Notes ouest-africaines

Accessibilité et infrastructures des villes frontalières

AVRIL 2019 **Nº 23**



Secrétariat du Club DU SAHEL ET DE L'AFRIQUE DE L'OUEST

OCDE
DES POLITIQUES MEILLEURES POUR UNE VIE MEILLEURE

NOTES OUEST-AFRICAINES avril 2019 Nº 23

ACCESSIBILITÉ ET INFRASTRUCTURES DES VILLES FRONTALIÈRES

Collection « Villes »

Sous la direction de Marie Trémolières et Olivier J. Walther

Aussi dans cette Collection :

« Intégration régionale des villes frontalières », N° 20
« Population et morphologies des villes frontalières », N° 21
« Entreprises et santé dans les villes frontalières », N° 22

Secrétariat du Club DU SAHEL ET DE L'AFRIQUE DE L'OUEST

OCDE DES POLITIQUES MEILLEURES POUR UNE VIE MEILLEURE

NOTES OUEST-AFRICAINES

Les *Notes ouest-africaines* analysent les dynamiques socio-économiques, politiques et sécuritaires que traverse l'Afrique dans une perspective régionale et multidisciplinaire. Elles cherchent à stimuler la discussion, rassembler les informations et mieux anticiper les transformations en cours pour les politiques à venir. Elles visent à partager des études avec une large audience d'experts, de praticiens du développement, de décisionnaires et de lecteurs avertis. Les Notes sont disponibles en anglais et/ou en français ; les résumés dans les deux langues. Initiées par le Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest (CSAO) pour éclairer les enjeux ouest-africains, ces analyses sont préparées par son Secrétariat, ses membres et partenaires, les autres départements de l'OCDE, des organisations internationales et autres experts et chercheurs.

Merci de citer cet ouvrage comme suit :
OCDE/CSAO (2019), « Accessibilité et infrastructures des villes frontalières »,
Notes ouest-africaines, N°23, Éditions OCDE, Paris.

https://doi.org/10.1787/256fcaa4-fr

ISSN 2414-2026

Ce document est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les interprétations qui y sont exprimées et les arguments qui y sont employés ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des gouvernements des pays membres de l'OCDE.

Ce document et toute carte qu'il peut comprendre ne préjugent en rien du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Autorisé pour publication par Laurent Bossard, Directeur, Secrétariat du Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest (CSAO/OCDE).

© OCDE 2019

Vous êtes autorisés à copier, télécharger ou imprimer du contenu OCDE pour votre utilisation personnelle. Vous pouvez inclure des extraits des publications, des bases de données et produits multimédia de l'OCDE dans vos documents, présentations, blogs, sites Internet et matériel d'enseignement, sous réserve de faire mention de la source OCDE et du copyright. Les demandes pour usage commercial ou de traduction devront être adressées à rights@oecd.org.

Résumé

Cette Note qui fait partie de la Collection « Villes », analyse l'accessibilité routière, les corridors de transport et les postes de contrôle uniques mis en place dans les villes frontalières d'Afrique de l'Ouest. Un modèle inédit montre que le bassin de population des villes frontalières pourrait être 14 % plus important sans attente aux frontières. L'existence de contrôles routiers diminue de 12 à 50 % ce bassin de population. Une étude des 59 postes de contrôle d'Afrique subsaharienne montre ensuite que la facilitation du commerce se heurte aux intérêts des fonctionnaires et des acteurs privés vivant des frictions de l'intégration régionale.

Mots-clés : accessibilité routière, infrastructures, réseaux urbains, corridors de transport, postes frontières, commerce régional
Classification JEL : O18, O21, R41, R42

À propos de la collection

Résultant d'une démographie croissante et des évolutions sociétales et économiques, l'urbanisation est l'une des transformations les plus spectaculaires de l'Afrique. Ses dynamiques et ses impacts doivent être informés, cartographiés, mesurés et projetés pour construire des options politiques soutenables. C'est l'objet de la Collection « Villes ».

