



Un aperçu du commerce transfrontalier au long du corridor Abidjan-Lagos

Pourquoi collecter des données sur le commerce transfrontalier informel ?

Le commerce transfrontalier informel est un facteur important du commerce intra-africain et de la mise en œuvre de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECA). Une des principales caractéristiques du commerce en Afrique est la présence de convois de commerçants informels qui traversent régulièrement les frontières pour échanger des biens et des services, donnant lieu à des flux intenses qui représentent une part importante du commerce total du continent. Aujourd'hui, le commerce transfrontalier est un aspect majeur de l'économie et du paysage social en Afrique : selon certaines approximations, il représente entre 20 et 75 % du commerce intrarégional total selon les pays. Ce type de commerce soutient les moyens d'existence et crée des emplois, notamment pour les groupes désavantagés et marginalisés.

L'analyse du commerce transfrontalier informel est essentielle pour mesurer le niveau du commerce intra-africain et pour soutenir l'augmentation des flux commerciaux. Les statistiques commerciales officielles ne tiennent généralement compte que du commerce formel, ce qui entraîne une sous-estimation du commerce intra-africain et de celui entre les communautés économiques régionales. La non-prise en compte du commerce informel est due aux difficultés diverses liées à la définition et à la mesure de ce type de commerce ainsi qu'à l'enregistrement des données y afférentes. Le commerce transfrontalier informel consiste généralement en des petits emballages de forme irrégulière de biens mélangés transportés à pied ou à vélo au travers des frontières, et souvent, plusieurs centaines voire plusieurs milliers de petits commerçants traversent un même poste frontalier chaque jour. Dans ce contexte, il est difficile d'arrêter tous les commerçants ou de s'attendre à ce que chacun d'entre eux remplisse un formulaire de douane, et même s'il le faisait, la capacité de traiter autant de formulaires de petite valeur est limitée.

Cette pénurie de données fiables et régulières sur le commerce transfrontalier informel a contribué à ce que le commerce transfrontalier informel ne soit pas reconnu dans les politiques et les programmes nationaux et régionaux, tant au niveau microéconomique que macroéconomique. Il est nécessaire de disposer d'informations sur l'échelle, l'ampleur et les caractéristiques du commerce transfrontalier informel pour faciliter des investissements adaptés et une planification des politiques tenant compte des besoins spéciaux des commerçants informels. En particulier, des données fiables sur le commerce transfrontalier informel seront cruciales pour aider les institutions de financement du développement à concevoir les produits, les installations et les interventions propres à répondre aux défis de financement spécifiques auxquels sont confrontés les commerçants transfrontaliers informels.

Ces données importent également pour le suivi des progrès dans la mise en œuvre des cadres régionaux et continentaux et des initiatives tendant à stimuler le commerce intra-africain. Alors que les pays africains se préparent à mettre en œuvre la ZLECA, il convient de s'efforcer de mettre en place des stratégies de prise en compte du commerce transfrontalier informel et d'attirer l'attention sur l'importance de mesures facilitant l'intégration du commerce transfrontalier informel dans la mise en œuvre de la ZLECA.

Projet pilote au long du corridor Abidjan-Lagos

Dans ce contexte, la Banque africaine d'import-export (AFREXIM) et le Centre africain pour la politique commerciale (CAPC) de la Commission économique pour l'Afrique (CEA) ont récemment lancé un nouveau projet pilote visant à collecter des données sur le commerce transfrontalier informel dans la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et plus particulièrement dans le corridor Abidjan-Lagos. La Commission de l'Union africaine et la CEDEAO sont des partenaires clés du projet et l'Eastern Africa Grain Council (EAGC) a été désigné comme partenaire chef de file de l'exécution du projet.

Le projet collectera des données sur le commerce transfrontalier informel au long du corridor Abidjan-Lagos dans la CEDEAO pendant quatre mois à partir de septembre 2019. Les conclusions de cet exercice devraient permettre non seulement de mieux comprendre le volume, la valeur et la nature des produits échangés au long du corridor, mais aussi de déterminer les contraintes clés de la formalisation. Les données collectées seront aussi ventilées par sexe, ce qui aidera à fournir une meilleure image de la perspective de genre dans le commerce transfrontalier informel, généralement dominé par les femmes.

