L'opération fluidité routière agro-bétail : un dispositif innovant de suivi et d'alerte pour les corridors commerciaux en Afrique de l'Ouest

Messages clés

- **Une réponse opérationnelle aux tracasseries :** L'OFR facilite, en temps réel, la circulation des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques sur les corridors commerciaux, en traduisant concrètement les textes communautaires en pratiques effectives.
- **Un dispositif issu d'un diagnostic partagé :** L'opération repose sur un processus de consultation avec les acteurs du commerce transfrontalier et une mobilisation progressive des administrations et services de contrôle, permettant d'identifier les difficultés et de concevoir des solutions adaptées.
- **Des outils simples et un suivi en temps réel :** Grâce au macaron et à la fiche de chargement, associés à des points focaux clairement identifiés, l'OFR permet une intervention rapide en cas de tracasseries, assurant une circulation plus fluide, sécurisée et transparente des marchandises.
- **Impacts positifs pour les acteurs et les États :** L'OFR a amélioré la connaissance des droits et textes, réduit les tracasseries et les coûts informels, professionnalisé les services de contrôle, favorisé la formalisation des échanges et contribué aux recettes fiscales, tout en soutenant la mobilisation des ressources des organisations professionnelles.
- **Pérennisation et consolidation de l'opération :** La durabilité de l'OFR dépend de financements pour les points focaux et les activités de sensibilisation, du renforcement de l'ancrage institutionnel via des notes officielles, et de la continuité des actions de plaidoyer et de formation pour surmonter les résistances et comportements inadaptés sur les corridors.

1. Contexte et enjeux de l'opération de fluidité routière en Afrique de l'Ouest

En Afrique de l'Ouest, les plaintes fréquemment formulées par les acteurs du commerce transfrontalier lors des différents cadres de concertation organisés à leur intention mettent en lumière l'ampleur des difficultés rencontrées sur les corridors commerciaux de la région. Les contraintes évoquées, notamment les tracasseries routières, les paiements excessifs et illicites, les intimidations, les abus de pouvoir ainsi que les conditions de circulation pénibles etc… sont vécues au quotidien par les transporteurs et commerçants actifs dans le commerce transfrontalier. Le caractère persistant de ces contraintes en a fait une préoccupation centrale, au point d'éclipser fréquemment les autres thématiques abordées lors des échanges et de concentrer les attentes des acteurs sur la recherche de solutions concrètes à ces entraves.

Si la faible application des textes communautaires régissant le commerce transfrontalier constitue l'une des causes majeures de ces difficultés, celles-ci sont également aggravées par la problématique relative

à l'absence d'informations sur les marchandises convoyées sur les différents corridors commerciaux. En effet, en l'absence de documents commerciaux formels (notamment les factures d'achat lors des transactions réalisées sur les marchés et dans les zones de production), les commerçants peinent à justifier la valeur, l'origine ou le point de chargement des marchandises, ce qui les expose à des contrôles plus fréquents et à des tracasseries supplémentaires tout au long des corridors.

Ces constats ont largement contribué à la création de l'Association Ouest-Africaine du Commerce Transfrontalier des produits Alimentaires, Agro-sylvo-pastoraux et Halieutiques (AOCTAH), conçue comme une entité régionale chargée de porter la voix des acteurs du commerce transfrontalier en Afrique de l'Ouest et au Sahel. En 2020, avec l'appui financier du Fonds international de développement agricole (FIDA), l'AOCTAH a initié l'opération de fluidité routière (OFR) dans le cadre du projet *FarmTrack*.

L'objectif de l'OFR est de contribuer à la réduction des obstacles au commerce, en particulier au commerce des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques originaires de la région, dans le respect des textes communautaires en vigueur dans l'espace CEDEAO. À travers cette initiative, il s'agit également de renforcer les moyens de subsistance des communautés agropastorales, afin de les aider à faire face à des défis structurels tels que l'insécurité grandissante, la pauvreté chronique et la récurrence des crises alimentaires et humanitaires.

Démarrée à titre pilote au Burkina Faso en 2020, l'opération fluidité routière est aujourd'hui déployée dans plusieurs pays de la région et mobilise une diversité d'acteurs aux niveaux régional, national et local. Sa mise en œuvre a déjà permis de générer de nombreux enseignements, offrant des perspectives d'amélioration et de consolidation de ce dispositif innovant, conçu pour contribuer durablement à la fluidification du commerce transfrontalier des produits agro-sylvo-pastoraux et halieutiques en Afrique de l'Ouest.