Le Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest

Le Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest (CSAO) est une plateforme internationale indépendante. Le Secrétariat est hébergé au sein de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Sa mission est de promouvoir des politiques régionales à même d'améliorer le bien-être économique et social des populations ouest-africaines. Ses objectifs sont d'améliorer la gouvernance régionale de la sécurité alimentaire et nutritionnelle, et de comprendre les transformations en cours dans la région et leurs implications en matière de politiques publiques par des analyses régionales, spatiales et prospectives. Ses Membres et partenaires sont l'Autriche, la Belgique, le Canada, la Commission de la CEDEAO, le CILSS, les États-Unis, la Commission européenne, la France, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Suisse et la Commission de l'UEMOA. Le CSAO a conclu des protocoles d'accord avec l'Agence du NEPAD et l'Université de Floride (Groupe de recherche sur le Sahel).

En savoir plus : **www.oecd.org/csao**

L'équipe et les remerciements

L'équipe rédactionnelle et éditoriale du Secrétariat du CSAO/OCDE est composée de :
Marie Trémolières, Direction exécutive, marie.tremolieres@oecd.org
Collaborations : Lia Beyeler, Freerk Boedeltje et Sylvie Letassey

Graphisme : Grand Krü Berlin / Daniel Krüger, daniel@grandkrue.de, et Martin Rümmele (cartes)

Ce travail est réalisé dans le cadre du protocole d'accord avec l'Université de Floride (Groupe de recherche sur le Sahel).

La direction scientifique, la coordination des travaux sur le terrain, la cartographie et la rédaction du rapport sont assurées par Olivier J. Walther. Dr Walther est professeur associé invité au Centre d'études africaines de l'Université de Floride, professeur associé en sciences politiques à l'Université du Sud-Danemark et consultant pour le Secrétariat du CSAO/OCDE. owalther@ufl.edu

Les contributeurs externes sont :

Hye Ryeon Jang, doctorante au département des sciences politiques de l'Université de Floride. hrjang52@ufl.edu

Michiel van Eupen, expert en modélisation spatiale, chercheur à l'institut de recherche Alterra (Université de Wageningen). michiel.vaneupen@wur.nl

Lawali Dambo, enseignant-chercheur au Département de géographie de l'Université Abdou Moumouni de Niamey (Niger). lawali.dambo@gmail.com

L'équipe du Secrétariat aimerait remercier les personnes suivantes pour leur contribution à la rédaction de ce rapport : Laurent Bossard, Philipp Heinrigs, Secrétariat du CSAO/OCDE ; Paul Nugent, Isabella Soi, Wolfgang Zeller, Université d'Edimbourg ; Dieudonné Kam, Brahima Cissé, CILSS ; Younsa Yansambou Habibatou, REACH ; Edmond Sougué ; Mohamadou Abdoul, Mamoudou Tapily, Agence allemande de coopération internationale pour le développement ; Amadou Oumarou, Moustapha Koné, Université de Niamey ; Jade Siu, Université de Birmingham ; Laure Dumolard, Organisation mondiale de la santé ; Moussa Ismaïla Touré, Binta Diakité, Agence pour la promotion des investissements au Mali ; Sarah McKune, Leonardo A. Villalón, Greg Kiker, Alioune Sow, Université de Floride ; Bruce Whitehouse, Lehigh University ; Armelle Choplin, Université de Paris-Est ; Christine Stabell Benn, Université du Sud-Danemark ; Denis Retaillé, Université de Bordeaux ; Jean Rubio, Alexandra Lafont, Petia Tzvetanova, Jean Peyrony, Mission opérationnelle transfrontalière (MOT).