Établir des cadres régionaux harmonisés pour le commerce transfrontalier informel

La mise en place d'un cadre de mesure du commerce transfrontalier informel de l'Union africaine est un objectif clé du partenariat. La ZLECA représente une parfaite entrée en matière pour garantir que le plein potentiel du commerce transfrontalier informel soit exploité dans un cadre unique et global. Dans cette optique, le projet pilote n'est que la première phase d'un partenariat à long terme entre la CEA et l'AFREXIMBANK ayant pour but d'adopter une méthodologie de mesure du commerce transfrontalier informel au niveau de l'Union africaine.

C'est dans ce contexte que la méthodologie de l'enquête et l'outil de collecte des données sur Android employé dans le cadre du projet pilote se sont inspiré, en les adaptant à la région ouest-africaine, des bonnes pratiques harmonisées de la méthodologie est-africaine et de la technologie du Regional Agricultural Trade and Intelligence Network (RATIN) de l'Eastern Africa Grain Council's (EAGC). La méthodologie est-africaine fonctionne bien au Kenya, au Rwanda et en Ouganda, et on envisage d'assurer l'harmonisation pour l'efficacité de la comparabilité entre la collecte de données sur tout le continent.

Le projet pilote aboutira également à l'élaboration d'un manuel harmonisé pour la collection de données sur le commerce transfrontalier informel dans la CEDEAO, intégré au Programme régional d'appui réglementaire au commerce informel, qui a pour premier objectif l'amélioration de la collecte de données sur le commerce transfrontalier informel.

Le corridor Abidjan-Lagos : que savons-nous ?

Un exercice préliminaire de relevé du profil des frontières a été effectué tout au long du corridor Abidjan-Lagos du 28 mars au 1er avril 2019 afin d'appuyer la sélection des points frontaliers où effectuer la collecte de données et de mieux comprendre les spécificités des frontières, des marchés proches et des commerçants.

Cet exercice visait à saisir les éléments suivants :

- La location et les caractéristiques (y compris l'environnement politique) des marchés frontaliers ;
- Le volume du trafic aux postes frontaliers ;
- Les produits de base échangés aux frontières ;
- Les unités de mesure et les coefficients de conversion ;
- Les observations concernant le commerce des services ;
- Les monnaies utilisées ;

- La démographie des commerçants et
- Les contraintes et les défis relatifs au commerce transfrontalier informel auxquels les acteurs du secteur public et du secteur privé font face.

L'exercice a permis de localiser des infrastructures sociales et économiques comme des hôpitaux, des écoles, de l'eau, de l'électricité et des logements, à tous les points frontaliers. Les organismes publics et les communautés locales sont généralement les principaux acteurs de la facilitation du commerce aux frontières. Les organisations non gouvernementales (ONG) jouent un rôle important à certains points frontaliers. Par exemple, les commerçants de la ville frontalière d'Aflao sont soutenus par les ONG Femmes, Droit et Développement en Afrique (FeDDAF) et Borderless Alliance. Les associations professionnelles travaillant avec des prestataires de services facilitent souvent les transactions entre leurs membres et les organismes publics, et les prêteurs locaux fournissent généralement un accès au financement pour le commerce transfrontalier.

Le volume de commerce transfrontalier informel a été jugé élevé à tous les points de passage, les pics étant généralement tôt le matin et le soir. Les personnes interrogées ont indiqué que le volume du commerce des biens à travers les frontières a des dimensions saisonnières. Les biens échangés tout au long du corridor ont inclus de la nourriture, du carburant, des matières premières d'origine agricole et des produits manufacturés. Les commerçants, en majorité des femmes, contribuent à une grande part du trafic transfrontalier quotidien. Les commerçants transportant des biens passent bien plus de temps à n'importe quel point de passage que ceux sans produits. Au-delà des commerçants qui traversent la frontière à pied, la majorité des autres passages sont des conducteurs qui transportent des biens pour le compte de négociants. Ces conducteurs ont très peu de connaissances concernant les conditions du commerce transfrontalier, car leur rôle est largement limité à celui de transporteur de biens¹.

