7 : Nombre moyen de voyages effectués par mois par les commerçants et par corridor selon le sexe**

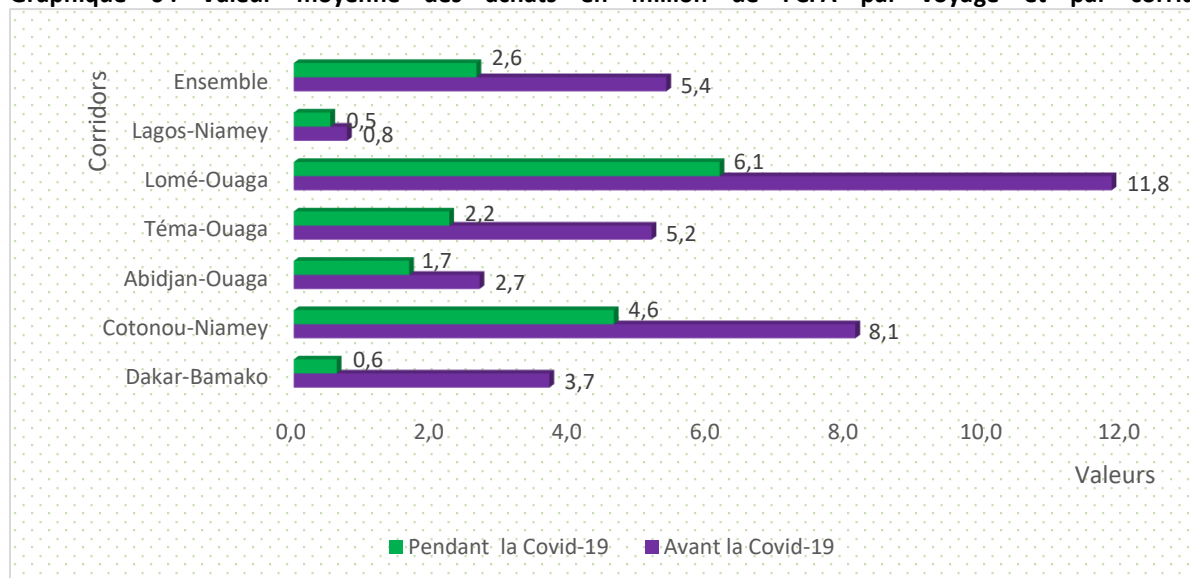
Sexe	Avant la Covid-19	Pendant la Covid-19	Proportion de la baisse en %
Masculin	3	1	67
Féminin	4	1	75
Total	4	1	75

Source : Auteur sur la base des données d’enquête

### 3.3.2.1.3. Achats réalisés

Les mesures barrières (distanciation sociale, fermeture temporaire de certains marchés) prises pour faire face à la propagation de la maladie ont impacté les achats des commerçants. Le graphique 7 présente les achats réalisés par les commerçants par voyage.

**Graphique 6 : Valeur moyenne des achats en million de FCFA par voyage et par corridor**



Source : Auteur sur la base des données d’enquête

Le graphique 7 montre que la moyenne des achats par voyage sur l’ensemble des corridors ouest-africains est passée de 5,5 millions avant la crise sanitaire à 2,6 millions pendant la crise, soit une baisse de 50 %. Les résultats montrent par ailleurs que les transactions les plus



importantes sont réalisées sur les corridors Lomé-Ouaga (11,8 millions avant la Covid-19 et 6,1 millions de FCFA pendant la Covid-19) et Cotonou-Niamey (8,1 millions avant la Covid-19 et 4,6 millions de FCFA pendant la Covid-19). Par contre, le Corridor Lagos-Niamey enregistre la plus faible valeur de transaction en termes d'achats. Les commerçants du corridor Dakar-Bamako sont les plus touchés en termes de baisse de la valeur des achats depuis l'arrivée de la Covid-19 dans la sous-région ouest-africaine. En effet, la valeur des achats est passée de 3,7 millions avant la crise sanitaire à 0,6 million, soit une baisse de 84 % des achats.

En considérant l'aspect genre, il ressort que la valeur moyenne des achats des femmes est passée de 3 millions de FCFA à 1,4 million de FCFA, soit une baisse de 54 % (tableau 8), sensiblement égale à la proportion sous régionale (50 %). La baisse de la valeur des achats aura certainement une incidence sur la vente des commerçants.

**Tableau 8 : Valeur moyenne des achats en FCFA par voyage et par corridor selon le sexe**

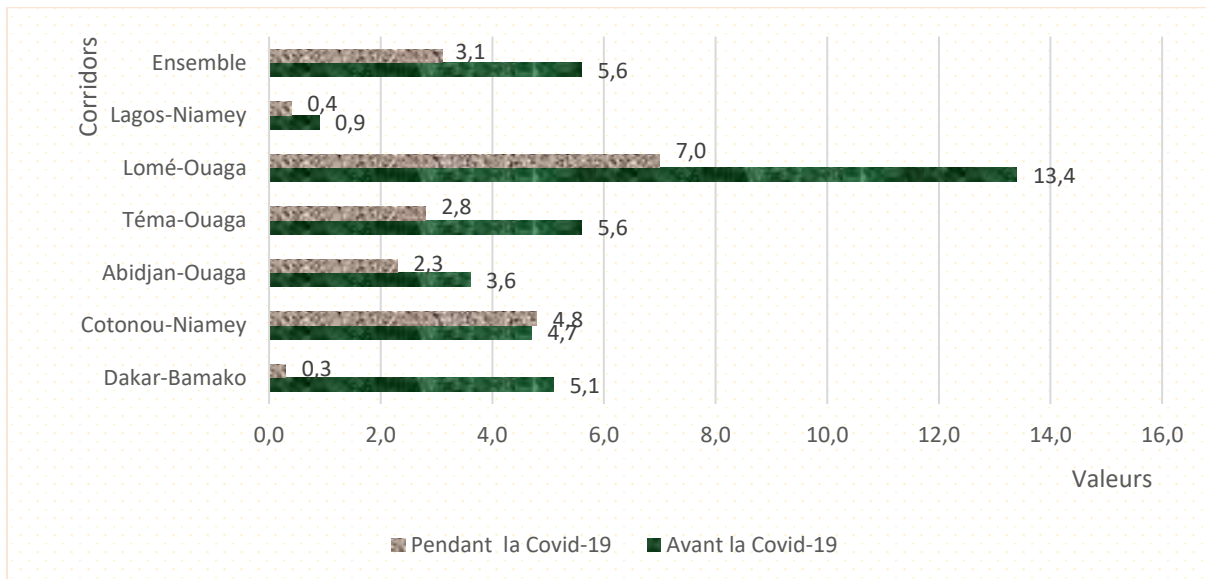
Sexe	Avant la Covid-19	Pendant la Covid-19	Proportion de la baisse en %
Masculin	7509480,52	3830789,47	49
Féminin	2990909,09	1374769,23	54
TOTAL	5410625,00	2682394,37	50

*Source : Auteur sur la base des données d'enquête*

#### **3.3.2.1.4. Ventes réalisées**

La pandémie de la Covid-19, ayant conduit à l'arrêt de plusieurs activités a détérioré le pouvoir d'achat du consommateur. Ce dernier va par conséquent réduire sa demande, synonyme de la baisse des ventes des commerçants. Le graphique 8 présente la valeur moyenne des ventes des commerçants.

**Graphique 7 : Valeur moyenne des ventes en million de FCFA par voyage et par corridor**



Source : Auteur sur la base des données d'enquête

Il ressort de la lecture du graphique 8 que la valeur de la vente moyenne des commerçants sur les corridors de l'Afrique de l'Ouest est passée de 5,6 millions de FCFA à 3,1 millions de FCFA, soit une baisse des ventes moyenne de 45 %. Seuls les commerçants du corridor Cotonou-Niamey ne réalisent pas une baisse de leurs ventes. Les ventes ont d'ailleurs augmenté en moyenne de 0,1 million de FCFA. Les résultats montrent aussi que les valeurs des ventes les plus importantes sont réalisées sur le corridor Lomé-Ouaga. Les ventes sur ce corridor sont en effet passées de 13,4 millions de FCFA avant la crise sanitaire à 7 millions de FCFA. Le corridor Lagos-Kano-Niamey se positionne à la dernière place en termes de valeur de vente des commerçants, avec en moyenne moins d'un million par voyage. Tout comme au niveau des achats, les commerçants du corridor Bamako-Dakar sont les plus touchés en termes de réduction des ventes. En effet, la vente moyenne des commerçants par voyage est passée de 5,1 millions de FCFA avant la crise sanitaire à 0,3 million pendant la crise, soit une baisse des ventes d'environ 94 %.

En menant une analyse prenant en compte le genre, les résultats de l'étude montrent que la valeur moyenne de la vente des femmes est passée de 3,4 millions avant la Covid-19 à 1,6 million de FCFA pendant la crise sanitaire soit une contraction des ventes féminines de 52 % (tableau 9). Quant à la vente des hommes, elle est passée de 7,4 millions de FCFA à 4,5 millions de FCFA, soit une diminution des ventes de 40 %. Ce constat laisse transparaître la sévérité des conséquences de la crise sur les activités féminines par rapport à celles des hommes.

**Tableau 9 : Valeur moyenne des ventes en FCFA par voyage et par corridor selon le sexe**

Sexe	Avant la Covid-19	Pendant la Covid-19	Proportion de la baisse en %
<b>Masculin</b>	7443683,77	4475138,89	40
<b>Féminin</b>	3389200,00	1627885,25	52
<b>TOTAL</b>	5581550,00	3150082,09	44

Source : Auteur sur la base des données d'enquête

### 3.3.2.1.5. Moyens de transport utilisés dans les transactions transfrontalières

Plusieurs moyens de transport sont à la disposition des commerçants. Il s'agit essentiellement du véhicule de transport en commun, des camions, des motos, etc. Le tableau 10 présente les moyens de transport les plus utilisés par corridor.

**Tableau 10 : Moyens de transport utilisés sur les corridors ouest-africains (en %)**

Corridors		Moyens de transport utilisés (%)				
		Moto	Véhicule de transport en commun	Camion	Autres moyens de transport	Total
Dakar-Bamako	Avant la Covid-19	0	78	19	3	100
	Pendant la Covid-19	0	14	79	7	100
Cotonou-Niamey	Avant la Covid-19	0	55	45	0	100
	Pendant la Covid-19	6	42	52	0	100
Abidjan-Ouaga	Avant la Covid-19	0	42	58	0	100
	Pendant la Covid-19	0	16	80	4	100
Téma-Ouaga	Avant la Covid-19	0	18	75	7	100
	Pendant la Covid-19	5	9	86	0	100
Lomé-Ouaga	Avant la Covid-19	0	54	46	0	100
	Pendant la Covid-19	6	38	50	6	100
Lagos-Niamey	Avant la Covid-19	12	77	8	3	100
	Pendant la Covid-19	28	40	9	23	100
Ensemble	Avant la Covid-19	2	53	42	3	100
	Pendant la Covid-19	14	29	49	8	100

Source : Auteur sur la base des données d'enquête

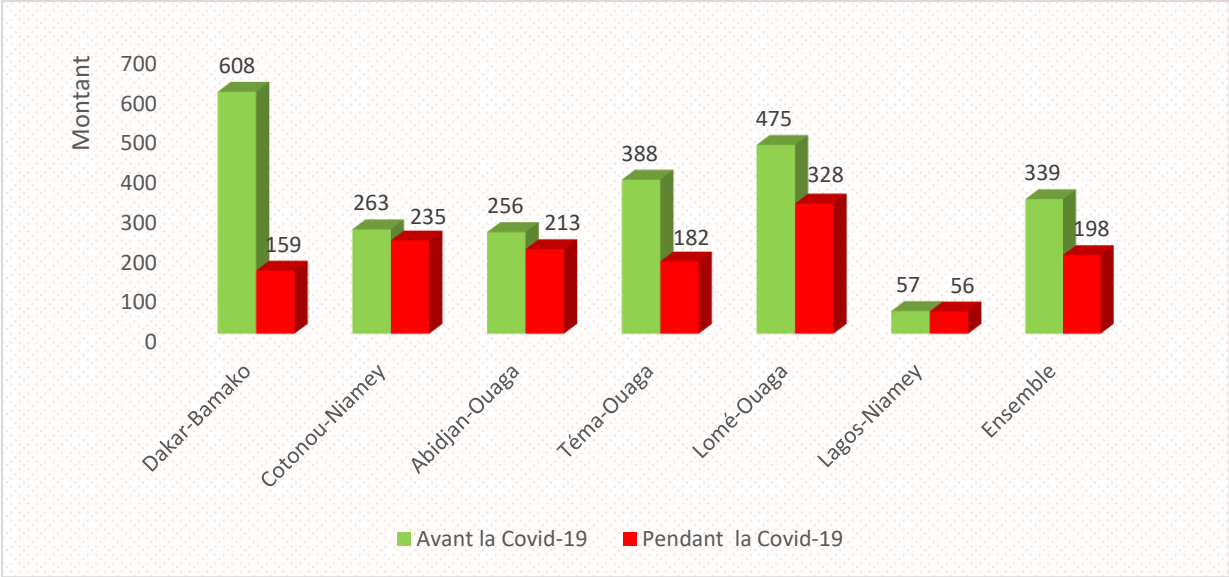
Il ressort du tableau 10 que dans l'ensemble, avant la crise sanitaire, le transport en commun est le moyen de transport le plus utilisé par les commerçants. Les données montrent en effet, que 53 % des commerçants passaient par les transporteurs en commun pour l'acheminement de leurs marchandises contre 42 % par les camions. A cette même période, seulement 3 % des commerçants utilisaient d'autres moyens de transport comme les tricycles, le vélo, la charrette, etc. dans la réalisation de leurs transactions transfrontalières. Par contre pendant la crise, avec la fermeture des frontières notamment, plusieurs commerçants (49 %) utilisaient désormais les camions comme moyen de transport contre 29 % qui utilisaient les transports

en commun. Il faut rappeler ici qu’avec la crise, qui a eu pour conséquence l’arrêt du transport des personnes, plusieurs transporteurs en commun se sont érigés en des transporteurs de marchandises. Par ailleurs, les résultats montrent qu’avec la pandémie, l’utilisation d’autres moyens de transport (pied, vélo, tricycle) a augmenté. Cela s’expliquerait par la facilité de ces moyens de transport à contourner les barrières des forces de défense et de sécurité au niveau des frontières. Il est important de noter aussi que sur la plupart des corridors, les commerçants en général n’utilisent pas de façon exclusive un seul moyen de transport. La combinaison des différents modes de transport est faite par les acteurs. Cette façon d’utiliser les modes de transport pourrait avoir une incidence sur le coût de transport supporté par les commerçants.

