

# TRADING FOOD ACROSS WEST AFRICAN BORDERS



© Crédits : *Urban Food plus*

Un documentaire réalisé par Urban Food Plus

**Edmund K. Akoto-Danso et Hanna Karg / Urban Food Plus / 2020 / 15' / Anglais**

A documentary edited by Urban Food Plus

**Edmund K. Akoto-Danso et Hanna Karg / Urban Food Plus / 2020 / 15' / English**

## SOMMAIRE

---

<b>SYNOPSIS .....</b>	<b>3</b>
<b>SÉQUENÇAGE.....</b>	<b>3</b>
<b>STORY LINE.....</b>	<b>5</b>
<b>SEQUENCES .....</b>	<b>5</b>

## SYNOPSIS

---

**Trading food across West African borders / Edmund K. Akoto-Danso et Hanna Karg / Urban Food Plus / 2020 / 15' /**

*Tracasseries routières / Commercialisation / Produits locaux / Échanges inter-régionaux / Importations*

Ce documentaire présente à partir d'une expérience de terrain l'ensemble des problèmes liés aux tracasseries routières et leur impact sur le commerce intrarégional ouest-africain.

Lors d'un voyage depuis le port de Tema au Ghana jusqu'à Ouagadougou au Burkina Faso à bord d'un camion transportant du riz importé, l'équipe d'Urban Food Plus met en lumière les différents freins au développement du commerce entre pays ouest-africains.



© Crédits : Urban Food plus

## SÉQUENÇAGE

---

### Introduction

00:00:00 à 00:01:42

A l'heure où le marché alimentaire mondialisé a provoqué un changement dans les habitudes de consommation des populations ouest-africaines, de plus en plus d'importations de riz, poissons, blé et conserves de tomates sont acheminées vers les pays côtiers, le Sénégal et le Ghana notamment. Par conséquent, les pays enclavés comme le Mali ou le Burkina Faso dépendent des échanges régionaux et envoient des camions pour transporter ces denrées jusqu'à leurs territoires. Cependant, malgré les différentes mesures mises en place par la Cedeao (Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest) pour favoriser les échanges intrarégionaux, des points de blocage persistent.

### La préparation du voyage

00:01:42 à 00:06:20

Avant de prendre la route depuis le port de Tema jusqu'à Ouagadougou à bord d'un camion transportant du riz importé, l'équipe d'Urban Food Plus rencontre plusieurs acteurs se mobilisant pour le développement du commerce régional, dont la Bordeless Alliance. Une analyse des relations entre organisations impliquées dans le transport de marchandises (agences gouvernementales, secteur privé et syndicats) est présentée.

## Les nombreux et onéreux points de contrôle

00:06:20 à 00:07:54

Le premier point de blocage réside dans la démultiplication des points de contrôle, officiels et officieux, présents sur la route. De manière générale, qu'ils soient arrêtés par la police, les agents de douane ou des employés d'autres services gouvernementaux, les chauffeurs routiers payent un droit de passage pour continuer leur route et éviter les retards de livraison. Entre Tema et Paga, à la frontière entre le Ghana et le Burkina, Urban Food Plus a compté 100 points de contrôle, et 12 entre Paga et Ouagadougou. En moyenne, cela représente un point de contrôle tous les 6,5 Km au Ghana et un tous les 11,3 Km au Burkina Faso.

En plus des retards générés, ces points de contrôle coûtent très cher aux chauffeurs routiers. En moyenne, le camion dans lequel l'équipe d'Urban Food Plus a voyagé, a payé 0,5 \$ à chaque point de contrôle ghanéen et 2,8 \$ au Burkina Faso. Ces tarifs dépendent du type de marchandise ainsi que de son origine, mais aussi de l'organisation de transport et du couloir de circulation emprunté. Par exemple, les chauffeurs transportant des produits périssables ou des animaux vivants sont davantage ciblés par la police, qui les laissent reprendre leur route seulement en échange d'une somme importante.

## De fortes discriminations

00:07:54 à 00:09:13

Les discriminations envers certains groupes sont assez récurrentes. D'après les témoignages de chauffeurs interrogés, les routiers employés par des entreprises de transports sont moins sujets à ces contrôles que des chauffeurs individuels ou appartenant à des syndicats. De la même manière, les transporteurs des compagnies minières sont moins arrêtés que les autres.