2. L'OFR en pratique : de la conception au déploiement concret sur le terrain

2.1. Mise en place de l'OFR selon une démarche fondée sur un diagnostic partagé

L'Opération Fluidité Routière (OFR) s'appuie sur les textes communautaires régissant le commerce transfrontalier, notamment ceux relatifs à la libre circulation des personnes et des biens au sein de l'espace CEDEAO–UEMOA-CILSS. La base juridique de l'opération repose ainsi sur des normes déjà en vigueur, mais dont l'application demeure partielle sur les corridors commerciaux. L'un des objectifs centraux de l'OFR est précisément de contribuer à la mise en application effective de ces textes, en proposant un dispositif opérationnel capable de réduire les écarts entre les règles formelles et les pratiques observées sur le terrain.

La mise en place de l'OFR s'inscrit dans un processus progressif, initié à partir d'une série de consultations entre les acteurs du commerce transfrontalier. Ces concertations ont été organisées dans le cadre du projet *FarmTrack*, financé par le FIDA, et ont permis de poser un diagnostic partagé sur les principales tracasseries et difficultés rencontrées par les opérateurs lors de leurs déplacements sur les corridors commerciaux. Ces échanges ont mis en évidence la persistance des contrôles irréguliers, des demandes illicites de paiements et des blocages, malgré l'existence de textes communautaires

encadrant la libre circulation des personnes et des biens. Ils ont également permis d'identifier, de manière concertée, des pistes de solutions opérationnelles susceptibles d'apporter des réponses durables à ces contraintes.

Sur la base de ce diagnostic, l'OFR a été conçue comme un dispositif innovant reposant sur une mobilisation large des acteurs du commerce transfrontalier. L'AOCTAH, avec l'appui de ses partenaires, a engagé une série de rencontres de sensibilisation à destination des acteurs impliqués pour le compte des États. Ces échanges ont concerné à la fois les ministères en charge du commerce, de l'agriculture et, selon les pays, de l'administration territoriale, ainsi que les services déconcentrés présents aux frontières. Parallèlement, les corps de contrôle et forces de défense intervenant sur les corridors commerciaux ont été directement associés au processus, notamment la douane, la police, la gendarmerie, les agents des eaux et forêts, les services phytosanitaires etc. L'objectif principal de ces rencontres était de sensibiliser l'ensemble des parties prenantes aux difficultés vécues par les acteurs du commerce transfrontalier et de favoriser leur adhésion au principe et aux modalités de l'OFR.

À l'issue de cette phase de sensibilisation, l'AOCTAH a engagé la structuration institutionnelle du dispositif. Cette étape s'est traduite par l'envoi de courriers officiels aux différentes parties prenantes institutionnelles, les invitant à désigner des points focaux chargés de représenter leurs structures au sein des comités nationaux de fluidité routière agro-bétail. Chaque comité national regroupe ainsi l'AOCTAH, les organisations professionnelles et interprofessionnelles, les représentants des ministères et services techniques concernés, ainsi que les acteurs directement impliqués dans le commerce transfrontalier. Ce cadre de concertation constitue le socle de la gouvernance nationale de l'OFR et facilite la coordination entre les acteurs publics et privés.

Avant l'installation effective de l'OFR sur un corridor donné, une mission spécifique de sensibilisation est conduite le long du corridor concerné. Cette mission permet de rencontrer l'ensemble des postes de contrôle et services intervenant sur l'itinéraire, afin de rappeler les objectifs de l'opération et les modalités pratiques de son fonctionnement. Une fois cette étape achevée, l'OFR entre dans sa phase pleinement opérationnelle, marquée par la pose des macarons sur les véhicules et la mise en place d'un suivi en temps réel des convois. En cas de difficulté ou de tracasserie, le dispositif permet une intervention rapide, notamment à travers la sollicitation directe des responsables des postes concernés par l'intermédiaire des points focaux.

2.2. Déploiement de l'OFR sur le terrain

- **Les outils phares du dispositif de l'OFR**

Sur le plan opérationnel, l'OFR repose sur un système de traçabilité des véhicules transportant des produits agroalimentaires et agrobétail. Ce système s'articule autour de deux outils complémentaires :

- **le macaron** apposé sur le véhicule au moment du chargement. Grâce à ce macaron, le principe est de suivre le véhicule de bout en bout, depuis le site de chargement jusqu'à la destination finale, avec la possibilité d'intervenir en temps réel en cas de tracasseries, de blocages ou de demandes illicites sur le corridor.