**3.3.2.1.6. Coûts de transport**

Le coût de transport est déterminant dans la fixation du prix final du bien. Il dépend de la distance, du moyen de transport utilisé, de l’itinéraire, etc. Le graphique 9 présente les coûts de transport supportés en moyenne par un commerçant sur les corridors ouest-africains.

**Graphique 8 : Coût de transport en millier de FCFA par voyage et par corridor**



Source : Auteur sur la base des données d’enquête

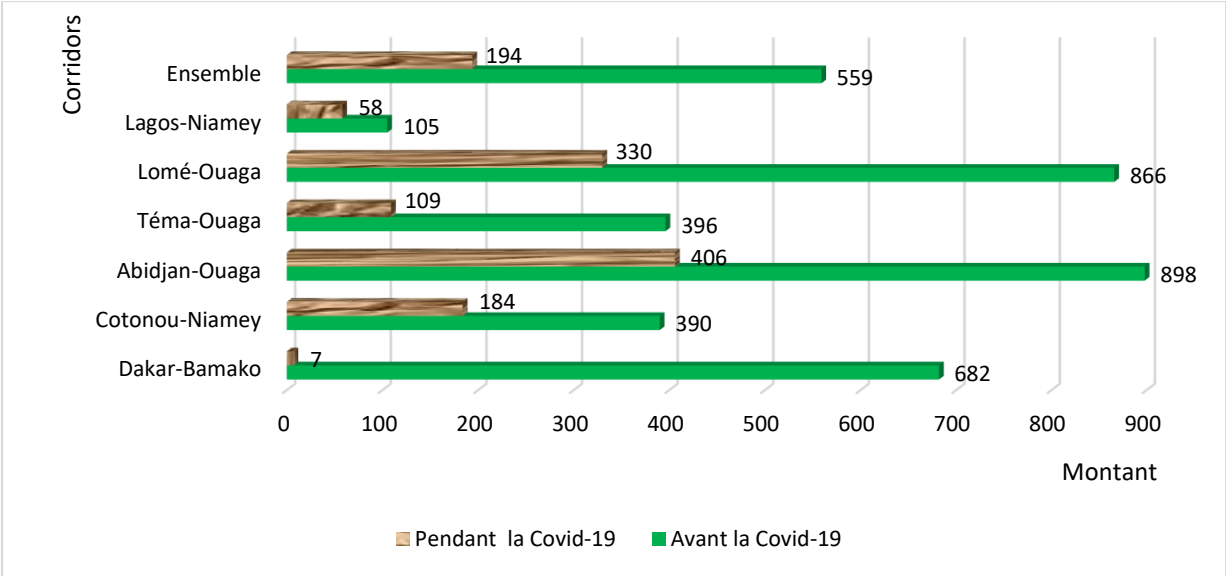
De la lecture du graphique 9, il ressort qu’en moyenne, le coût supporté par commerçant en termes de transport des marchandises sur les corridors de l’Afrique de l’Ouest est passé d’environ 339 000 avant la pandémie à 198 000 pendant la crise. La logique de cette baisse s’expliquerait essentiellement par la réduction importante de la valeur des achats par voyage pendant la crise sanitaire. Le graphique montre aussi qu’avant la crise, les commerçants des corridors Dakar-Bamako, Lomé-Ouaga et Téma-Ouaga supportaient plus en termes de coûts

de transport, avec des montants respectivement de 608 000, 475 000 et 388 000 FCFA. Le corridor Lagos-Kano-Niamey présente les plus faibles montants (57 000 avant la pandémie et 56 000 FCFA pendant la crise) en termes de coûts liés au transport. Ces valeurs faibles s’expliqueraient par la faiblesse de la valeur des achats/ventes sur ce corridor. Les coûts de transport relativement élevés réduiraient les gains nets réalisés par les commerçants.

**3.3.2.1.7. Gain net réalisé par les commerçant(e)s**

Le gain net s’obtient en faisant la différence entre les ventes réalisées et les charges supportées par le commerçant. Le graphique 10 expose le gain net réalisé par les commerçants dans le cadre de leurs transactions commerciales.

**Graphique 9 : Valeur du gain net réalisé par voyage en millier de FCFA et par corridor**



Source : Auteur sur la base des données d’enquête

Les résultats du graphique 10 indiquent qu’en moyenne, sur l’ensemble des corridors ouest africains, les commerçants gagnaient par voyage environ 559 000 FCFA avant la Covid-19 contre 194 000 FCFA par voyage pendant la Covid-19, soit une baisse du gain net de 65 % avec l’arrivée de la crise. Les données d’enquête indiquent par ailleurs qu’avant la crise, les bonnes affaires étaient réalisées par les commerçants des corridors Ouaga-Lomé (866 000 FCFA par voyage) et Abidjan-Ouaga (898 000 FCFA par voyage). Par contre, les commerçants du corridor Lagos-Kano-Niamey réalisent les gains nets les plus faibles. Les résultats montrent également que les commerçants exerçant leurs activités sur le corridor Dakar-Bamako sont les plus

touchés par les effets néfastes de cette crise. En effet, leur gain net moyen par voyage est passé de 682 000 à 7 000 environ, soit une contraction d'environ 99 %.

En considérant le genre dans cette analyse, il ressort que le gain net réalisé par les femmes avant la Covid-19 est de 467 129 contre 122 797 FCFA pendant la crise, soit une diminution de 74 % (tableau 11). Ce résultat selon lequel les femmes sont plus touchées par la crise conforte ceux trouvés dans les sections précédentes.

**Tableau 11 : Valeur du gain net réalisé par voyage en FCFA et par corridor selon le sexe**

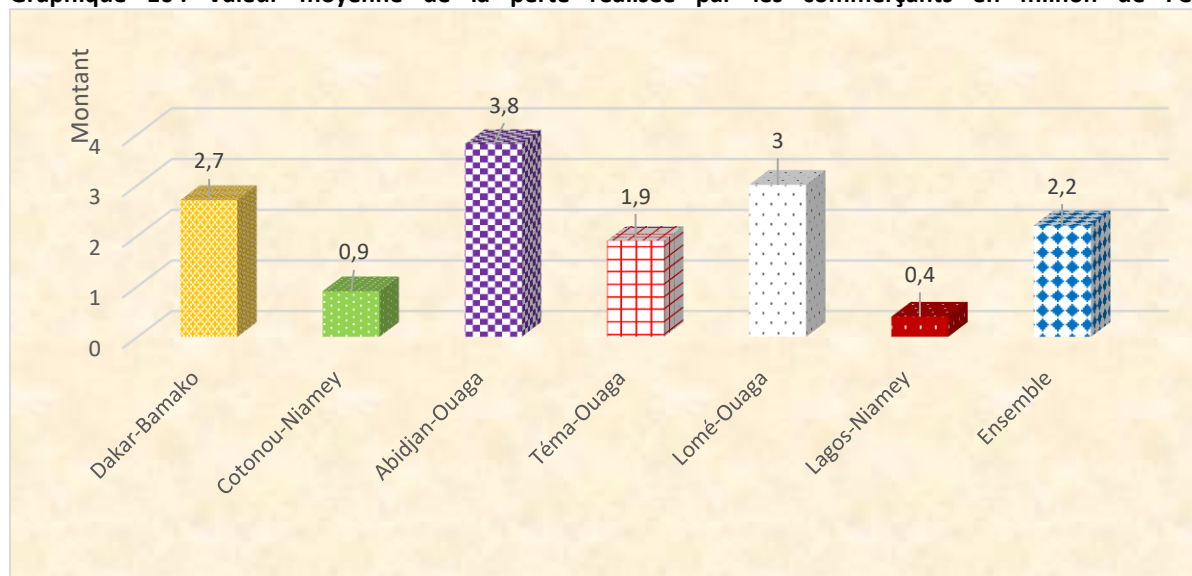
Sexe	Avant la Covid-19	Pendant la Covid-19	Proportion de la baisse en %
<b>Masculin</b>	640210,57	260387,32	59
<b>Féminin</b>	467128,79	122796,88	74
<b>TOTAL</b>	559346,17	194091,91	65

Source : Auteur sur la base des données d'enquête

### 3.3.2.1.8. Perte réalisée par les commerçants depuis l'arrivée de la Covid-19

La paralysie des activités économiques causée par la Covid-19 a entraîné des pertes non négligeables de façon générale et spécifiquement dans les activités commerciales transfrontalières. La perte analysée à ce niveau est relative au manque à gagner par les commerçant(e)s avec l'arrivée de cette crise sanitaire. Le graphique 11 indique la perte réalisée en moyenne par les commerçants depuis l'avènement de la crise sanitaire.

**Graphique 10 : Valeur moyenne de la perte réalisée par les commerçants en million de FCFA**



Source : Auteur sur la base des données d'enquête

Il ressort du décryptage du graphique 11, qu'en moyenne chaque commerçant transfrontalier a perdu environ 2,2 millions de FCFA depuis l'avènement de la Covid-19. Les acteurs commerciaux transfrontaliers exerçant leurs activités sur les corridors Dakar-Bamako (2,7 millions de FCFA), Abidjan-Ouaga (3,8 millions de FCFA) et Lomé-Ouaga (3 millions de FCFA) sont les plus frappés par la présente crise. Par contre les commerçants empruntant les corridors Cotonou-Niamey (0,9 million de FCFA) et Lagos-Kano-Niamey (0,4 million de FCFA) sont les moins touchés par la pandémie.

En intégrant la question du genre dans cette analyse, les résultats de l'étude révèlent que sur l'ensemble des corridors, la valeur de la perte est d'environ 2 millions de FCFA pour une femme et 2,4 millions pour un homme (tableau 12). Ce résultat conforte également notre assertion selon laquelle les femmes souffrent énormément des conséquences de cette pandémie.

**Tableau 12 : Valeur moyenne de la perte réalisée par les commerçants en FCFA selon le sexe**

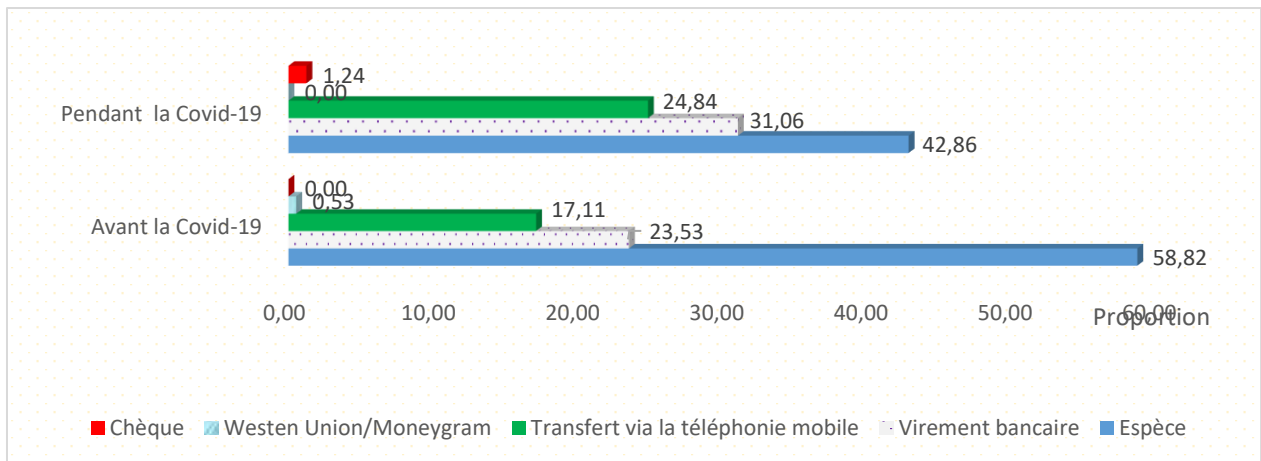
<b>Sexe</b>	<b>Valeur des pertes</b>
<b>Masculin</b>	2 442 985,15
<b>Féminin</b>	1 988 233,87
<b>TOTAL</b>	2 215 003,88

*Source : Auteur sur la base des données d'enquête*

### **3.3.2.1.9. Modes de paiement utilisés par les commerçants**

Plusieurs modes de paiement s'offrent aux acteurs du commerce transfrontalier. Il s'agit essentiellement du paiement en espèce, le virement bancaire, le transfert via la téléphonie mobile, etc. Le graphique 12 affiche clairement les proportions d'utilisation de chaque mode.

**Graphique 11 : Modes de paiement utilisés par les commerçant(e)s (en %)**



Source : Auteur sur la base des données d'enquête

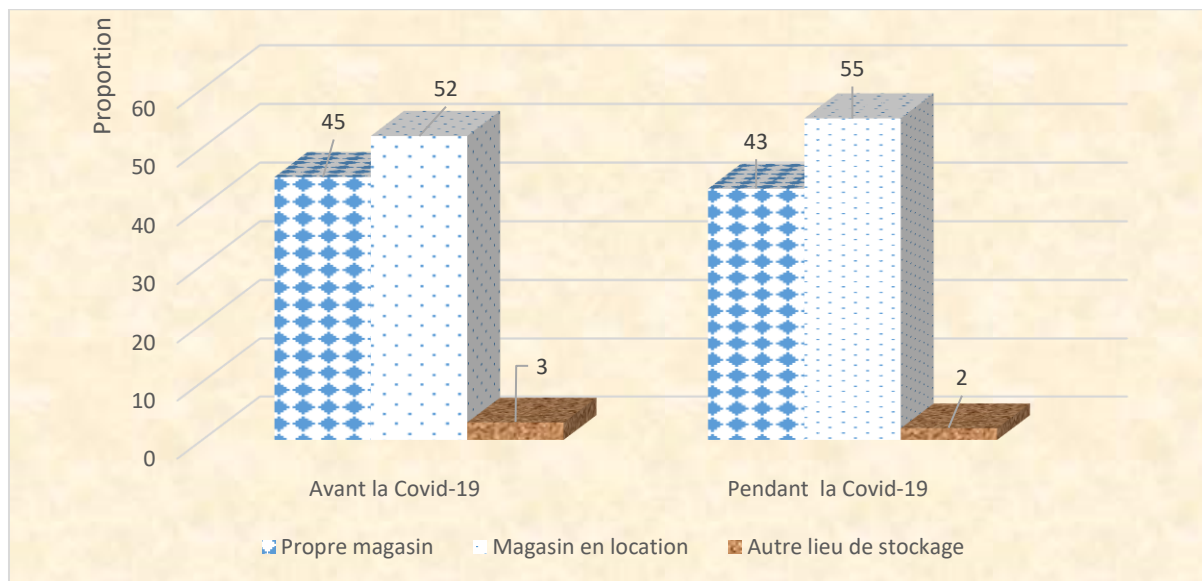
Le graphique 12 révèle que le paiement en espèce est le mode le plus utilisé dans les transactions transfrontalières. Cependant, la proportion des commerçants utilisant ce mode est passé d'environ 59 % avant la crise à 43 % pendant la Covid-19. Cette baisse s'expliquerait par la fermeture des frontières et les commerçants en conséquence ont plus utilisé les autres modes de paiement comme le virement bancaire (dont la proportion d'utilisation est passée de 23 % à 31 % avec la crise), le transfert via la téléphonie mobile (dont la proportion d'utilisation est passée de 17 % à 25 % avec la Covid-19). Le paiement par chèque et le transfert par Western Union ou Money Gram sont utilisés rarement dans les transactions. Le Niveau d'instruction de nos commerçants pourrait être une explication à cet état de fait.