La majorité des camions qui traversaient la frontière étaient surchargés (comme le montre la figure 2), une pratique qui, comme l'ont expliqué les chauffeurs, est un moyen de sous-déclarer la quantité de marchandises passant la frontière afin d'éviter de payer les frais de dédouanement requis. De plus, cette pratique est vue par les conducteurs de camion comme un moyen de maximiser les profits en réponse aux coûts de transport élevés par camion et par trajet tout au long du corridor.

L'exercice de relevé du profil des frontières a également révélé que les bureaux de douane font généralement payer les frais de douane en fonction de la capacité de charge du véhicule et non pas du volume réel transporté par le camion. Cela pourrait rendre difficile l'estimation du véritable volume et de la valeur du commerce transfrontalier, car des camions seront, à capacités de charge égales, plus chargés les uns que

Figure 1 : discussions de groupe avec les organismes de facilitation du commerce nigériens



Figure 2 : camions et conducteurs faisant la queue en attendant le dédouanement et les instructions des propriétaires de la marchandise pour traverser la frontière vers le Bénin à Hillaconji



¹ Une grande part des conducteurs interrogés avaient des informations limitées au sujet de l'origine (le pays de fabrication) de certains des produits manufacturés qu'ils transportaient à cause de leur rôle mineur dans le traitement des documents requis pour les articles transportés.

les autres. Ce défi met en lumière la nécessité de collecter des données sur le commerce transfrontalier informel afin de capturer également le volume et la valeur non comptabilisés des biens.

Dans la plupart des cas, les prix attractifs des produits dans un pays voisin au long du corridor Abidjan-Lagos contribuent à la hausse du commerce transfrontalier informel. La plupart des commerçants préfèrent utiliser des vélos et des chariots pour participer aux échanges transfrontaliers, car il n'existe pas de méthode standardisée pour évaluer les taxes à payer pour ces articles peu importants ou transportés sur la tête, qui sont déterminées par l'expérience des douaniers. Cette situation arbitraire laisse une marge à l'injustice, au chantage et à la corruption. Le commerce transfrontalier informel de biens peu importants englobe l'eau potable en sachet, les seaux en plastique, les noix de kola et les noix de coco, entre autres produits.

Les problèmes du commerce transfrontalier informel ont été identifiés à tous les points de passage frontaliers. Il s'agit du harcèlement, de la corruption, de la multiplication des documents que les commerçants doivent traiter, ainsi que de nombreux points de contrôle. Par exemple, du côté nigérian de la frontière Seme-Krake, les personnes interrogées ont déclaré être passées en moyenne par un total de 34 points de contrôle le jour et 54 la nuit. Les commerçants se sont également plaints du manque d'information sur les conditions du commerce transfrontalier et ont demandé la mise en place de plateformes de sensibilisation pour renforcer leurs capacités de participation à ce genre de commerce. Les commerçants de transit en particulier ont fait part de leurs inquiétudes concernant la question de l'identification aux frontières. La connectivité à Internet a également été citée comme un problème clé touchant la communication aux points de passage frontaliers.

Quelle est la prochaine étape ?

L'exercice pilote de collection de données au long du corridor Abidjan-Lagos devait commencer en septembre 2019 et durer quatre mois. Les résultats du projet final comprendront un rapport exhaustif détaillant l'étendue, les caractéristiques et les défis du commerce transfrontalier informel au long du corridor Abidjan-Lagos et un manuel harmonisé pour la collecte de données relatives au commerce transfrontalier informel dans la région de la CEDEAO.

Suite au projet pilote initial, l'intention est d'étendre et d'appliquer la méthodologie à d'autres corridors et régions sur le continent, l'objectif final étant d'élaborer un cadre continental unique pour la collecte de données relatives au commerce transfrontalier informel.

Figure 3 : commerçants transfrontaliers informels transportant de l'eau en sachet du Nigéria au Bénin



Figure 4 : camions faisant la queue pour le dédouanement au parc de transit à la frontière Seme-Krake