- **la fiche de chargement**, qui accompagne le macaron tout au long du trajet. La fiche de chargement constitue une source capitale d'informations pour l'ensemble des services intervenant aux postes de contrôle et aux frontières (douanes, police, gendarmerie, services phytosanitaires, services techniques, etc.). Elle renseigne notamment sur la nature de la cargaison, l'opérateur, l'itinéraire et les volumes transportés, facilitant ainsi la prise en charge du véhicule par les différents corps de contrôle.

Ces deux outils ont été élaborés en 2020 avec l'appui technique de la direction Douane et Libre Circulation de la CEDEAO. Cette collaboration a permis de garantir la crédibilité institutionnelle des outils de l'OFR et leur reconnaissance par les services de contrôle sur le terrain. Afin d'assurer la disponibilité de ces outils, un mécanisme de contribution pour la pérennisation a spontanément émergé de l'expérience de déploiement de l'OFR sur le terrain (voir encadré 1).

Encadré 1 : Un mécanisme de contribution pour la pérennisation du macaron

Le macaron OFR n'est pas vendu, mais mis à disposition des acteurs moyennant une contribution, destinée à assurer la pérennité du dispositif. Entre 2020 et 2023, la production des macarons a été entièrement prise en charge par le projet *FarmTrack*, permettant aux acteurs de bénéficier du dispositif sans coûts additionnels, hormis les frais douaniers réglementaires aux frontières.

À l'issue du projet, la question du financement de la production des macarons s'est posée de manière concrète. L'absence de macaron pour certains véhicules a rapidement entraîné des blocages aux postes de contrôle, accompagnés de sanctions financières importantes. Face à cette situation, les acteurs ont collectivement réagi en saisissant leurs organisations professionnelles et l'AOCTAH.

C'est ainsi qu'en décembre 2023, les acteurs ont décidé de mettre en place un mécanisme volontaire de contribution, fondé sur une comparaison entre le coût du macaron et les montants habituellement versés sous forme de faux frais sur les corridors. Dans certains cas, où les faux frais pouvaient atteindre jusqu'à 1,8 million de FCFA par trajet, les opérateurs ont accepté de contribuer à hauteur de 50 000 à 70 000 FCFA par macaron, afin de continuer à bénéficier des facilités offertes par l'OFR.

Ce mécanisme marque une appropriation effective du dispositif par les acteurs, et constitue un levier important pour sa durabilité.

- **Des acteurs clairement identifiés à chaque niveau**

La mise en œuvre de l'OFR repose sur une articulation claire des rôles entre plusieurs catégories d'acteurs :

- **L'AOCTAH,** initiatrice de l'opération, en tant que faitière regroupant des organisations professionnelles. Elle assure la coordination générale du dispositif et dispose, dans chaque pays, d'un point focal « fluidité routière agro-bétail », issu des organisations membres. Ce point focal est désigné par consensus au sein des interprofessions nationales et constitue le contact figurant sur le macaron.

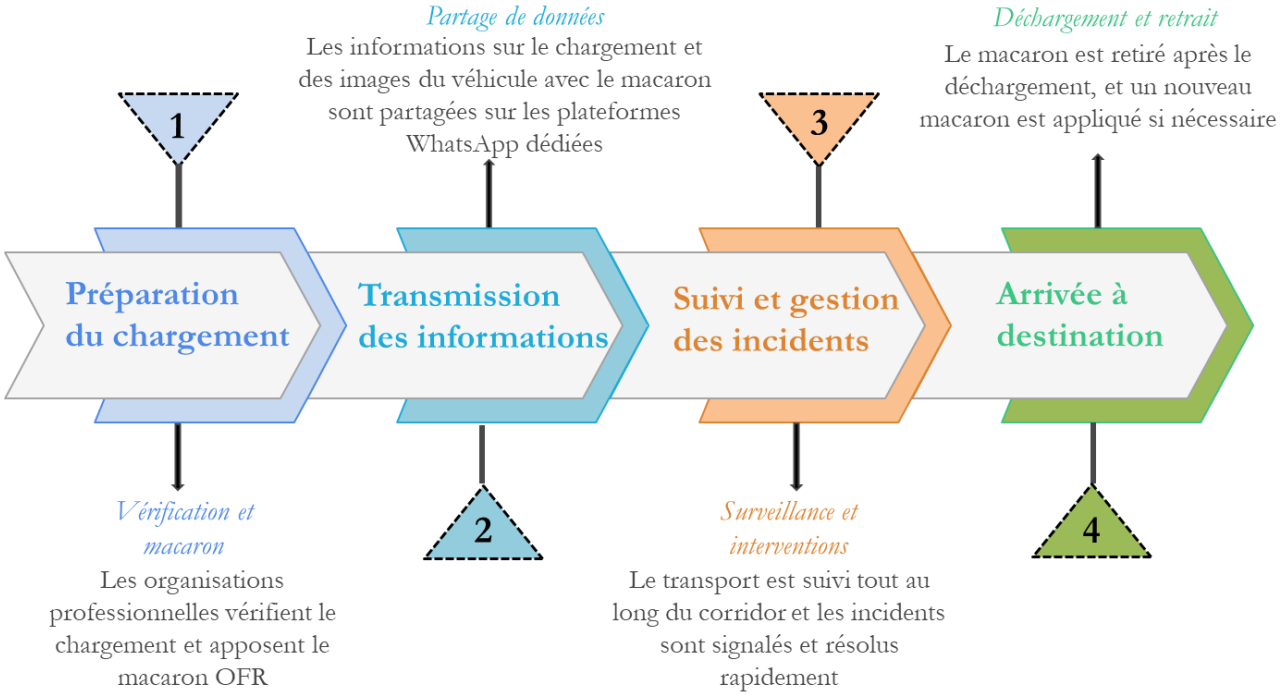
- **Les institutions régionales, CEDEAO, UEMOA et CILSS,** accompagnent la mise en œuvre de l'opération et contribuent à son ancrage dans les politiques régionales de commerce et de sécurité alimentaire.
- **Les points focaux institutionnels,** agents de l'État officiellement désignés par lettres de mission. Ils sont mobilisés pour intervenir en cas d'entrave ou de tracasserie sur les corridors et constituent un maillon essentiel du dispositif de résolution rapide des incidents.