### 3.3.2.1.10. Stockage des marchandises

Le local de stockage permet d'entreposer diverses marchandises. Cet endroit doit être aménagé de façon convenable pour faciliter la manutention et la conservation des marchandises. En général, deux (02) lieux de stockage s'offrent aux commerçants. Il s'agit d'une part d'un magasin en location et d'autre part de leur propre magasin. Le graphique 13 présente les proportions de commerçants en fonction du lieu de stockage.



**Graphique 12 : Répartition des commerçants en fonction du lieu de stockage (en %)**



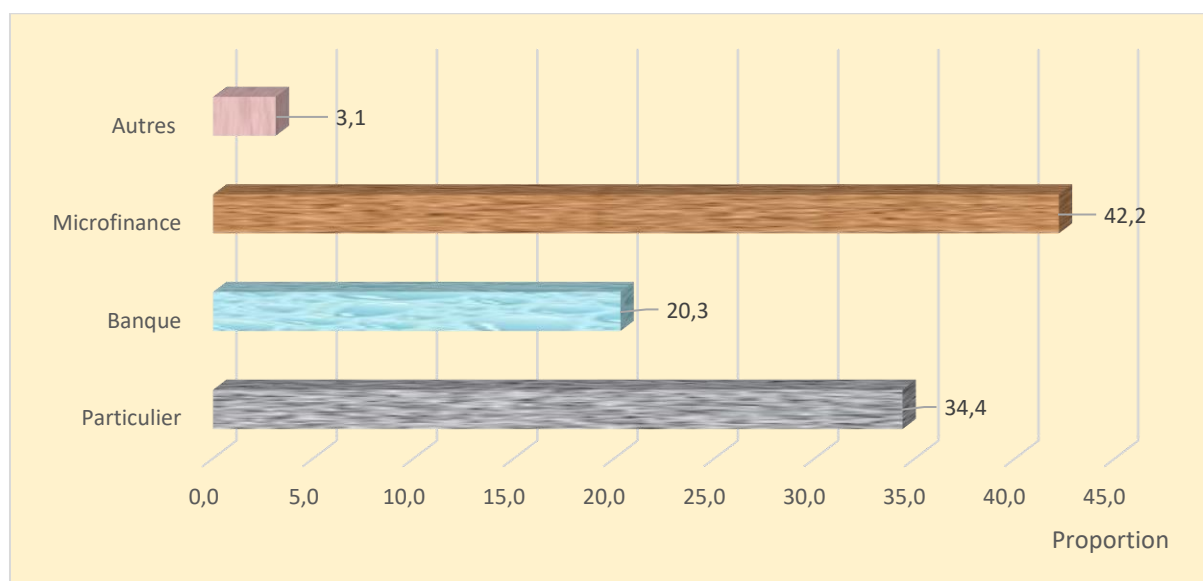
Source : Auteur sur la base des données d'enquête

Il ressort de la lecture du graphique 13 que plus de la moitié (52 % avant la Covid-19 et 55 % pendant la crise) des commerçants louent des magasins pour le stockage de leurs marchandises. La légère augmentation de la proportion de commerçants ayant loué un magasin pendant la crise, s'explique par la fermeture temporaire des marchés au début de la crise. En effet, certains commerçants ont reçu leur commande de marchandises à cette période de fermeture des marchés. Par conséquent, ils étaient contraints de se trouver rapidement d'autres locaux pour le stockage. Cet état de fait a certainement engendré des charges supplémentaires chez les commerçant(e)s. Les résultats montrent par ailleurs qu'une faible proportion des commerçants, en général des femmes, utilisent des tables à l'intérieur du marché comme lieu de stockage des produits. Au regard des charges qui découlent de la location des magasins, les commerçants ont besoin de plus de moyens pour le financement de leurs activités.

#### **3.3.2.1.11. Sources de financement du commerce transfrontalier**

L'activité des commerçants transfrontaliers nécessite des ressources financières assez importantes. Pour satisfaire la demande, plusieurs commerçants contractent un crédit pour honorer leurs engagements vis-à-vis des clients. Les données de l'enquête indiquent que 44 % des commerçants ont contracté une dette pour le financement de leurs activités. Le graphique 14 indique l'importance des différentes structures dans l'octroi de crédits commerciaux.

**Graphique 13 : Présentation des structures de financement des commerçants (en %)**



*Source : Auteur sur la base des données d'enquête*

Il ressort de la lecture du graphique 14 que les institutions de microfinance sont les grands pourvoyeurs de crédit aux commerçants. En effet, environ 42,2% des commerçants obtiennent leurs crédits auprès d'une microfinance.

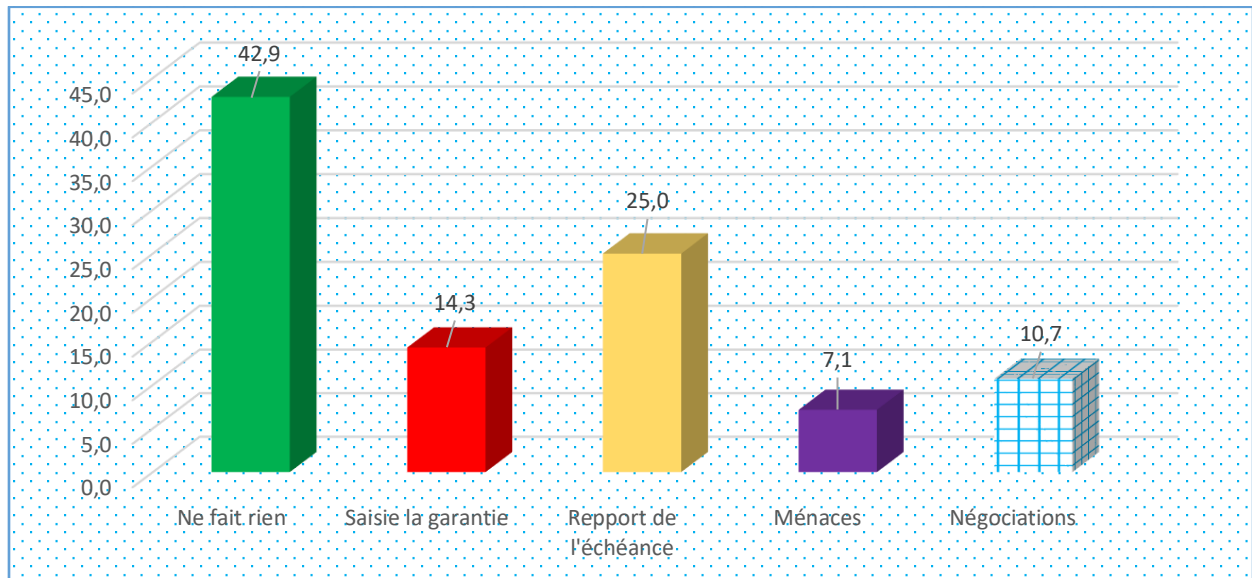
En menant une analyse prenant en compte le genre, les commerçantes sont plus attirées par cette institution. Environ 52 % des femmes ayant contracté un crédit sont financées par une microfinance. La facilité d'octroi de crédit, utilisée de cette institution, permet aux femmes notamment d'obtenir leurs crédits avec des conditions très souples.

Une proportion non négligeable (34,4 %) des commerçants passe par un particulier pour le financement de leurs transactions transfrontalières. Il est important de signaler que ces particuliers financent en général les hommes. Quant aux banques, elles ne financent que 20 % des commerçants. Assurément, dans ces institutions financières classiques, les conditions d'octroi de crédit sont rigides. Par conséquent, la plupart des commerçants ne disposent pas de garanties demandées comme contrepartie du crédit. Les résultats montrent par ailleurs, que d'autres commerçants (3,1 %) obtiennent leur financement auprès de leur fournisseur.

Toutefois, la crise sanitaire a mis à rude épreuve la capacité financière de certains commerçants à rembourser leurs crédits. Les données d'enquête indiquent que 51 % des commerçants ayant contracté un crédit, n'arrivent pas à honorer leurs engagements dans cette période de crise. Les femmes sont les plus frappées par cette incapacité financière à

rembourser leurs dettes. Face à cette situation, les structures d'octroi de crédit ont des attitudes diverses vis-à-vis des commerçants. Le graphique 15 affiche la réaction des différentes structures de crédit.

**Graphique 14 : Réaction des structures de crédit**



*Source : Auteur sur la base des données d'enquête*

La majorité des structures de crédit (environ 43 %) a été sensible à l'incapacité financière des commerçants pendant cette période de crise. A cet effet, ces structures ne font rien pour le moment malgré le non-respect de l'échéance initialement fixée. Certaines structures de crédit (25 %) ont même reporté les échéances de paiement. D'autres (7 %) par contre, menacent les créanciers qui ne sont pas à jour de leurs obligations et certaines (14,3 %) ont même procédé à la saisie de la garantie.

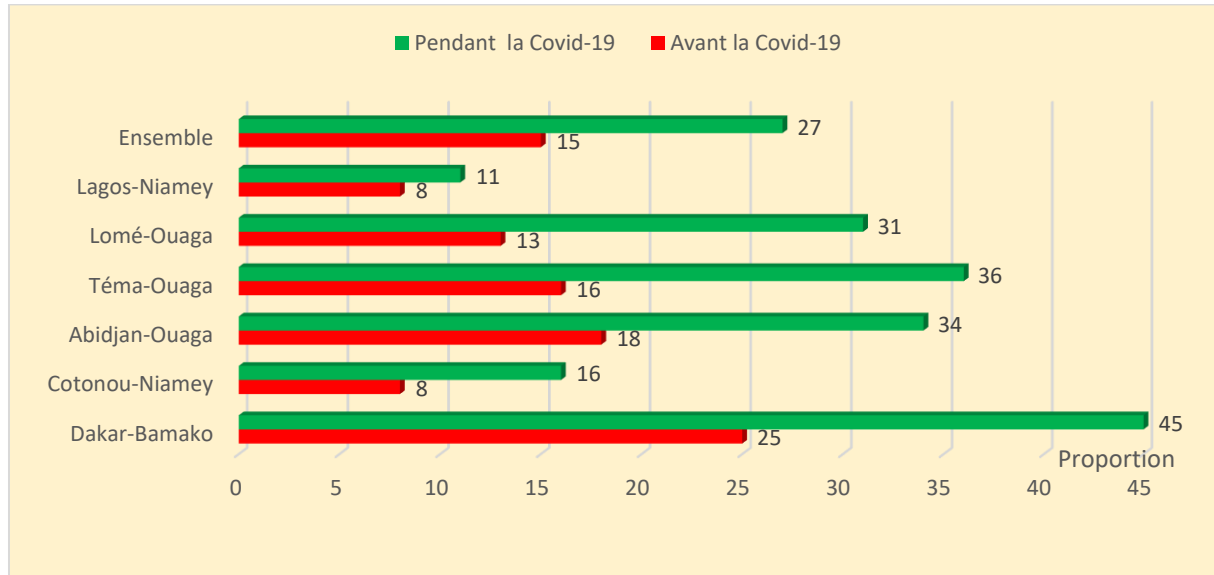
### **3.3.2.1.12. Difficultés économiques rencontrées par les commerçants**

Les commerçants, notamment transfrontaliers, rencontrent d'énormes difficultés économiques en cette période de crise. Les mesures barrières prises par les Etats comme la fermeture des frontières et la distanciation sociale ont impacté négativement leurs activités. En effet, 48 % des commerçants constatent une baisse du niveau de leur activité, 42 % évoquent la baisse du revenu et un risque de faillite pour 10 % des commerçants enquêtés. L'une des difficultés majeures vécues présentement par les commerçants est le problème d'approvisionnement et d'écoulement des marchandises.

### 3.3.2.1.13. Temps d'écoulement des marchandises

Les mesures restrictives prises par les Etats pour limiter les mouvements de personnes ont une incidence négative sur l'écoulement des marchandises. Le graphique 16 indique le temps d'écoulement des produits avant et pendant la crise sanitaire.