## Le transport de produits locaux : l'exemple de la tomate

00:09:13 à 00:12:05

En ce qui concerne le transport de produits locaux, la situation n'en est que plus dramatique. À partir de l'exemple du commerce de la tomate entre le Ghana et le Burkina Faso, Urban Food Plus alerte sur les freins existants mettant à mal les échanges de produits locaux, au profit des importations. En saison haute, les 50 camions quotidiens qui acheminent des stocks de tomates depuis le Burkina Faso vers le Ghana doivent franchir deux fois plus de points de contrôle qu'en saison basse. Selon les estimations d'Urban Food Plus, un camion ghanéen doit payer une somme de 240 \$ à des agences intermédiaires pour franchir les deux frontières, soit 10 fois plus qu'un camion transportant du riz importé !

## Conclusion

00:12:05 à 00:14:46

Finalement, le commerce intrarégional est confronté à de nombreuses difficultés, notamment lorsqu'il s'agit de produits locaux. Afin que les protocoles élaborés par la Cedeao puissent montrer des résultats concluants, des mesures additionnelles établies à l'échelle régionale sont à imaginer pour faciliter les échanges entre les pays ouest-africains, et pour mettre fin à l'ensemble de ces tracasseries routières.

## STORY LINE

---

***Trading food across West African borders / Edmund K. Akoto-Danso et Hanna Karg / Urban Food Plus / 2020 / 15' /***

*Road hassles / Merchandizing / Local products / Inter-regional trade / Imports*

This documentary edited by Urban Food Plus, states the issues linked to road hassles and their impact on intra-regional trade in West Africa.

Through a journey from the port of Tema in Ghana to Ouagadougou in Burkina Faso in a truck transporting imported rice, Urban Food Plus team highlights all the sticking points that impede intra-regional trade from developing.



© *Crédits : Urban Food plus*

## SEQUENCES

---

### **Introduction**

*00:00:00 à 00:01:42*

At a time when globalized food market creates major changes in consumers' habits, the West-African market relies on many imported goods - rice, fish, wheat, and canned tomatoes - conveyed by sea to coastal countries, Senegal and Ghana especially. As a result, landlock states (Mali, Burkina Faso among others) depend on regional trade to gain access to those commodities that are forwarded thanks to truck transportation. Despite the protocols implemented by Ecowas (Economic community of West African States) promoting regional agricultural trade, many breaches hinder those transactions.

### **Journey preparation**

*00:01:42 à 00:06:20*

Before hitting the road from the port of Tema to reach Ouagadougou on a truck transporting imported rice, the Urban Food Plus team meets with stakeholders mobilized in the advocacy of intra-regional trade, among which the Borderless Alliance. Also, an analysis about relations between organizations involved in commodities transports (governmental agencies, private sector and unions) has been done, to have a better picture of the environment in which those trades are operated.

## **The numerous and expensive checkpoints**

*00:06:20 à 00:07:54*

The first brake lies in the multiplication of official and unofficial checkpoints on the road. When stopped by the police, custom officials, or other agencies, drivers usually have to buy their way out to avoid any further delays in their deliveries. From Tema to Paga (at the border between Ghana and Burkina Faso), Urban Food Plus counted 100 checkpoints and 12 between Paga and Ouagadougou. On average, this represents one checkpoint every 6.5 Km in Ghana and one every 11.3 Km in Burkina Faso.

Beside the caused delays, those checkpoints represent a tremendous cost on truck drivers. On average, the truck in which Urban Food Plus team travelled paid 0.5 USD per checkpoint in Ghana, and 2.8 USD in Burkina Faso. These fares usually depend on the type and origin of the commodity, the transporting organization, and the transit corridor. For instance, the drivers transporting perishable goods and living animals are particularly targeted by the police who accept to let them go in exchange of a significant amount of cash.

## **Discriminations towards certain groups**

*00:07:54 à 00:09:13*

Furthermore, discrimination against certain groups is quite common. Testimonies of several truck drivers showed that drivers employed by trucking companies experience less harassment than individual drivers or drivers organized in unions. Also, when the truck is transporting goods of a mining company, the number of stops in checkpoints is rarer.

## **Transporting local products: the tomato case study**

*00:09:13 à 00:12:05*

As regards with the transportation of local products, the situation is even more dreadful. Through the example of fresh tomato trade between Burkina Faso and Ghana, Urban Food Plus alerts on the existing hindrances that jeopardize trading of local products in favor of importations. During the peak season, the 50-daily trucks that transport fresh tomatoes from Burkina Faso to Ghana have to cross twice as many checkpoints than during the off-season. It has been estimated that a Ghanaian truck has to pay a total of 240 USD to middle-men agencies to cross the two borders, which represents 10 times more than a truck transporting imported rice!

## **Conclusion**

*00:12:05 à 00:14:46*

In the end, intra-regional trade faces many problems, especially when it comes to local products. To enable Ecowas' protocols to show conclusive results, additional regional measures need to be implemented to facilitate transactions between West-African countries and to put these road hassles to an end.