Les points focaux désignés, tant au niveau de l'AOCTAH que des institutions étatiques, sont des acteurs clés du dispositif. Ils assurent le suivi des véhicules depuis leur point de départ jusqu'à leur destination finale et interviennent de manière coordonnée pour prévenir ou résoudre toute forme de tracasserie sur les corridors commerciaux.

Ce mécanisme de suivi en temps réel constitue l'un des fondements de l'efficacité de l'OFR, en instaurant un cadre de redevabilité, de réactivité et de collaboration entre acteurs publics et privés du commerce transfrontalier.

2.3. Déroulement opérationnel de l'OFR

Le déploiement et la mise en œuvre de l'OFR reposent sur un dispositif opérationnel clairement défini, mobilisant les organisations professionnelles, l'AOCTAH et les services de contrôle concernés, dans une logique de prévention et de résolution rapide des entraves à la circulation des marchandises sur les corridors commerciaux.



- **Préparation du chargement et apposition du macaron.** Les organisations professionnelles membres de l'AOCTAH jouent un rôle central dans la phase de départ des chargements. Étant présentes directement sur les sites de chargement, elles sont chargées de la mise à disposition et de l'apposition des macarons OFR. Avant toute apposition du macaron, l'organisation

professionnelle concernée procède à une vérification complète du chargement, depuis le début jusqu'à la fin des opérations, afin de s'assurer qu'aucun produit illicite n'est intégré. Une fois cette vérification achevée, une fiche de transport est remplie de manière exhaustive, sur la base des informations fournies par l'acteur du commerce (nature des produits, origine, destination, identité du transporteur, etc.). Le macaron est ensuite apposé sur le véhicule. Une photographie du véhicule, intégrant à la fois le macaron visible et la fiche de transport dûment remplie, est prise et transmise via une plateforme numérique dédiée.

- **Transmission de l'information et coordination transfrontalière.** Les informations relatives au chargement (photo du macaron et fiche de transport) sont partagées sur une plateforme WhatsApp régionale mise en place dans le cadre de l'OFR. Chaque pays dispose de sa propre plateforme nationale, interconnectée avec celles des pays de départ et de destination du chargement. Cette transmission simultanée permet aux points focaux nationaux de l'AOCTAH et aux points focaux institutionnels des services de contrôle des pays concernés d'anticiper d'éventuelles difficultés et de se tenir prêts à intervenir en cas de tracasseries signalées sur le corridor.