Graphique 15 : Temps moyen d'écoulement des marchandises avant et pendant la Covid-19 en jour



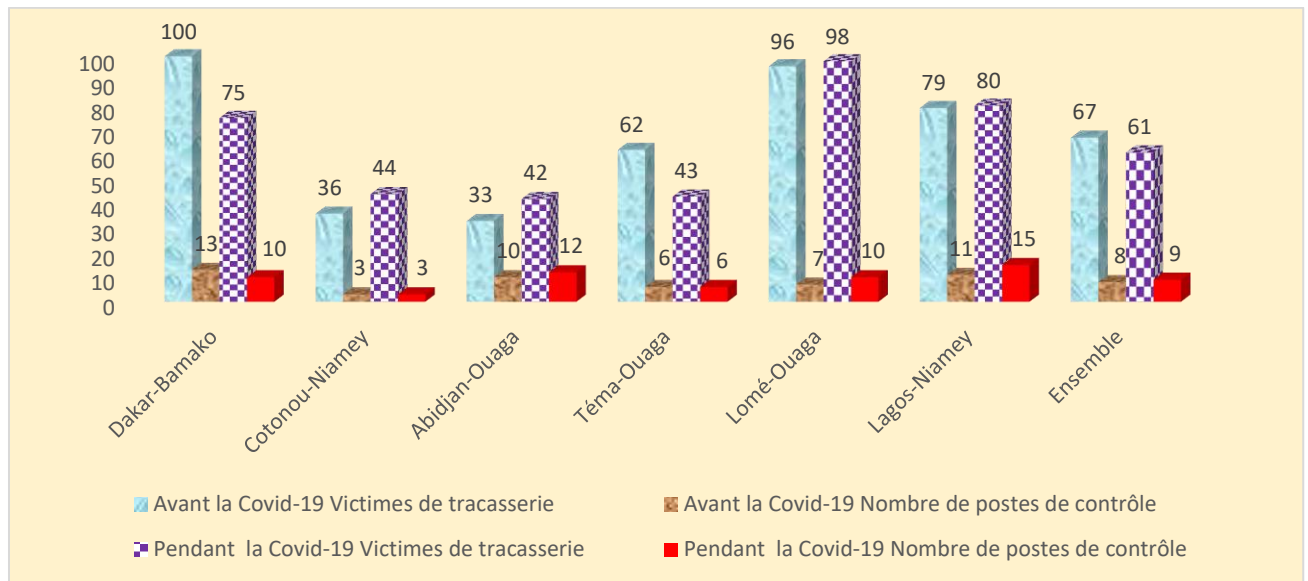
Source : Auteur sur la base des données d'enquête

Le graphique 16 révèle que le temps mis par les commerçants transfrontaliers pour écouler leurs produits a presque doublé en Afrique de l'Ouest avec l'avènement de la Covid-19. En effet, il est passé de 15 jours avant la crise sanitaire à 27 jours en moyenne pendant la crise. Les temps moyens d'écoulement des marchandises ont connu une augmentation sur les corridors Dakar-Bamako, Téma-Ouagadougou et Lomé-Ouagadougou respectivement de 20, 20 et 18 jours. Sur ces corridors, le temps d'écoulement a plus que doublé. Par contre, le corridor Lagos-Kano-Niamey enregistre la plus faible augmentation qui est de trois (03) jours.

### 3.3.2.1.14. Nombre de postes de contrôle et tracasseries sur les corridors

Plusieurs postes de contrôle existent le long des corridors. Le graphique 17 met en relation le nombre de postes de contrôle et la proportion des commerçants victimes de tracasseries sur les corridors ouest-africains.

**Graphique 16 : Relation entre le nombre de postes de contrôle et la proportion des commerçants victimes de tracasseries**



Source : Auteur sur la base des données d'enquête

Il ressort du graphique 17 qu'à l'exception du corridor Abidjan-Ouagadougou, il existe une corrélation positive entre la proportion de commerçants victimes de tracasseries et le nombre de postes de contrôle sur les corridors ouest-africains. Les corridors Dakar-Bamako<sup>7</sup>, Lomé-Ouagadougou<sup>8</sup> et Lagos-Kano-Niamey<sup>9</sup> enregistrent à la fois le nombre de postes de contrôle les plus importants des corridors de l'Afrique de l'Ouest et les proportions les plus importantes des commerçants victimes de tracasseries. Par contre, le corridor Cotonou-Niamey, est l'axe sur lequel on enregistre le plus faible nombre de postes de contrôle (03 postes) et moins de tracasseries. De façon générale, avec l'arrivée de la crise sanitaire en Afrique de l'Ouest, le nombre de postes de contrôle a augmenté (8 postes de contrôle en moyenne par corridor avant la Covid-19 contre 9 postes pendant la crise) pour faire respecter les mesures barrières. Pour lutter contre les tracasseries vécues par les commerçants, il est nécessaire de réduire les postes de contrôle le long des corridors.

<sup>7</sup> Tous les commerçants sont victimes de tracasseries avant la crise pour treize (13) postes de contrôle et pendant la crise 10 postes de contrôle pour 75 % des commerçants victimes de tracasseries.

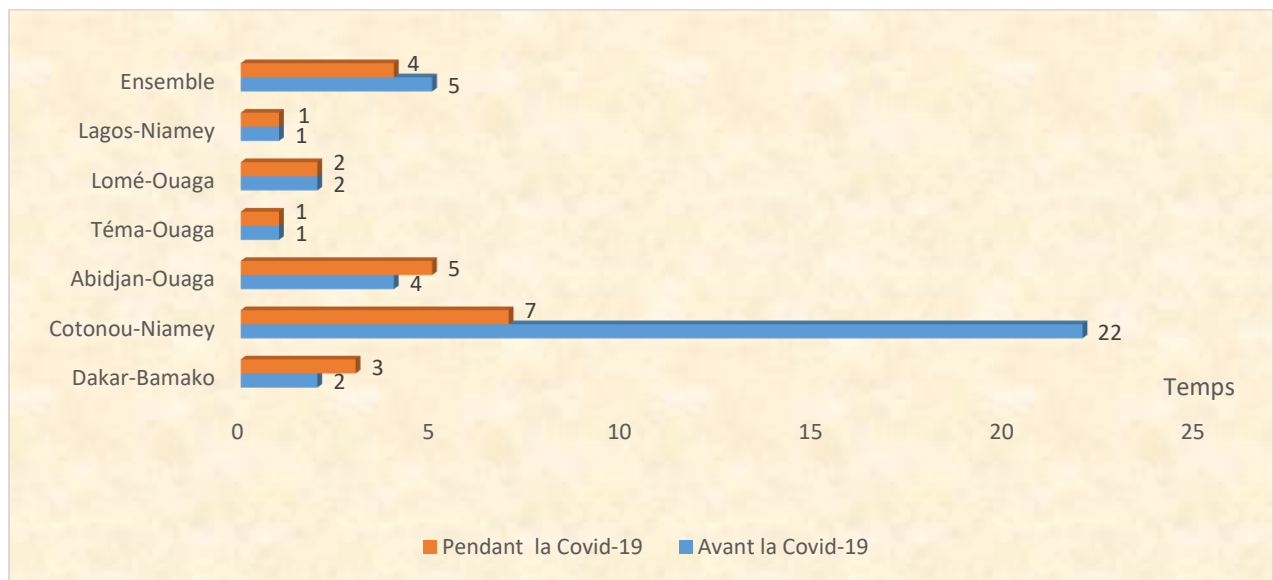
<sup>8</sup> 96 % des commerçants sont victimes de tracasseries avant la crise pour sept (7) postes de contrôle et pendant la crise 10 postes de contrôle pour 98 % des commerçants victimes de tracasseries.

<sup>9</sup> 79 % des commerçants sont victimes de tracasseries avant la crise pour onze (11) postes de contrôle et pendant la crise 15 postes de contrôle pour 80 % des commerçants victimes de tracasseries.

### 3.3.2.1.15. Temps de contrôle au niveau des postes douaniers frontaliers

Dans le cadre du commerce transfrontalier, les commerçants doivent s'acquitter de certains frais. Il s'agit essentiellement des droits de douane pour les produits agréés au SLE, de la Taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et d'autres taxes. Ces frais sont en général payés au niveau des postes douaniers frontaliers. Le graphique 18 présente le temps moyen mis par les commerçants au niveau des postes douaniers frontaliers.

**Graphique 17 : Temps moyen mis au niveau des postes douaniers frontaliers (en heure)**



*Source : Auteur sur la base des données d'enquête*

Le graphique 18 montre que le temps moyen passé par les commerçants des corridors de l'Afrique de l'Ouest a diminué. En effet, il est passé de 5 heures avant la pandémie de coronavirus à 4 heures pendant la crise sanitaire. Cette baisse pourrait s'expliquer par le désencombrement des véhicules au niveau des postes douaniers du fait de la réduction du trafic sur les corridors depuis l'avènement de la crise. Par contre, sur les corridors Bamako-Dakar et Abidjan-Ouaga, le renforcement des mesures de contrôle, visant à limiter la propagation du virus a augmenté le temps de contrôle. Les résultats montrent par ailleurs, que les postes douaniers frontaliers du corridor Cotonou-Niamey font perdre plus de temps aux commerçants (22 heures avant la pandémie et 7 heures pendant la crise). Quant aux corridors Téma-Ouagadougou et Lagos-Niamey, ils enregistrent le plus faible temps (1 heure) de contrôle avant et pendant la crise sanitaire.

Il ressort que la crise sanitaire a eu pour conséquence la réduction du nombre de voyages effectués par les commerçants, la diminution de la valeur des achats, des ventes et du gain net. Par conséquent, plusieurs commerçants, notamment les femmes ont réalisé des pertes importantes. Plusieurs commerçants ayant contracté un crédit pour financer leurs activités sont présentement dans l'incapacité de faire face à leurs engagements.

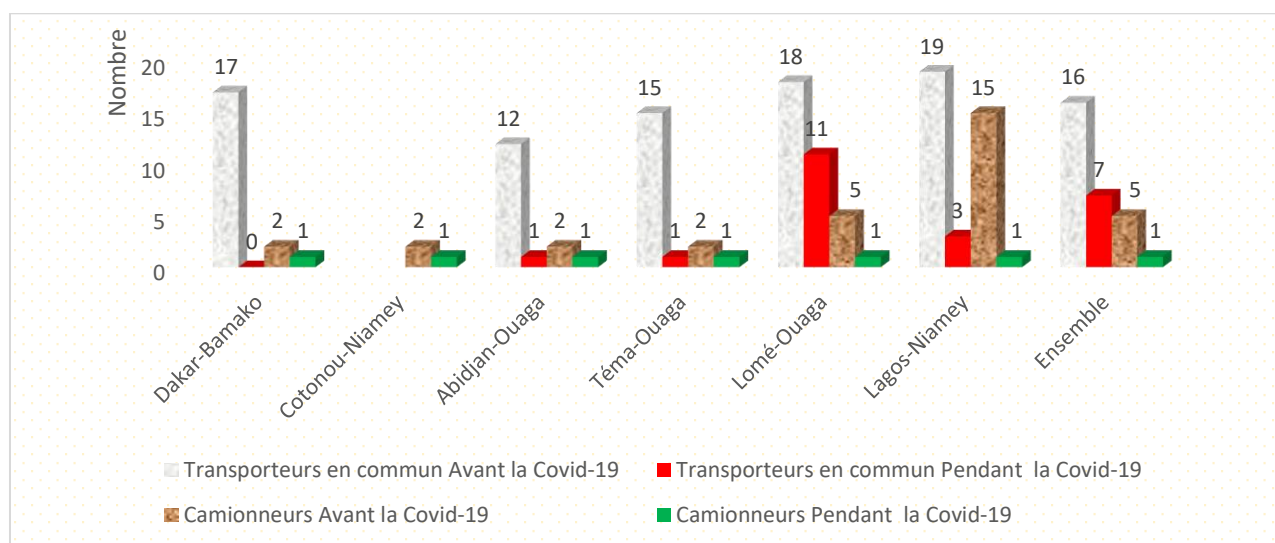
### 3.3.2.2. Transporteurs et camionneurs

Les transporteurs et les camionneurs jouent un rôle important dans l'acheminement des marchandises. Cette section présente entre autres le nombre de voyages effectués, le nombre de passagers transportés, le volume des marchandises transportées, le gain net réalisé, etc.

#### 3.3.2.2.1. Nombre de voyages effectués

Depuis l'avènement de la crise sanitaire, le nombre de voyages effectués par les camionneurs et les transporteurs a varié. Le graphique 19 indique le nombre de voyages effectués par les acteurs du transport avant et pendant la Covid-19.

**Graphique 18 : Nombre moyen de voyages effectués par les transporteurs et les camionneurs par mois**



Source : Auteur sur la base des données d'enquête

Le graphique 19 montre qu'en moyenne, le nombre de voyages par mois effectués par les transporteurs en commun est passé de 16 avant la Covid-19 à 7 pendant la Covid-19. Malgré la crise, certaines compagnies de transport en commun continuent leurs activités de transport de personnes. D'autres par contre se sont lancées dans le transport de marchandises. Le corridor Lomé-Ouagadougou est le plus emprunté (11 voyages en moyenne) malgré le

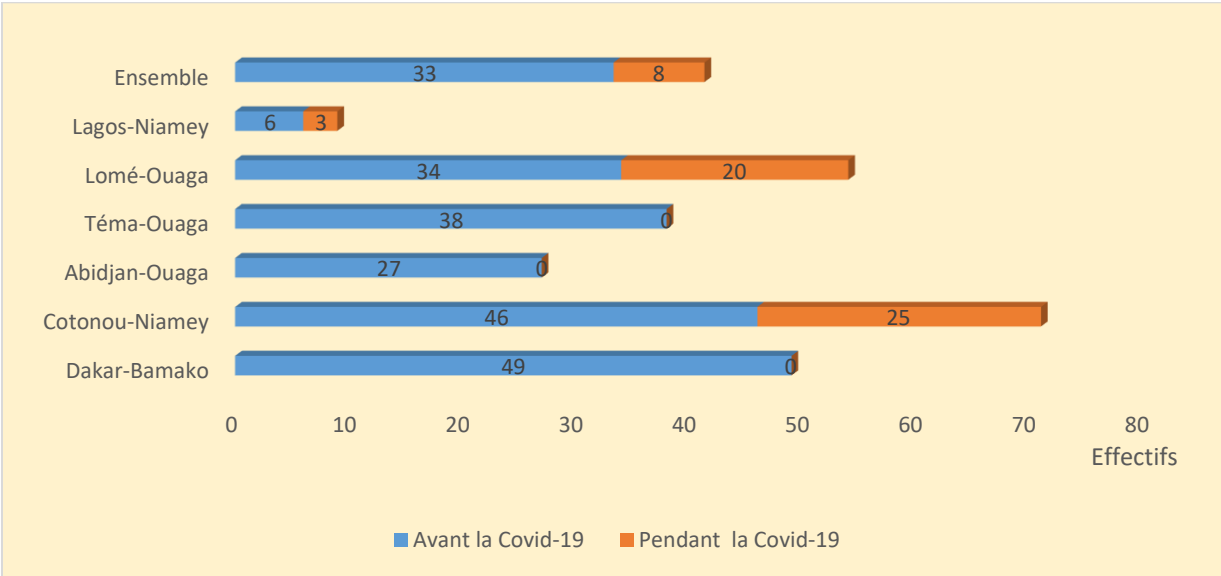
contexte de la Covid-19. En dépit de la fermeture des frontières terrestres pour le transport en commun de personnes, ce type de transport a prospéré sur certains corridors. En effet, certains transporteurs arrivent à franchir les frontières en proposant des pots de vin en contrepartie aux forces de défense et de sécurité. Sur le corridor Dakar-Bamako, on constate un arrêt total des transports en commun avec l'avènement de la crise.