 © CSAO/OCDE

Table des matières

SIGLES ET ABRÉVIATIONS **7**

RÉSUMÉ **8**

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE DES VILLES FRONTALIÈRES D'AFRIQUE DE L'OUEST **12**

Distance, infrastructures de transport et réseaux de villes 12
Mesurer l'accessibilité des villes frontalières 14
L'attente aux frontières rend les villes moins accessibles 18
Des tracasseries qui ralentissent l'intégration régionale 26
L'état des routes conditionne l'accessibilité des villes frontalières 30
Accessibilité urbaine et politiques de développement 39

VILLES FRONTALIÈRES, CORRIDORS DE TRANSPORT ET POSTES DE CONTRÔLE FRONTALIERS **44**

Villes frontalières et facilitation du commerce régional 44
Des autoroutes transafricaines aux corridors de transport 45
Diversité régionale des postes de contrôle frontaliers 52
Frictions aux frontières 57

RÉFÉRENCES **65**

CARTES

Carte 1.1 Accessibilité des agglomérations urbaines situées à moins de 20 km d'une frontière 17
Carte 1.2 Régions frontalières principales et secondaires 21
Carte 1.3 Bassin de population des agglomérations frontalières sans attente aux frontières 25
Carte 1.4 Postes de contrôle sur les principaux axes routiers ouest-africains, 2017 29
Carte 1.5 Accessibilité et contrôles routiers, 2017 33
Carte 1.6 État et catégories des routes dans le Dendi, 2018 37
Carte 1.7 Accessibilité routière des villes du Dendi avec ou sans attente aux frontières 40
Carte 1.8 Accessibilité routière de Gaya (Niger) avec ou sans attente aux frontières 41

© CSAO/OCDE

Carte 1.9 Accessibilité routière de Malanville (Bénin) avec ou sans attente aux frontières....42
Carte 1.10 Accessibilité routière de Kamba (Nigéria) avec ou sans attente aux frontières....43
Carte 2.1 Les projets transsahariens avant les indépendances, 1874–1950....47
Carte 2.2 Plan d'ensemble du réseau des routes transcontinentales en Afrique, 2010....48
Carte 2.3 Programme de transport continental....51
Carte 2.4 Postes de contrôle frontaliers unique, 2017....59

ENCADRÉS

Encadré 2.1 Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA)....50
Encadré 2.2 Le poste de contrôle unique de Noépé-Akanu (Togo-Ghana) 63

GRAPHIQUES

Graphique 1.1 Calcul du temps de trajet de chaque ville à l'aide d'une surface de friction....15
Graphique 1.2 Bassins de population avec ou sans attente aux frontières....22
Graphique 1.3 Bassins de population avec ou sans contrôle routier....31
Graphique 1.4 Accroissement du bassin de population des villes du Dendi....38
Graphique 2.1 Types de postes de contrôle frontaliers....54
Graphique 2.2 Poste juxtaposé de Chirundu (Zambie-Zimbabwe)....55
Graphique 2.3 Poste bilatéral de Hillacondji-Sanveekondji (Togo-Bénin)....55
Graphique 2.4 Poste unilatéral de Noépé-Akanu (Togo-Ghana)....56
Graphique 2.5 Postes par région selon leur statut, 2017....57
Graphique 2.6 Types de postes frontaliers par région, 2017....60
Graphique 2.7 Postes frontaliers par situation géographique, 2017....61
Graphique 2.8 Construction du poste juxtaposé de Malanville, 2008, 2010, 2014....62

 © CSAO/OCDE

TABLEAUX

Tableau 1.1 Population urbaine et nombre d'agglomérations par région transfrontalière 19

Tableau 1.2 Villes dont le bassin de population est le plus affecté par l'attente aux frontières 23

Tableau 1.3 Localités et postes de contrôle par pays, 2017 27

Tableau 1.4 Agglomérations dont le bassin de population est le plus affecté par les contrôles routiers 34

Tableau 1.5 Vitesses moyennes selon la catégorie et l'état des routes, en km/h, 2018 35