- **Suivi du transport et gestion des incidents sur le corridor.** Tout au long du trajet, en cas de difficulté ou d'entrave rencontrée par le transporteur (blocage abusif, demande de paiement illicite, retard injustifié), plusieurs canaux d'alerte peuvent être activés. Le chauffeur peut contacter directement le point focal national de l'AOCTAH, ou passer par l'organisation professionnelle du site de chargement, qui relaie alors l'information. Dans certains cas, des messages vocaux du chauffeur décrivant la situation sont enregistrés et partagés sur la plateforme afin de documenter précisément l'incident. Une fois l'alerte transmise, le point focal de l'AOCTAH saisit le point focal institutionnel du service concerné (douanes, police, gendarmerie, eaux et forêts, services phytosanitaires, etc.). Le point focal institutionnel dispose alors du mandat nécessaire pour contacter immédiatement la hiérarchie du service impliqué au niveau de la zone concernée (chef d'escadron, responsable de poste, etc.), afin de faire cesser l'entrave. Dans de nombreux cas, cette intervention permet la libération rapide du véhicule, sans paiement indu, et la poursuite normale du trajet.

- **Arrivée à destination et gestion du macaron.** À l'arrivée à destination, le déchargement peut s'effectuer sur un ou plusieurs sites. Une fois le déchargement totalement achevé, le macaron doit être retiré du véhicule. Cette opération est réalisée soit par l'acteur lui-même, soit, à défaut, par l'organisation professionnelle présente sur le dernier site de déchargement. En cas de nouveau chargement dans le pays de destination, notamment pour un trajet retour vers le pays d'origine ou vers un autre pays, un nouveau macaron OFR doit obligatoirement être apposé, selon la même procédure.

3. Principaux résultats atteints par l'Opération Fluidité Routière (OFR)

Depuis sa mise en place en place en 2020, l'OFR a permis d'atteindre différents résultats significatifs.

- **Une couverture géographique régionale en expansion.** L'OFR est aujourd'hui opérationnelle dans plusieurs pays de la région. Elle est actuellement mise en œuvre au Togo, au Bénin, au Burkina Faso, au Ghana, en Côte d'Ivoire, en Guinée et au Sénégal. D'autres pays manifestent un intérêt croissant pour le dispositif, à l'image du Nigeria, qui a engagé des démarches en vue de son adhésion et dont le démarrage effectif est envisagé à court terme. Cette dynamique progressive traduit à la fois la pertinence du mécanisme et son potentiel de mise à l'échelle à l'échelle régionale.

- **Un mécanisme de contribution financière structurant et durable**. La mise en œuvre de l'OFR repose sur un système de contribution des acteurs, articulé autour de la production et de l'utilisation du macaron. Ce mécanisme permet notamment de couvrir certains coûts opérationnels essentiels, tels que les frais de communication des points focaux institutionnels. À cet effet, des crédits de communication sont périodiquement mis à disposition afin de garantir la réactivité des acteurs impliqués dans le suivi et l'intervention en cas de tracasseries sur les corridors. Par ailleurs, un mode opératoire clair régit la répartition des contributions liées au macaron. Une partie des fonds est destinée aux organisations professionnelles, leur permettant de renforcer leur fonctionnement interne. Ce système constitue une innovation importante, dans la mesure où il favorise une cotisation indirecte des membres, contribuant ainsi à répondre au défi récurrent de mobilisation des ressources au sein des organisations professionnelles.

- **Une meilleure connaissance des textes et des droits par les acteurs du commerce.** Grâce à l'OFR, les acteurs du commerce transfrontalier ont progressivement pris conscience de l'existence des textes communautaires et nationaux qui régissent leurs activités. Ils sont désormais mieux informés de leurs droits et devoirs, ce qui renforce leur capacité à dialoguer avec les services de contrôle et à contester les pratiques abusives. Cette appropriation des cadres réglementaires constitue un changement majeur par rapport aux pratiques antérieures, souvent marquées par l'acceptation passive des tracasseries.

- **Une professionnalisation accrue des services de contrôle aux frontières.** L'OFR a contribué à recentrer les services frontaliers sur leurs missions régaliennes. Chaque service est désormais incité à respecter strictement son cahier des charges. Les douanes se concentrent sur la déclaration et la prise en charge formelle des marchandises, en abandonnant les pratiques informelles. La police et la gendarmerie assurent le contrôle des véhicules, des documents et des personnes à bord, sans exiger de paiements indus. Les services phytosanitaires délivrent les certificats requis en tenant compte des documents du pays de provenance et en appliquant les tarifications officielles. Cette clarification des rôles et responsabilités a permis de réduire les délais de traitement et d'améliorer la fluidité du passage des marchandises.