En ce qui concerne les camionneurs, le nombre moyen de voyages sur l'ensemble des corridors est passé de 5 avant la crise à 1 pendant la crise sanitaire. Le corridor Lagos-Niamey connaît la plus forte chute du nombre de voyages par mois. En effet, le nombre de voyages sur ce corridor est passé de 15 avant la Covid-19 à 1 pendant la Covid-19.

**3.3.2.2. Nombre de passagers transportés par voyage**

Les mesures de distanciation sociale vont impacter négativement la capacité de charge des transporteurs. Le graphique 20 affiche le nombre de passagers transportés par les compagnies de transport en commun avant et pendant la pandémie.

**Graphique 19 : Nombre de passagers transportés par voyage avant et pendant la Covid-19**



Source : Auteur sur la base des données d'enquête

Il ressort de la lecture du graphique 20 que dans l'ensemble, le nombre de personnes transportées par voyage est passé de 33 avant la crise à 8 pendant la crise, soit une réduction du nombre de 75 %. Les corridors Cotonou-Niamey (46 personnes avant et 25 pendant la crise) et Lomé Ouaga (34 personnes avant et 20 pendant la crise) présentent le nombre moyen de personnes transportées le plus élevé avant et pendant la crise. Par contre, sur les corridors

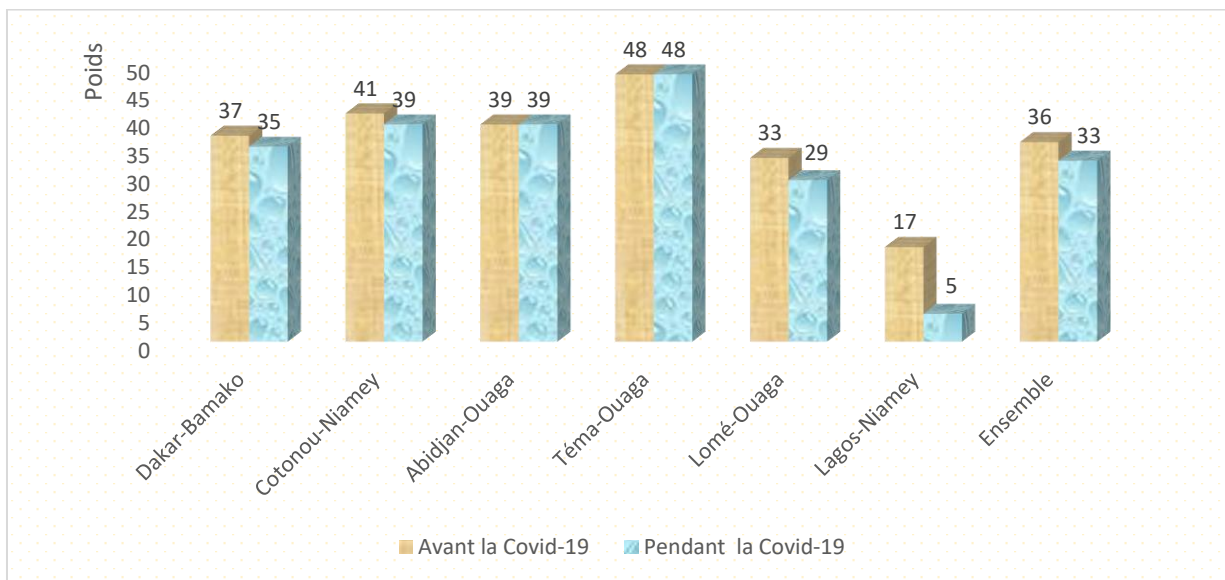


Téma-Ouagadougou, Abidjan-Ouagadougou et Dakar-Bamako, les compagnies de transport en commun ont purement et simplement arrêté le transport des personnes au-delà des frontières pendant la crise sanitaire. Parmi les compagnies de transport en commun, d'autres se sont reconverties en transporteurs de marchandises en vue de faire face à leurs charges fixes.

### 3.3.2.3. Volume de marchandises transportées par voyage

Les camionneurs sont les acteurs principaux du transport des marchandises. Le graphique 21 indique le volume moyen de marchandises transportées par les camionneurs par voyage.

**Graphique 20 : Volume de marchandises transportées par voyage en tonne par les camionneurs**



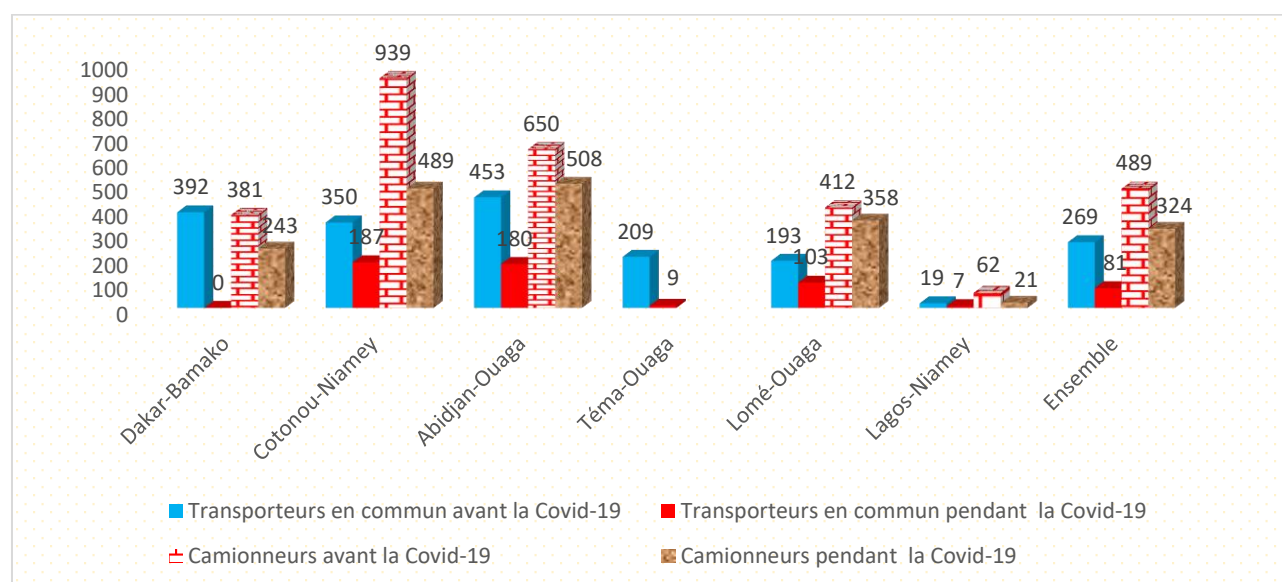
*Source : Auteur sur la base des données d'enquête*

Le graphique 21 indique qu'en moyenne, un camionneur transportait 36 tonnes avant la crise contre 33 pendant la crise, soit une légère baisse du volume transporté de 8 %. Les charges les plus importantes par voyage sont recensées sur les corridors Cotonou-Niamey, Abidjan-Ouagadougou et Téma-Ouagadougou. Par contre, les plus faibles charges sont observées sur le corridor Lagos-Niamey (17 tonnes avant la crise contre 5 pendant la crise sanitaire). Cette réduction du poids des marchandises avec l'avènement de la Covid-19 détériorerait le gain des acteurs du transport.

### 3.3.2.2.4. Gain net réalisé par voyage

L'arrêt des activités de certains transporteurs en commun et la réduction de la charge des camionneurs auront une incidence sur la santé financière des acteurs du transport. Le graphique 22 présente le gain net réalisé par ces acteurs.

**Graphique 21 : Gain net réalisé par voyage par les transporteurs et les camionneurs (en milliers de FCFA)**



Source : Auteur sur la base des données d'enquête

Le gain net moyen réalisé par les transporteurs en commun par voyage est passé de 269 000 à 81 000 FCFA, soit une réduction d'environ 70 %. Les transporteurs des corridors Dakar-Bamako et Téma-Ouagadougou sont les plus affectés, avec respectivement un gain net nul et une réduction de 96 % (passage du gain net de 209 000 à 9 000 FCFA). Par contre ceux des corridors Cotonou-Niamey et Abidjan-Ouagadougou réalisent les gains nets les plus importants en cette période de crise, avec 187 000 et 180 000 FCFA, respectivement pour le premier et le deuxième corridor.

En ce qui concerne les camionneurs, l'impact négatif de la crise sur le gain net est moindre par rapport aux transporteurs en commun. Assurément, le gain net moyen réalisé par les camionneurs est passé de 489 000 avant la crise à 324 000 FCFA pendant la crise, soit une réduction de 34 %. Les camionneurs les plus touchés sont ceux empruntant le corridor Cotonou-Niamey (le gain net moyen est passé de 939 000 à 489 000 FCFA, soit une baisse 48 %) et les moins impactés sont ceux qui empruntent les corridors Abidjan-Ouagadougou et Lomé-Ouagadougou.

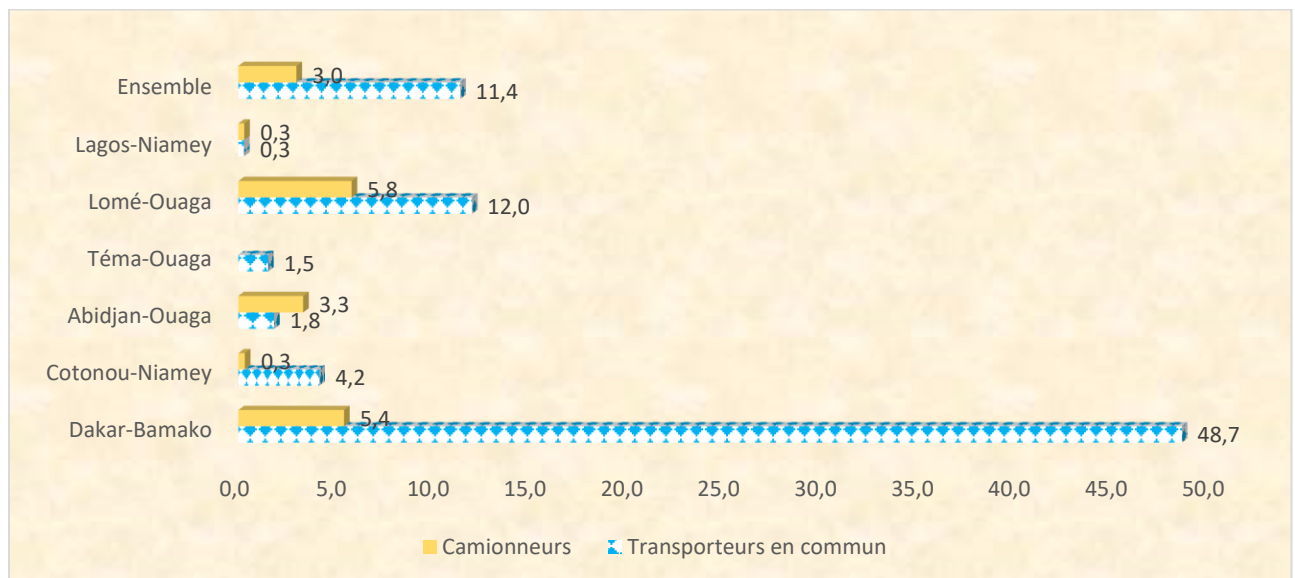
### 3.3.2.2.5. Sources de financement de l'activité des transporteurs

Les données de l'enquête révèlent qu'environ 35 % des transporteurs et camionneurs ont financé leurs activités sur la base d'un emprunt. Par ailleurs sur ces 35 %, les transporteurs en commun sont les plus représentés avec une proportion de 58 %. Pour ces acteurs du transport, les institutions financières classiques constituent la principale source de financement avec une proportion de 65 %, suivie des particuliers, 25 % et des institutions de microfinances pour 10 % des financements. La pandémie a poussé certains créanciers dans l'incapacité d'honorer leurs engagements. Ainsi, 60 % des acteurs n'arrivent pas à s'acquitter de leur dette. A cet effet, 42 % des prêteurs ont entamé des poursuites contre les emprunteurs défaillants, 16 % ont opté pour la négociation pour de nouvelles échéances de paiement et 42 % ne font rien pour le moment.

### 3.3.2.2.6. Perte subie pendant la Covid-19 et difficultés rencontrées

La réduction du nombre de voyage et des passagers pour les transporteurs en commun d'une part et la réduction des charges et du nombre de voyage pour les camionneurs d'autre part ont généré des pertes financières pour ces acteurs. Le graphique 23 indique la perte subie par les transporteurs en commun et les camionneurs.

**Graphique 22 : Perte subie par les transporteurs en commun et les camionneurs (en millions de FCFA)**



Source : Auteur sur la base des données d'enquête

Les transporteurs en commun transfrontaliers sont les plus touchés par la pandémie par rapport aux camionneurs. Depuis l'avènement de la crise sanitaire, les transporteurs en

commun ont perdu en moyenne 11,4 millions de FCFA sur l'ensemble des corridors contre 3 millions environ pour les camionneurs. Les résultats révèlent par ailleurs que les transporteurs en commun du corridor Dakar-Bamako sont les plus impactés avec une perte moyenne d'environ 48,7 millions de FCFA. Par contre, les transporteurs en commun les moins touchés par la crise sont ceux empruntant les corridors Lagos-Niamey (0,3 million de FCFA), Téma-Ouagadougou (1,5 million de FCFA) et Abidjan-Ouagadougou (1,8 million de FCFA).

Quant aux camionneurs, les plus touchés par la perte sont ceux des corridors Bamako-Dakar (5,4 millions de FCFA) et Lomé-Ouagadougou (5,8 millions de FCFA). Les camionneurs les moins impactés par la crise sont ceux des corridors Lagos-Niamey (0,3 million de FCFA) et Cotonou-Niamey (0,3 million de FCFA).