- **Une réduction significative des tracasseries et des abus.** L'OFR a permis de limiter de manière notable les pratiques d'intimidation, de refoulement et de paiements informels qui affectaient les acteurs du commerce transfrontalier. La présence d'un dispositif de suivi et l'implication directe des organisations professionnelles et de l'AOCTAH ont instauré un climat de vigilance accrue. Les services de contrôle, conscients de l'existence de mécanismes

de remontée et de traitement des incidents, accordent désormais une attention particulière aux chargements couverts par l'OFR, lesquels sont traités plus rapidement et dans le respect des procédures.

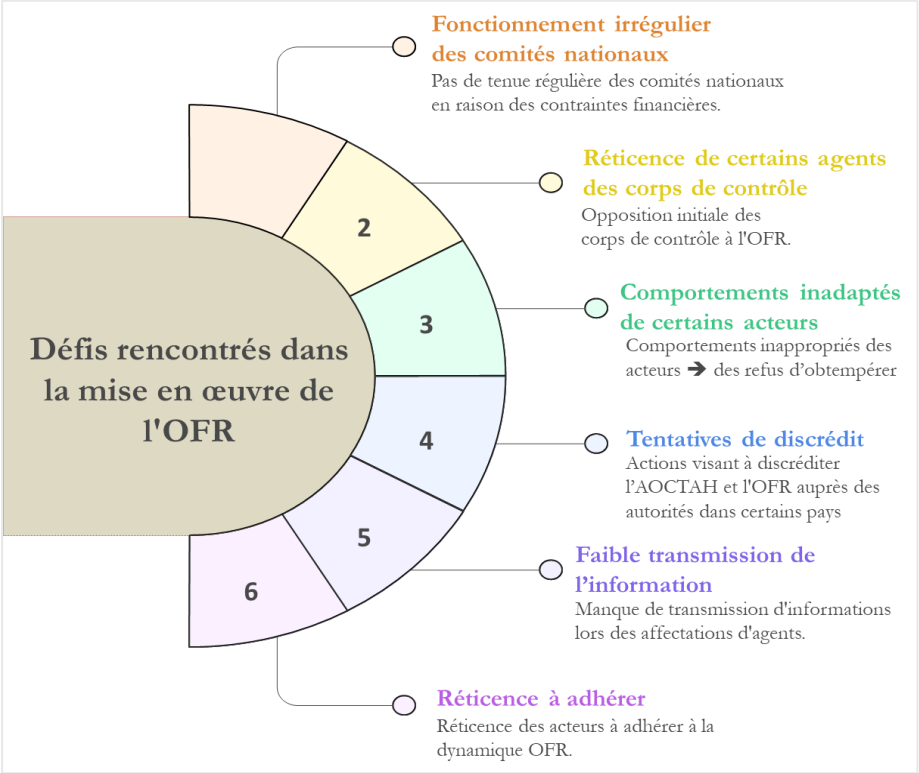
- **Des retombées positives pour les finances publiques.** Au-delà des bénéfices pour les acteurs privés, l'OFR génère également des impacts positifs pour les États. La formalisation accrue des opérations de transport et de commerce transfrontalier se traduit par une augmentation des déclarations officielles. Les recettes correspondantes sont désormais versées dans les caisses publiques, contrairement aux pratiques antérieures où les paiements informels profitaient à des individus. À travers l'OFR, l'AOCTAH contribue ainsi indirectement au renforcement des recettes fiscales des États.

- **Une rationalisation des postes de contrôle sur les corridors.** Le suivi systématique des corridors a permis de mettre en évidence la multiplication excessive des postes de contrôle, souvent en contradiction avec les normes communautaires de la CEDEAO. Sur cette base, certains États ont engagé des actions visant à réduire le nombre de checkpoints sur des axes stratégiques, contribuant ainsi à une meilleure fluidité du trafic et à une réduction des coûts pour les acteurs.

- **Une baisse des coûts de transaction et une amélioration de l'accès à l'information.** La réduction des paiements informels et des délais de passage a permis aux acteurs de commercialiser leurs produits à des coûts plus compétitifs. Par ailleurs, la fiche de transport associée au macaron facilite les contrôles : les informations essentielles (nature et volume des produits, nombre de personnes à bord, identité du chauffeur, documents requis) sont immédiatement accessibles. Dans de nombreux cas, cette transparence permet même d'alléger les contrôles physiques, les agents accordant leur confiance aux informations fournies, ce qui accélère davantage le passage des chargements.

4. Contraintes et difficultés rencontrées, et solutions développées

La mise en œuvre de l'OFR s'est déroulée dans un environnement institutionnel et opérationnel complexe, marqué par des résistances, des contraintes organisationnelles et des pratiques ancrées dans l'informel. Si l'initiative a permis d'améliorer significativement la fluidité des échanges et de réduire les tracasseries sur les corridors, elle a également révélé un ensemble de défis liés à l'adhésion des acteurs, à la coordination institutionnelle et à la pérennisation du dispositif.