S'agissant, des difficultés rencontrées, elles se situent à trois principaux niveaux. Il s'agit d'abord de la baisse du niveau des activités, ensuite de la baisse du revenu des acteurs et d'éventuels risques de faillite de certaines compagnies de transport.

En somme, la crise de coronavirus a eu pour conséquence la réduction du nombre de voyages des transporteurs en commun et des camionneurs. Par conséquent, le gain net réalisé par ces acteurs s'est vu à la baisse, voire nul pour certains acteurs. Par ailleurs, les pertes entraînées par la crise sont énormes pour les acteurs du transport. Plusieurs acteurs ayant emprunté pour financer leurs activités se sont retrouvés dans l'incapacité d'honorer leurs engagements. Ainsi, un risque de faillite plane sur certaines compagnies de transport si la crise n'est pas maîtrisée dans de brefs délais.

### **3.3.2.3. Impact de la Covid-19 sur les activités douanières**

La douane est une institution fiscale chargée de la perception des droits et taxes dus à l'entrée de marchandises sur un territoire. Son activité est réglementée par le droit national, mais aussi par des accords internationaux (Organisation Mondiale du Commerce (OMC), traités de libre-échange, etc.). Sur les corridors ouest-africains, les produits agroalimentaires ont été mentionnés par la douane comme étant les plus dédouanés. Le tableau 13 résume l'impact de la pandémie sur les activités douanières.

**Tableau 13 : Nombre, volume et valeur du dédouanement journalier**

Pays	Corridors	Nombre de Dédouanements Par jour		Volume dédouané En tonnes par jour		Valeur du dédouanement En millions de FCFA	
		Avant la Covid-19	Pendant la Covid-19	Avant la Covid-19	Pendant la Covid-19	Avant la Covid-19	Pendant la Covid-19
Bénin	Cotonou-Niamey	3	4	150	80	5	1,5
Niger	Cotonou-Niamey	225	75	8500	4500	4250	2250
Burkina Faso	Lomé-Ouagadougou	6	2	180	60	23,8	7,7
Togo	Lomé-Ouagadougou	10	6	272	210	780,3	476,5
Burkina Faso	Téma-Ouagadougou	9	6	1000	ND	4,5	4
Burkina Faso	Abidjan-Ouagadougou	ND <sup>10</sup>	ND	2250	1100	15	8

Source : Auteur sur la base des données d'enquête

Il ressort du tableau 6 que, sur les corridors, les bureaux de douanes de façon générale ont noté une baisse significative du nombre de dédouanements avec l'avènement de la crise sanitaire. Par conséquent, le volume et la valeur des marchandises dédouanées ont connu une contraction. Les douanes béninoise (sur le corridor Cotonou-Niamey) et burkinabè (sur le corridor Lomé-Ouagadougou) sont les plus touchées par cette contraction. En effet, le volume et la valeur des marchandises dédouanées sont passés de 180 à 60 tonnes, soit une baisse de 67 % et de 23,8 à 7,7 millions de FCFA, soit une baisse de 68 % pour la douane burkinabè. Quant à la douane béninoise, le volume est passé de 150 à 80 tonnes, soit une réduction de 47 % et la valeur de 5 à 1,5 million de FCFA, soit une baisse de 70 %.

#### **3.3.2.4. Impact de la Covid-19 sur les activités des services d'immigration**

Les services d'immigration, à l'instar des autres services ont connu un bouleversement de leurs activités. Leur mission quotidienne est essentiellement le contrôle de l'identité des passagers et des carnets de vaccination. Le tableau 14 indique l'impact de la crise sanitaire sur le nombre de véhicules et de passagers traversant la frontière par jour.

<sup>10</sup> ND signifie que la valeur est non déterminée

**Tableau 14 : Nombre de véhicules et de personnes traversant la frontière par jour**

Pays	Corridors	Nombre de véhicules traversant la frontière par jour			Nombre de personnes traversant la frontière par jour		
		Avant la Covid-19	Pendant la Covid-19	Écart	Avant la Covid-19	Pendant la Covid-19	Écart
Niger	Lagos-Kano-Niamey	100	10	-90	100	10	-90
Burkina Faso	Lomé-Ouagadougou	400	100	-300	6000	100	-5900
Togo	Lomé-Ouagadougou	300	100	-200	5000	20	-4980
Niger	Cotonou-Niamey	250	200	-50	1000	500	-500
Bénin	Cotonou-Niamey	200	200	0	1000	400	-600
Mali	Dakar-Bamako	200	10	-190	300	0	-300
Sénégal	Dakar-Bamako	200	12	-188	295	0	-295
Burkina Faso	Abidjan-Ouagadougou	470	165	-305	3400	320	-3080
Burkina Faso	Téma-Ouagadougou	300	200	-100	1000	450	-550

Source : Auteur sur la base des données d'enquête

Le nombre de véhicules traversant les frontières par jour s'est vu à la baisse avec l'avènement de la pandémie de coronavirus. Les baisses les plus importantes ont été constatées sur les corridors Dakar-Bamako et Lagos-Kano-Niamey. En effet, le nombre de véhicules au niveau de la police malienne est passé de 200 avant la crise à 10 pendant la Covid-19, soit une baisse de 95 %. En ce qui concerne le corridor Lagos-Kano-Niamey, le nombre de véhicules est passé de 100 avant la crise sanitaire à 10 pendant la crise, soit une baisse de 90 %.

En considérant le nombre de passagers par jour, la baisse est également significative sur tous les corridors ouest-africains. Le corridor Dakar-Bamako enregistre zéro (0) passager par jour depuis l'arrivée de la pandémie.

## IV. Recommandations

Les recommandations ci-dessous s'adressent aux Etats et à la Commission de la CEDEAO.

### 4.1. Recommandations à l'endroit des Etats

- i) Au niveau de chaque Etat, des mesures doivent être prises par les gouvernements pour soutenir les commerçants et transporteurs en commun et de marchandises afin de relancer leurs activités. Ces mesures peuvent consister en une réduction des taxes

intérieures, du prix du carburant et l'octroi d'aides financières. En un mot, un véritable plan de relance doit être adopté dans chaque Etat pour soutenir le secteur du commerce transfrontalier ;

- ii) Tous les pays doivent s'engager davantage dans la lutte contre les perceptions illicites sur les corridors. A cet effet, il est impératif de réduire les postes de contrôle sur les corridors. La police, la douane et la gendarmerie pourraient par exemple rendre officiel le nombre de postes de contrôle qui existent sur chaque tronçon. Des actions pourraient être menées pour faire connaître à tous, ces postes officiels ;
- iii) La divergence dans l'application des accords dans les différents pays est parfois un handicap à la libre circulation des personnes et des biens. A ce titre, les autorités politiques doivent veiller à la convergence dans la mise en œuvre des accords qu'ils ont ratifié en toute unanimité ;
- iv) Pour lutter contre la fraude, les Etats doivent accentuer les contrôles et sécuriser les frontières ;
- v) Chaque Etat doit promouvoir et développer la transformation industrielle pour assurer la sécurité alimentaire, réduire le chômage et préserver sa stabilité. En effet, la Covid-19 a permis de constater que certains produits importés tels que les masques, les gels hydroalcooliques peuvent être fabriqués localement. L'industrialisation en particulier par le développement de PME/PMI au niveau local peut constituer un moteur de bien-être et de développement économique de la CEDEAO. ;
- vi) Les Etats membres doivent travailler à développer le commerce électronique dans la sous-région par la mise en place du dispositif technique.

#### **4.2. Recommandations à l'endroit de la CEDEAO**

- i) Assurer le leadership du dialogue avec les gouvernements des pays membres pour des propositions d'actions en matière de relance du commerce intracommunautaire ;
- ii) Procéder à une vulgarisation des textes et accords régissant la circulation des personnes et marchandises dans la communauté ;
- iii) Prendre des mesures coercitives pour faire accepter la carte brune CEDEAO ;
- iv) Développer le réseau routier et ferroviaire pour interconnecter les Etats membres. En effet, le mauvais état des infrastructures routières constituant un handicap majeur à

la libre circulation des personnes et des marchandises, les projets de construction des infrastructures sous-régionales pour renforcer certains corridors en routes et en chemins de fer doivent être appuyés du soutien financier de la CEDEAO ;

- v) Travailler à la promotion des postes de contrôle juxtaposés entre les pays ;
- vi) Travailler à réduire les postes de contrôle le long des corridors ;
- vii) Réduire le temps de contrôle des camionneurs sur les différents corridors ;
- viii) Harmoniser le niveau des taxes perçues sur les corridors ;
- ix) Promouvoir le commerce électronique dans l'espace de la CEDEAO ;
- x) Combattre les perceptions illicites et les pratiques anormales dans la communauté à travers la sensibilisation des acteurs, la formation et la fourniture d'information aux usagers sur les droits et obligations
- xi) Mettre en place des mécanismes de recours et d'assistance pour les usagers, y compris à travers des numéros verts à l'image du dispositif mis en place par la Maison des Citoyens de la CEDEAO créée par Enda CACID.

## **V. Difficultés rencontrées**

Le contexte de crise sanitaire dans lequel les données ont été collectées a rendu difficile les opérations de collecte sur le terrain. Quelques difficultés ont été constatées dans la réalisation de la présente étude. Ces difficultés se présentent comme suit :

- ✓ Avec la fermeture des frontières et le respect des mesures de distanciation sociale, plusieurs experts ont utilisé comme outils de communication l'appel téléphonique ou encore les réseaux sociaux comme WhatsApp. Ne voyant pas l'expert en face de lui, certains enquêtés étaient réticents à donner les informations. Aussi, la mauvaise qualité des réseaux de communication n'a pas rendu facile les échanges avec les acteurs ;
- ✓ Certains experts n'ont pas pu rencontrer tous les acteurs transfrontaliers dans leurs villes de résidence. Ils étaient par conséquent obligés de se déplacer vers les villes frontalières à la rencontre des acteurs concernés ;
- ✓ Il a été également très difficile d'obtenir les informations auprès de la douane et des services d'immigration de certains pays. Malgré l'effectivité de toutes les formalités



administratives, certaines structures étatiques sont restées insensibles à la requête des experts ;

- ✓ La non-disponibilité de statistiques et d'études déjà réalisées sur la Covid-19 dans certains pays de la CEDEAO.

## **VI. Conclusion**

Le monde entier fait face, depuis la fin d'année 2019, à une grave crise sanitaire marquée par la propagation rapide de la pandémie de la Covid-19. Cette pandémie qui affecte l'économie mondiale, affecte aussi celle des pays de la CEDEAO avec des conséquences sur le commerce intracommunautaire. En effet, suite aux premiers cas déclarés dans la communauté et aux mesures barrières et de fermeture des frontières prises par les gouvernements des Etats membres, l'activité économique a été fortement ralentie, créant des pertes énormes pour les acteurs dudit-commerce. Les commerçant(e)s transfrontaliers ont vu baisser la valeur de leurs achats, des ventes et du gain net réalisé par voyage. Les résultats de l'étude montrent par ailleurs que les commerçantes transfrontalières sont les plus touchées par les conséquences de cette crise sanitaire dans la CEDEAO. Pour faire face à cette situation, les Etats de la CEDEAO ont pris des mesures pour relancer les activités économiques de façon générale mais celles-ci semblent ne pas considérer la crise que traverse le commerce intracommunautaire.

Il convient donc pour une sortie de cette crise, que les différents Etats sous le leadership de la communauté mettent en place et de façon urgente des plans de soutien aux acteurs du commerce transfrontalier pour relancer leurs activités. Ces mesures doivent accorder une attention particulière aux commerçantes transfrontalières pour permettre aux femmes d'être plus résilientes face aux effets négatifs de la pandémie liée à la Covid-19.

## Bibliographie

Ajayi T. (2020) Violence against Women and Girls in the Shadow of Covid-19: Insights from Africa [Internet], Kujenga Amani. Available from, <https://kujenga-amani.ssrc.org/2020/05/20/violence-against-women-and-girls-in-the-shadow-of-Covid-19-insights-from-africa/>.

APESS (2020) : Note d'analyse des premiers impacts de la pandémie du COVID 19 sur les Exploitations Familiales Agropastorales membres de l'APESS. APESS, 2020.

Berhab R. (2020) Les pays pétroliers africains sous la menace du Covid-19 : enjeux économiques et pistes pour sortir de l'impasse [Internet], Policy Center for the New South-Publications. Available from, <https://www.policycenter.ma/publications/les-pays-p%C3%A9troliers-africains-sous-la-menace-du-Covid-19-enjeux-economiques-et-pistes>.

Bouraima MB, Zonon BIP, Qiu Y. (2020). The first 100 days of Covid-19 Pandemic in the West African Economic and Monetary Union (WAEMU).

Clingendael C. (2020). COVID-19 Impact on West African Value Chains- Netherlands Institute of International Relations [Internet], CRU Policy Brief. Available from, <https://www.clingendael.org/publication/Covid-19-west-africa-impact-value-chains>.

Commission économique pour l'Afrique (2020). Covid-19 en Afrique : sauver des vies et l'économie. Addis-Abeba, Éthiopie, 43 p.

Gruszczynski Lukasz (2020). Covid-19 et commerce international : turbulences temporaires ou changement de paradigme ? La revue européenne du droit, 4p.

International Growth Centre, [Internet]. The shadow pandemic: Gender-based violence and COVID-19. Available from, <https://www.theigc.org/blog/the-shadow-pandemic-gender-based-violence-and-Covid-19/>.

International Monetary Fund (2020). COVID-19: An Unprecedented Threat to Development [Internet], Regional Economic Outlook -SubSaharan Africa. Available from, <https://www.imf.org/en/Publications/REO/SSA/Issues/2020/04/01/sreo0420>.

NELSAP (2012) : Analyse du commerce transfrontalier de produits agricoles dans des corridors sélectionnés de la Région du Bassin du Nil. Rapport de l'initiative du bassin du Nil.

Nkendah, R et al. (2012) : Le Commerce Transfrontalier Informel des Produits Agricoles et Horticoles entre le Cameroun et ses voisins de la CEMAC : Implications sur la Sécurité Alimentaire Sous régionale. ICBE-RF Research Report No. 07/12.

Organisation for Economic Co-operation and Development [Internet], Les réponses de l'OCDE face au coronavirus (COVID-19) : L'Afrique face au COVID-19 : Implications socio-économiques régionales et priorités politiques. Available from, <http://www.oecd.org/coronavirus/policy->

[responses/l-afrique-face-au-Covid-19-implications-socio-economiques-regionales-et-priorites-politiques-5b743bd8/#section-d1e1126](https://www.oecd.org/fr/afrique-face-au-Covid-19-implications-socio-economiques-regionales-et-priorites-politiques-5b743bd8/#section-d1e1126).

Organization for Economic Co-operation and Development [Internet], OECD Policy Responses to Coronavirus (COVID-19). When a global virus meets local realities: Coronavirus (COVID-19) in West Africa. Available from, <http://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/when-a-global-virus-confronts-local-realities-coronavirus-Covid-19-in-west-africa-8af7f692/#section-d1e126>.

Ouitona S. (2020). Covid-19 : le calendrier scolaire réaménagé au Bénin, LE NOUVEL AFRIK.COM. Available from, <https://www.afrik.com/Covid-19-le-calendrier-scolaire-reamenage-au-benin>.

UNESCO. United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, National learning platforms and tools: More on UNESCO's COVID-19 Education Response. Available from, <https://en.unesco.org/Covid19/educationresponse/nationalresponses>.

World Bank (2020). Nigeria's Economy Faces Worst Recession in Four Decades, says New World Bank Report [Internet], Press Release. Available from, <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2020/06/25/nigerias-economy-faces-worst-recession-in-four-decades-says-new-world-bank-report>.

World Food Programme (2020). Update on the impact of Covid-19 on food and nutrition security in West and Central Africa [Internet], The Food crisis prevention network. Available from, <http://www.food-security.net/en/document/update-on-the-impact-of-Covid-19-on-food-and-nutrition-security-in-west-and-central-africa/>.

World Food Programme, Global Monitoring of School Meals during Covid-19 School Closures, World Food Programme. Available from, <https://cdn.wfp.org/2020/school-feeding-map/index.html>.

## Table des matières

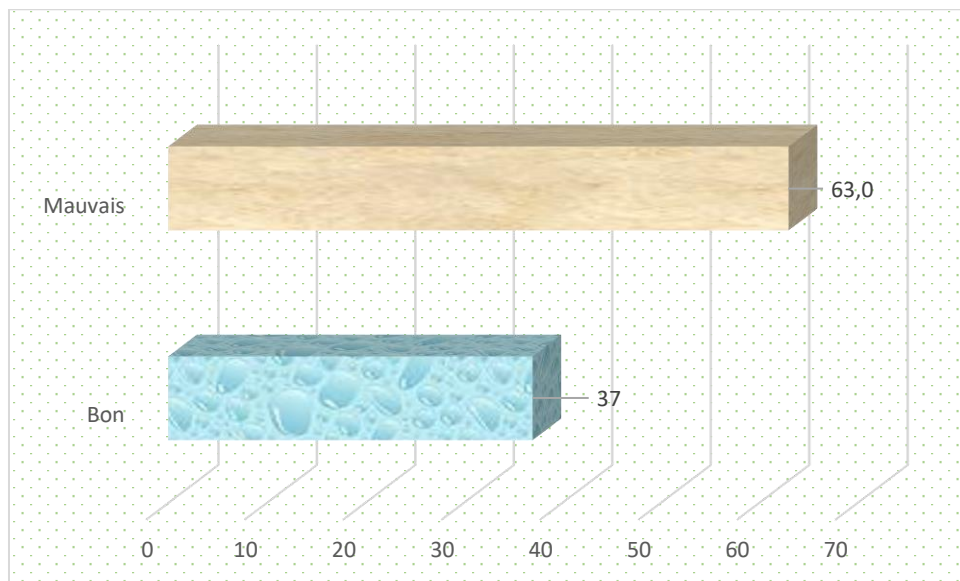
Sommaire .....	iii
Remerciements .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Liste des sigles et acronymes .....	iv
Liste des illustrations.....	v
Liste des graphiques .....	v
Liste des tableaux .....	vi
Liste des annexes.....	vi
Résumé exécutif .....	vii
I. Introduction générale.....	1
1.1. Contexte et justification.....	1
1.2. Objectifs.....	4
II. Méthodologie .....	4
2.1. La collecte des informations.....	4
2.2. Structure des outils de collecte .....	6
III. Résultats et analyse de l'impact de la Covid-19 .....	6
3.1. Impact de la Covid-19 sur le commerce ouest africain : une analyse documentaire... 6	
3.2. Mesures gouvernementales contre les effets de la pandémie .....	7
3.3. Impacts de la COVID-19 sur le commerce transfrontalier.....	11
3.3.1-Analyse des principaux acteurs du commerce sur les corridors .....	11
3.3.1.1. Commerçant(e)s .....	12
3.3.1.1.1. Statut des commerçants .....	12
3.3.1.1.2. Langues parlées par les commerçant(e)s.....	12
3.3.1.1.3. Niveau d'instruction des acteurs .....	13
3.3.1.1.4. Catégorie de commerçants .....	15
3.3.1.2. Transporteurs et camionneurs .....	15
3.3.1. Bref aperçu sur la circulation des marchandises et des personnes.....	16

3.3.1.1.	Etat des routes.....	16
3.3.1.2.	Dynamique dans le secteur d'activités commerciales .....	16
3.3.1.3.	Destination finale des marchandises et des personnes .....	17
3.3.1.4.	Principales contraintes rencontrées .....	18
3.3.2.	Impact de la pandémie de la Covid-19 sur les activités des acteurs du commerce transfrontalier .....	19
3.3.2.1.	Impact sur les activités des commerçant(e)s .....	19
3.3.2.1.1.	Transactions commerciales pendant la Covid-19 .....	19
3.3.2.1.2.	Nombre de voyages effectués par le commerçant .....	20
3.3.2.1.3.	Achats réalisés .....	21
3.3.2.1.4.	Ventes réalisées.....	22
3.3.2.1.5.	Moyens de transport utilisés dans les transactions transfrontalières.....	24
3.3.2.1.6.	Coûts de transport .....	25
3.3.2.1.7.	Gain net réalisé par les commerçant(e)s .....	26
3.3.2.1.8.	Perte réalisée par les commerçants depuis l'arrivée de la Covid-19.....	27
3.3.2.1.9.	Modes de paiement utilisés par les commerçants .....	28
3.3.2.1.10.	Stockage des marchandises.....	29
3.3.2.1.11.	Sources de financement du commerce transfrontalier .....	30
3.3.2.1.12.	Difficultés économiques rencontrées par les commerçants .....	32
3.3.2.1.13.	Temps d'écoulement des marchandises.....	33
3.3.2.1.14.	Nombre de postes de contrôle et tracasseries sur les corridors.....	33
3.3.2.1.15.	Temps de contrôle au niveau des postes douaniers frontaliers .....	35
3.3.2.2.	Transporteurs et camionneurs.....	36
3.3.2.2.1.	Nombre de voyages effectués .....	36
3.3.2.2.2.	Nombre de passagers transportés par voyage .....	37
3.3.2.2.3.	Volume de marchandises transportées par voyage .....	38
3.3.2.2.4.	Gain net réalisé par voyage.....	39

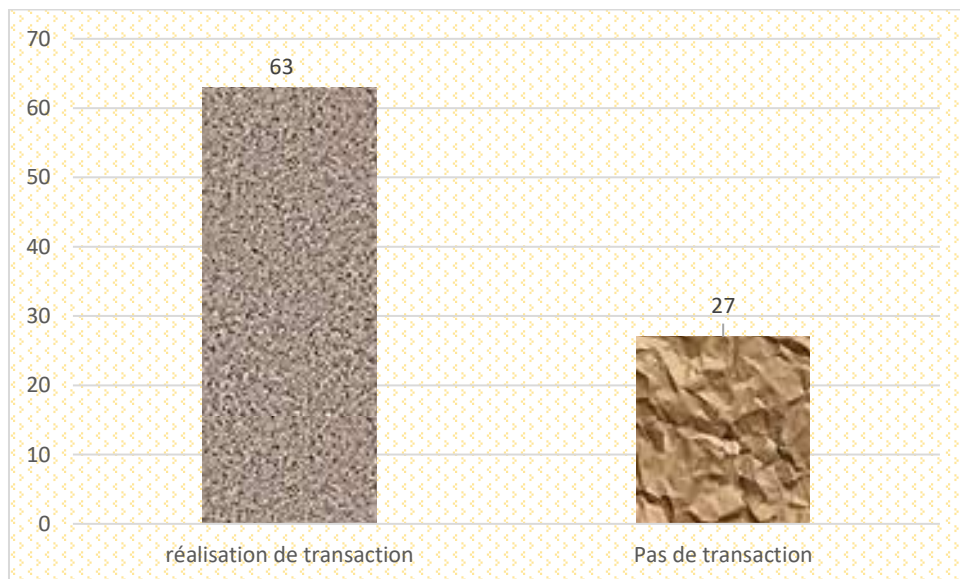
3.3.2.2.5.	Sources de financement de l'activité des transporteurs .....	40
3.3.2.2.6.	Perte subie pendant la Covid-19 et difficultés rencontrées.....	40
3.3.2.3.	Impact de la Covid-19 sur les activités douanières .....	41
3.3.2.4.	Impact de la Covid-19 sur les activités des services d'immigration .....	42
IV.	Recommandations .....	43
4.1.	Recommandations à l'endroit des Etats.....	43
4.2.	Recommandations à l'endroit de la CEDEAO .....	44
V.	Difficultés rencontrées .....	45
VI.	Conclusion.....	46
	Bibliographie .....	47
	Annexes .....	ix

## Annexes

### Annexe 1 : Etat des routes



### Annexe 2 : Réalisation de transactions commerciales



## Annexe 3 : Questionnaire commerçant(e)s

### I. Identification

#### 1. PAYS

1.  Sénégal    2.  Mali    3.  Côte d'Ivoire    4.  Burkina Faso    5.  Niger  
6.  Bénin    7.  Togo    8.  Nigéria    9.  Ghana

#### 2. Nom du corridor ?

1.  Dakar-Bamako    2.  Cotonou-Niamey    3.  Abidjan-Ouagadougou    4.   
Téma-Ouagadougou  
5.  Lomé-Ouagadougou    6.  Lagos-Kano-Niamey    7.  Autre (à préciser)

#### 3. Sexe de l'enquêté

1.  Homme    2.  Femme

#### 4. Age (l'âge en années révolues)

#### 5. Statut matrimonial

1.  Célibataire    2.  Marié    3.  Divorcé    4.  Veuve/veuf    5.  Union libre  
6.  Autre (à préciser) ...

#### 6. Niveau d'étude de l'enquêté

- Aucun     2. Alphabétisé    3.  Primaire    4.  Secondaire    5.  
 Universitaire

#### 7. Langue officielle parlée par le commerçant

1.  Français    2.  Anglais    3.  Portugais    4.  Autre (à préciser)  
*Vous pouvez cocher plusieurs cases.*

#### 8. Type de commerçant ?

1.  Détaillant    2.  Grossiste    3.  Détaillant/Grossiste    4.  Autre (à  
préciser)

#### 9. Quelle (s) est (sont) la (les) destination(s) finale(s) de vos marchandises

1.  Bénin    2.  Burkina Faso    3.  Cap Vert    4.  Côte d'Ivoire    5.  Gambie  
6.  Ghana    7.  Guinée    8.  Guinée Bissau    9.  Libéria    10.  Mali  
11.  Mauritanie    12.  Niger    13.  Nigéria    14.  Sénégal    15.  Sierra Léone  
16.  Togo    17.  Autre (à préciser) ...

#### 10. Vos marchandises sont-elles agréées au SLE CEDEAO ?

1.  Oui    2.  Non

#### 11. Quel est selon vous l'état des routes internationales ?

1.  Bon    2.  Mauvais

### II. Niveau d'impact sur les activités des commerçants et commerçantes

#### 2.1 Avant COVID 19

#### 12. Quels sont les moyens de transport utilisés avant la Covid-19 pour le commerce transfrontalier ?

- Pied    2.  Vélo    3.  Moto



- Véhicule de transport en commun      5.  Camion      6.  Pirogue/Bateau  
7.  Autre (à préciser) .....

**13.** Quel est le nombre moyen de voyage par mois avant la Covid-19 ?

**14.** Citer la nature des produits échangés avant la Covid-19 ?

- Agroalimentaire      2.  Chimique      3.  Caoutchouc et plastique      4.  Papier  
5.  Construction      6.  Tabac      7.  Autres (à préciser)

**15.** Donner la valeur moyenne des achats par voyage avant la Covid-19 en FCFA

**16.** Donner la valeur moyenne des ventes par voyage avant la Covid-19 en FCFA

**17.** Donner le montant payé en termes de Coût de transport par voyage avant la Covid-19 ? (en FCFA)

**18.** Quelle est la Dépense moyenne par voyage avant la Covid-19 en FCFA ?

**19.** Quelle est la valeur du gain net réalisé par voyage avant la Covid-19 en FCFA ?

**20.** Quel est le mode de paiement utilisé avant la Covid-19 ?

1.  Espèce      2.  Troc      3.  Virement bancaire      4.  Chèque  
5.  Transfert via la téléphonie mobile      6.  Autre (à préciser) ...  
Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

**21.** Lieu de stockage des marchandises avant la Covid-19

- Dans mon propre magasin      2.  Dans un magasin en location      3.  Autre (à préciser) .....

**22.** Avez-vous contracté une dette pour financer votre activité ?

1.  Oui      2.  Non

**23.** Si Oui, auprès de quelle structure ?

1. Particulier      2.  Banque      3.  Institution de microfinance      4.  Autre (à préciser) ...

**24.** Quel est le temps moyen (en jour) d'écoulement des marchandises avant la Covid-19

**25.** Etes-vous souvent victime de tracasseries le long des corridors avant la Covid-19 ?

1.  Oui      2.  Non

**26.** Quel est le nombre de postes de contrôle avant la Covid-19 sur le corridor ?

**27.** Quel est le temps moyen de contrôle au niveau des postes douaniers frontaliers avant la Covid-19 ?

2.2 **2.2. Pendant la Covid-19**

**28.** Quels sont les moyens de transport utilisés pendant la Covid-19 ?

1.  Pied      2.  Vélo      3.  Moto      4.  Véhicule de transport en commun  
5.  Camion  
6.  Pirogue/Bateau      7.  Autre (à préciser) ...