Fonctionnement irrégulier des comités nationaux de l'OFR

- Au démarrage de l'OFR, des comités nationaux se réunissaient de manière régulière, notamment au Burkina Faso, à raison de réunions trimestrielles. Ces cadres permettaient de discuter collectivement des difficultés récurrentes rencontrées sur les corridors et d'amener chaque corps de contrôle concerné à prendre des mesures correctives. Cependant, la tenue régulière de ces réunions s'est progressivement heurtée à des contraintes financières. Le manque de ressources a limité la capacité de l'AOCTAH à maintenir ces cadres de concertation dans la durée. Par ailleurs, l'OFR a suscité des résistances de la part d'acteurs bénéficiant des pratiques informelles, qui ont cherché à discréditer l'initiative et l'AOCTAH auprès des autorités, allant parfois jusqu'à influencer des décisions de suspension des activités dans certains pays. Dans ce contexte, les comités continuent d'exister mais se réunissent de manière ponctuelle et non systématique.
- Face à ces contraintes, l'AOCTAH privilégie une mobilisation ciblée des comités lorsque la situation l'exige, notamment en cas de blocages persistants ou de tensions avec certains services. Elle mise également sur des actions de plaidoyer direct auprès des autorités ministérielles afin de maintenir un minimum de dialogue institutionnel autour de l'OFR.

Réticence et résistances initiales des corps de contrôle

- L'une des principales difficultés rencontrées a été la réticence initiale de certains corps de contrôle à accepter l'OFR. Dans certains cas, cette opposition s'est traduite par la création de nouvelles formes de tracasseries, voire par un refus explicite de reconnaître le macaron et les outils de l'opération.
- Pour répondre à ces situations, l'AOCTAH a adopté une stratégie de plaidoyer institutionnel. Elle saisit formellement les ministères de tutelle concernés par courrier, en documentant les

difficultés rencontrées sur les corridors. Ces démarches aboutissent généralement à l'émission de notes ou d'instructions officielles rappelant aux services déconcentrés l'obligation de faciliter le passage des véhicules porteurs du macaron OFR et de traiter les chargements conformément aux textes en vigueur. Cette approche a permis, dans plusieurs cas, de lever les blocages et de renforcer la reconnaissance officielle de l'OFR.

Comportements inadaptés de certains acteurs du commerce

- Un défi important réside dans le comportement de certains acteurs du commerce transfrontalier, qui perçoivent parfois le macaron comme un « laissez-passer ». Cette perception erronée conduit à des refus d'obtempérer aux contrôles, à des attitudes non courtoises, voire à des échanges conflictuels avec les agents de contrôle. De telles situations exposent les acteurs à des sanctions prévues par la loi et limitent la capacité de l'AOCTAH à intervenir en leur faveur, ce qui fragilise l'image et l'efficacité de l'opération.
- Pour répondre à ce défi, l'AOCTAH a engagé des actions de sensibilisation et de formation à destination des acteurs. Ces sessions portent notamment sur le Schéma de Libéralisation des Échanges (SLE), le Tarif Extérieur Commun (TEC), ainsi que sur les droits et devoirs des commerçants. L'objectif est de promouvoir un comportement responsable et courtois, fondé sur le respect des procédures et du rôle des services de contrôle. Ces actions, amorcées avec l'appui de partenaires techniques et financiers tels que la GIZ, sont déployées progressivement et appelées à être renforcées.

Tentatives de discrédit de l'initiative par des acteurs du commerce informel

- L'OFR remet en cause des intérêts établis dans le commerce informel. Certains individus, dont les revenus dépendaient des paiements illicites, ont entrepris des actions visant à discréditer l'initiative et l'AOCTAH auprès des autorités publiques. Ces manœuvres ont parfois conduit à des décisions administratives lourdes, comme la suspension des activités de l'AOCTAH dans certains pays, à l'image du cas du Mali, où une décision ministérielle a été prise à la suite d'informations erronées relayées aux autorités.
- Face à ces situations, l'AOCTAH privilégie le dialogue institutionnel, la clarification des objectifs de l'OFR et la mise à disposition d'informations factuelles démontrant les impacts positifs de l'opération, tant pour les acteurs que pour les États. Cette démarche vise à restaurer la confiance et à repositionner l'OFR comme un outil d'intérêt public.

Faible transmission de l'information lors des affectations des agents

- La mobilité fréquente des agents et responsables des services de contrôle constitue un défi majeur. Lors des affectations, l'information relative à l'OFR est rarement transmise aux nouveaux responsables, ce qui entraîne une perte de continuité. Les nouveaux agents déclarent ne pas connaître l'initiative et reprennent parfois des pratiques de tracasseries, obligeant l'AOCTAH à recommencer les actions de sensibilisation.
- Pour pallier cette difficulté, l'AOCTAH mène un travail permanent de sensibilisation et de rappel auprès des nouveaux responsables affectés sur les corridors. Ce travail, bien que coûteux en temps et en énergie, est indispensable pour assurer la continuité de l'OFR. Il souligne également la

nécessité d'une meilleure institutionnalisation de l'initiative au sein des administrations concernées.

Réticence de certains acteurs à adhérer à la dynamique OFR

- Certains acteurs du commerce demeurent réticents à rejoindre l'OFR, estimant que le respect des procédures et les contrôles formels entraînent une perte de temps par rapport aux pratiques informelles, où les paiements illégaux permettaient un passage rapide sans vérification.
- Malgré ces réticences, la dynamique globale est largement positive. Une large majorité des acteurs – estimée à plus de 80 % – cherche aujourd'hui à intégrer l'OFR afin de sécuriser leurs opérations et de se prémunir contre les tracasseries et abus sur les corridors.

5. Leçons apprises et recommandations

La mise en œuvre de l'Opération Fluidité Routière (OFR) met en évidence le caractère fortement innovant du dispositif, en comparaison avec d'autres mécanismes existants de lutte contre les tracasseries sur les corridors commerciaux régionaux.

Contrairement à des initiatives telles que l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) de l'UEMOA ou le Mécanisme d'Alerte aux Obstacles au Commerce (MAOC) de la CEDEAO, qui reposent principalement sur des signalements a posteriori et des actions de plaidoyer différées, l'OFR se distingue par sa capacité d'intervention en temps réel. Dans les dispositifs classiques, l'acteur subit d'abord l'entrave (paiement illicite, blocage, intimidation), puis signale ultérieurement l'incident, souvent après avoir déjà poursuivi son trajet à plusieurs reprises dans les mêmes conditions.

À l'inverse, l'OFR permet d'intervenir au moment précis où la tracasserie survient, grâce à un système de suivi en temps réel, à l'implication directe des points focaux et à la mobilisation immédiate des hiérarchies des corps de contrôle concernés. Cette réactivité constitue un levier déterminant pour prévenir les abus, réduire les coûts informels supportés par les acteurs et restaurer la confiance entre opérateurs économiques et services de contrôle.

L'expérience montre ainsi que l'efficacité de l'OFR repose moins sur la production de rapports ou de statistiques que sur sa capacité opérationnelle, sa proximité avec les acteurs de terrain et la rapidité des mécanismes de réponse mis en place.

Au regard des enseignements tirés, plusieurs recommandations majeures se dégagent pour consolider et étendre l'Opération Fluidité Routière.

- Premièrement, la pérennisation et l'extension de l'OFR nécessitent des ressources financières conséquentes. Les points focaux, tant au niveau des organisations professionnelles que des institutions étatiques, jouent un rôle central et sont mobilisés de manière quasi permanente, souvent 24 heures sur 24. Leur engagement exige un appui financier adapté, notamment pour la prise en charge des frais de communication, de coordination et de suivi opérationnel.
- Deuxièmement, des financements dédiés sont indispensables pour renforcer les actions de sensibilisation et de formation le long des corridors, tant auprès des acteurs commerciaux que des services de contrôle. Ces actions sont essentielles pour améliorer l'appropriation du dispositif,

prévenir les incompréhensions et favoriser des comportements conformes aux textes communautaires.

- Enfin, il apparaît crucial de renforcer l'ancrage institutionnel de l'OFR à travers l'adoption de notes officielles de soutien par les États et, idéalement, par les institutions régionales. De tels appuis formels contribueraient à sécuriser l'initiative, à limiter les résistances locales et à donner à l'OFR la légitimité nécessaire pour produire des effets durables sur la réduction des tracasseries et l'amélioration de la fluidité des échanges transfrontaliers.

CETTE NOTE A ETE PRODUITE DANS LE CADRE DU PROJET « RENFORCER LA PARTICIPATION DES FEMMES ET DES JEUNES AU COMMERCE TRANSFRONTALIER EN AFRIQUE DE L'OUEST » MIS EN ŒUVRE PAR AOCTAH AVEC LE SOUTIEN DE AGRA