*Vous pouvez cocher plusieurs cases*

- 29.** Quel est le nombre moyen de voyages par mois pendant la Covid-19 ?
- 30.** Citer la nature des produits échangés pendant la Covid-19
1.  Agroalimentaire 2.  Chimique 3.  Caoutchouc et plastique 4.  Papier
5.  Construction 6.  Tabac 7. Autres (à préciser) ...
- 31.** Donner la valeur moyenne des achats par voyage pendant la Covid-19 en FCFA
- 32.** Donner la valeur moyenne des ventes par voyage pendant la Covid-19
- 33.** Donner le montant payé en termes de Coût de transport par voyage pendant la Covid ?
- 34.** Quelle est la valeur moyenne des dépenses par voyage pendant la Covid-19 en FCFA ?
- 35.** Quelle est la valeur du gain net réalisé par voyage pendant la Covid-19 en FCFA ?
- 36.** Avez-vous été victime de la Covid-19 ? 1.  Oui 2.  Non
- 37.** Avez-vous fait des transactions commerciales pendant la période de la Covid-19 ?
1.  Oui 2.  Non
- 38.** A combien estimez-vous les pertes subies pendant la Covid-19 en FCFA ?
- 39.** Quel est le mode de paiement utilisé pendant la Covid-19 ?
1.  Espèce 2.  Troc 3.  Virement bancaire 4.  Chèque
5.  Transfert via la téléphonie mobile 6.  Autre (à préciser) .....
- 40.** Dans quel lieu stockez-vous vos marchandises pendant la Covid-19 ?
- Dans mon propre magasin 2.  Dans un magasin en location 3.  Autre (à préciser) .....
- 41.** Parvenez-vous à vous acquitter convenablement de votre dette ?
1.  Oui 2.  Non
- 42.** Si Non, quelle est la réaction de votre structure de crédit face à cette situation ?
- Ne fait rien 2.  Saisie de la garantie 3.  Transfert du dossier à la justice 4.  Autre (à préciser) ...
- 43.** A quel niveau se situent les difficultés économiques actuelles que vous rencontrez ?
1.  Baisse du niveau d'activité 2.  Baisse du revenu 3.  Risque de faillite
4.  Autre (à préciser) .....

44. Quel est le temps moyen d'écoulement des marchandises pendant la Covid-19 ?
45. Êtes-vous souvent victime de tracasseries le long des corridors pendant la Covid-19 ?

1.  Oui      2.  Non

46. Quel est le nombre de postes de contrôle pendant la Covid-19 sur le corridor ?
47. Quel est le temps moyen de contrôle au niveau des postes douaniers frontaliers pendant la Covid-19 ?

### III. Mesures d'atténuation (amoindrissement, réduction) des effets de la COVID 19

48. Quelles mesures spécifiques pour le secteur du transport transfrontalier ?
49. Quelles initiatives ou appuis en direction des camionneurs ?
50. Quelles mesures d'appuis et de facilitation au niveau des frontières et sur les corridors pour une relance des activités ?
51. Quelles initiatives et mesures d'appuis ciblés en direction des commerçants et commerçantes ?
52. Quelles possibilités de substitution des marchandises à commercer ?

### IV. Recommandations

53. Quelles recommandations en direction des Etats pour une meilleure prise en charge des intérêts des commerçants
54. Quelles recommandations en direction de la commission de la CEDEAO

## Annexe 4 : Questionnaire transporteurs en commun et camionneurs

### I. Identification

#### 1. PAYS

1.  Sénégal 2.  Mali 3.  Côte d'Ivoire 4.  Burkina Faso 5.  Niger 6.  Bénin 7.  Togo
8.  Nigéria 9.  Ghana

#### 2. Nom du corridor ?

1.  Dakar-Bamako 2.  Cotonou-Niamey 3.  Abidjan-Ouagadougou 4.  Téma-Ouagadougou 5.  Lomé-Ouagadougou 6.  Lagos-Kano-Niamey 7.  Autre (à préciser)

3. Sexe du transporteur

1.  Masculin      2.  Féminin

4. Type de transport ?

1.  Transport en commun      2.  Transporteur Routier et Camionneur

5. Destination finale du transporteur

1.  Bénin   2.  Burkina Faso   3.  Cap Vert   4.  Côte d'Ivoire   5.  Gambie  
6.  Ghana   7.  Guinée   8.  Guinée Bissau   9.  Libéria   10.  Mali  
11.  Mauritanie   12.  Niger   13.  Nigéria   14.  Sénégal   15.  Sierra Léone  
16.  Togo   17.  Autre (à préciser) ...

6. Quel est selon vous l'état des routes internationales ?

1.  Bon      2.  Mauvais

**II. Niveau d'impact sur les activités des chauffeurs de transports**

**2.1. Avant la COVID-19**

7. Combien de voyages effectuez-vous par mois avant la Covid-19 ?

8. Combien de passagers transportez-vous par voyage ?

9. Si camionneurs, quelle est la nature des marchandises transportées ?

1.  Agroalimentaire      2.  Papier      3.  Chimique      4.  Tabac  
5.  Caoutchouc et plastique      6.  Construction      7.  Electronique      8.  Autre (à préciser..)

Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

10. Quel est le volume (en tonne) de marchandises transportées par voyage ?

11. A combien s'élèvent les gains moyens par voyage ? (en FCFA)

12. Avez-vous contracté une dette pour financer votre activité ?

1.  Oui   2.  Non

13. Si Oui, auprès de quelle structure ?

1.  Particulier   2.  Banque   3.  Institution de micro finance   4.  Autre (à préciser)

14. Quelles sont les principales difficultés rencontrées au cours des voyages avant la Covid-19 ?

1.  Tracasseries policières      2.  Absence de reçu de notification en cas d'infraction
3.  Trop de poste de contrôle      4.  Mauvais état des routes      5.  Autre (à préciser)

## 2.2. Pendant la COVID-19

15. Combien de voyages effectuez-vous par mois pendant la Covid-19 ?

16. Combien de passagers transportez-vous par voyage ?

17. Si camionneurs, quelle est la nature des marchandises transportées ?

1.  Agroalimentaire      2.  Chimique      3.  Caoutchouc et plastique
4.  Papier      5.  Construction      6.  Electronique      7.  Autre (à préciser)...

Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

18. Quel est le volume (en tonne) de marchandises transportées par voyage ?

19. A combien s'élèvent les gains moyens par voyage ? (en FCFA)

20. Parvenez-vous à vous acquitter convenablement de votre dette ?

1.  Oui      2.  Non

21. Si non quelle est la réaction de votre structure de crédit face à cette situation ?

1.  Ne rien faire      2.  Engager des poursuites      3.  Se saisir d'une garantie      4.  Autre (à préciser).

22. A combien estimez-vous les pertes subies pendant la Covid-19 en FCFA ?

23. Quelles sont les principales difficultés que vous avez rencontrées pendant la pandémie de la COVID 19 ?

1.  Baisse du niveau d'activité      2.  Baisse du revenu      3.  Risque d'arrêt d l'activité  
4.  Autre (à préciser) ...

## III. Mesures d'atténuation des effets de la COVID 19

24. Quelles mesures spécifiques pour le secteur du transport transfrontalier ?

25. Quelles initiatives ou appuis en direction des transports en commun ?

26. Quels initiatives ou appuis en direction des camionneurs ?

27. Quelles initiatives et mesures d'appuis ciblés en direction des commerçants et

commerçantes ?

28. Quelles mesures d'appuis et de facilitation au niveau des frontières et sur les corridors pour une relance des activités ?

IV. **Recommandations**

29. Quelles recommandations en direction des Etats pour une meilleure prise en charge des intérêts des commerçants ?

30. Quelles recommandations en direction de la commission de la CEDEAO ?

## **Annexe 5 : Questionnaire Douane**

### **I. IDENTIFICATION**

#### **1. Pays**

1.  Sénégal    2.  Mali    3.  Cote d'Ivoire    4.  Burkina Faso    5.  Niger    6.  Bénin  
7.  Togo    8.  Nigéria    9.  Ghana

#### **2. Nom du Corridor**

1.  Dakar-Bamako    2.  Cotonou-Niamey    3.  Abidjan-Ouagadougou    4.  Téma-Ouaga  
5.  Lomé-Ouagadougou    6.  Lagos-Kano-Niamey    7.  Autre (à préciser)

### **II. Niveau d'impact sur les activités de la Douane**

#### **2.1 Avant la COVID-19**

3. A combien estimez-vous le volume de marchandises dédouanées avant la Covid-19 (journalier en tonne) ?

4. A combien estimez-vous la valeur des marchandises dédouanées avant la Covid-19 (journalier en FCFA) ?

6- A combien s'élève le nombre de dédouanements effectués avant la Covid (journalier) ?

7- A combien estimez-vous le nombre de postes de contrôle sur ce corridor avant la Covid ?

#### **2.2 Pendant la COVID-19**

8- A combien estimez-vous le volume de marchandises dédouanées pendant la Covid-19 (journalier en tonne) ?

9- A combien estimez-vous la valeur des marchandises dédouanées pendant la Covid-19 (journalier en CFA)

10- Listez la nature des marchandises dédouanées

11- A combien s'élève le nombre de dédouanements effectués pendant la Covid-19 (journalier) ?

12- A combien estimez-vous le nombre de postes de contrôle sur ce corridor pendant la Covid ?

### III- Mesure d'atténuation (Amoindrissement, diminution) des effets de la COVID-19

13- Selon vous que faut-il faire pour relancer les activités ?

5. Listez la nature des marchandises dédouanées

14- Quelles mesures spécifiques pour améliorer la fiscalité de porte ?

15- Quelles mesures d'appuis et de facilitation au niveau des frontières et sur les corridors pour une relance des activités ?

16- Quelles possibilités de substitution des marchandises à commercer ?

### IV- Recommandations

17- Quelles recommandations en direction des Etats pour une meilleure prise en charge des intérêts des commerçants ?

18- Quelles recommandations en direction de la commission de la CEDEAO ?

## Annexe 6 : Questionnaire services d'immigration

### I. Identification

#### 1- PAYS

1.  Sénégal 2.  Mali 3.  Côte d'Ivoire 4.  Burkina Faso 5.  Niger  
6.  Bénin 7.  Togo 8.  Nigéria 9.  Ghana

#### 2- Nom du corridor ?

1.  Dakar-Bamako 2.  Cotonou-Niamey 3.  Abidjan-Ouagadougou  
4.  Téma-Ouagadougou 5.  Lomé-Ouagadougou  
6.  Lagos-Kano-Niamey 7.  Autre (à préciser)

#### 3- Tâches habituelles

1.  Contrôle de l'identité des passagers 2.  Contrôle des carnets de vaccination 3.  Autre (à préciser). Vous pouvez cocher plusieurs cases.

#### 4- Destination finale des personnes traversant la frontière

1.  Bénin 2.  Burkina Faso 3.  Cap Vert 4.  Côte d'Ivoire 5.  Gambie  
6.  Ghana 7.  Guinée 8.  Guinée Bissau 9.  Libéria 10.  Mali  
11.  Mauritanie 12.  Niger 13.  Nigéria 16.  Togo 14.  Sénégal 15.

Sierra Léone 17.  Autre à préciser

## II. Niveau d'impact sur les activités des services d'immigration

### 2.1. Avant la COVID-19

5- A combien estimez-vous le nombre de personnes traversant la frontière avant la Covid-19 (jour) ?

6- Pouvez-vous renseigner la nationalité des personnes traversant la frontière avant la Covid-19 ?

1.  Sénégalais    2.  Malien    3.  Ivoirien    4.  Burkinabè    5.  Nigérien  
6.  Béninois    7.  Togolais    8.  Nigérian    9.  autre (à préciser)

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

7- A combien estimez-vous le nombre de véhicules traversant la frontière avant la Covid-19 (transports passagers et camions) /Jour ?

8- A combien estimez-vous le nombre de postes de contrôle sur ce corridor avant la Covid-19 ?

### 2.2. Pendant la COVID-19

9- A combien estimez-vous le nombre de personnes traversant la frontière pendant la Covid-19(jour) ?

10- Pouvez-vous renseigner la nationalité des personnes traversant la frontière pendant la Covid-19 ?

1.  Sénégalais    2.  Malien    3.  Ivoirien    4.  Burkinabè    5.  Nigérien    6.  Béninois  
7.  Togolais    8.  Nigérian     Autre à préciser

11- A combien estimez-vous le nombre de véhicules traversant la frontière pendant la Covid-19(transports passagers et camions) (jour) ?

12- A combien estimez-vous le nombre de postes de contrôle sur ce corridor pendant la Covid-19 ?

### III. Mesures d'atténuation des effets de la COVID 19

13- Selon vous, que faut-il faire pour relancer les activités ?

14- Quelles mesures d'appuis et de facilitation au niveau des frontières et sur les corridors pour une relance des activités ?

### IV. Recommandations

15- Quelles recommandations en direction des Etats pour une meilleure prise en charge des intérêts des commerçants ?

Quelles recommandations en direction de la commission de la CEDEAO ?





Le Centre Africain pour le Commerce, l'Intégration et le Développement (CACID) est un centre de ressources et d'expertise de référence, affilié au réseau Enda Tiers Monde. Il a été fondé en Juillet 2012 comme prolongement du Programme commerce d'Enda Tiers Monde, dont il consolide les 18 années d'activités sur le commerce et les négociations commerciales régionales et multilatérales. Le CACID réunit un réseau large d'experts et de praticiens du développement, du commerce et de l'intégration régionale, ainsi que des personnalités et leaders clés du secteur privé et de la société civile africaine. Ayant son ancrage en Afrique de l'Ouest et travaillant dans tout l'espace de la CEDEAO, le CACID intervient aussi sur l'ensemble du continent africain et sur la scène internationale où il porte la voix des sociétés civiles africaines dans les espaces de négociation et de production des normes de la gouvernance économique globale. Le CACID est un ouvrier de voie et un leader parmi les « Think - and Do -Tank » africain.

**Centre Africain pour le Commerce, l'Intégration et le Développement (ENDA CACID)**

Membre du Réseau International Enda Tiers Monde

73, rue Carnot, BP 6879 Dakar-étoile, SENEGAL

Tel : (+221) 33 821 70 37 - (+221 33 823 57 54)

E-mail: [info@endacacid.org](mailto:info@endacacid.org) / Web: [www.endacacid.org](http://www.endacacid.org)