© CSAO/OCDE

Sigles et abréviations

BAD	Banque africaine de développement
CAE	Communauté d'Afrique de l'Est
CEA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CILSS	Comité permanent inter-États de lutte contre la sécheresse dans le Sahel
COMESA	Marché commun de l'Afrique orientale et australe
CUA	Commission de l'Union africaine
DFID	Department for International Development
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement en Afrique
OCAL	Organisation du corridor Abidjan-Lagos
OIM	Organisation internationale pour les migrations
PCU	Poste de contrôle unique
PIDA	Programme de développement des infrastructures en Afrique
PPP	Partenariats public-privé
RRT	Réseau des routes transafricaines
SKBo	Espace Sikasso-Korhogo-Bobo-Dioulasso
UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine
UE	Union européenne

Cette Note s'appuie sur les données Africapolis produites par le CSAO. Elles reposent sur une approche spatiale et appliquent un critère physique (une zone bâtie en continu) et démographique (plus de 10000 habitants) pour définir une agglomération urbaine. Le terme de ville est ici utilisé au même titre que celui d'agglomération.

© CSAO/OCDE

Résumé

Ce rapport qui compte quatre *Notes ouest-africaines* (nos 20, 21, 22 et 23) est le fruit d'une analyse systématique du rôle joué par les villes frontalières dans le processus d'intégration régionale en Afrique de l'Ouest. Sur la base d'une cartographie multidimensionnelle de 18 pays, le rapport analyse les dynamiques locales développées en milieu urbain, les effets de la distance sur la cohésion nationale, et l'impact des divisions territoriales au niveau international.

Densité, distance et division

- Au niveau local, l'étude des changements démographiques et morphologiques identifie les effets de la densité sur les villes frontalières. Elle montre que depuis le milieu du XXe siècle, la croissance des villes frontalières est presque toujours supérieure à celle des autres villes de la région. Cette croissance rapide est particulièrement visible à moins de 50 kilomètres des frontières nationales, où sont localisés les marchés les plus dynamiques. La croissance est notamment élevée sur les frontières du Nigéria et dans le golfe de Guinée entre le Bénin et le Togo. Le rapport confirme les spécificités des villes frontalières. Vingt-sept d'entre elles forment des agglomérations transfrontalières séparées par des frontières terrestres, par des fleuves ou situées le long d'un littoral. Ces agglomérations ont émergé sans schéma d'aménagement concerté et demeurent très dépendantes les unes des autres.

- Au niveau national, les effets de la distance sur les villes frontalières sont étudiés par les indicateurs de services de santé et des entreprises formelles. La cartographie de la couverture sanitaire régionale montre la profonde hétérogénéité des espaces frontaliers ouest-africains et le potentiel encore largement inexploité d'harmonisation des politiques de santé entre pays. Celle des entreprises formelles spécialisées dans des secteurs stratégiques pour l'intégration régionale révèle une très forte concentration dans les capitales politiques et/ou économiques où se décident les politiques douanières, les stratégies d'importation et de réexportation et où sont localisées les plus grandes infrastructures de transport et de communication. Ces résultats suggèrent que le manque d'investissements publics en matière de services de santé, d'infrastructures routières et d'infrastructures éducatives dans les régions frontalières peut potentiellement poser de graves problèmes de cohésion nationale.

- Au niveau international, les effets de la division territoriale sont appréhendés par un modèle d'accessibilité développé pour rendre compte des

 © CSAO/OCDE

effets de frontière sur les échanges régionaux. Les résultats montrent que le bassin de population des villes frontalières pourrait être 14 % plus important si le passage des frontières n'avait pas d'incidence sur les flux de biens et de personnes et de 12 à 50 % plus important sans poste de contrôle routier. Entre le Bénin, le Niger et le Nigéria, une analyse de l'état du réseau routier montre que le bassin de population combiné des huit villes frontalières augmenterait d'un tiers en l'absence d'attente aux frontières. La revue des postes de contrôle juxtaposés mis en œuvre ou projetés par les États ou les organisations régionales révèle en outre que la facilitation du commerce se heurte aux intérêts particuliers des fonctionnaires et des acteurs privés vivant des frictions de l'intégration régionale. En Afrique de l'Ouest en particulier, peu d'États sont aujourd'hui capables de tirer avantage de ces nouvelles structures de contrôle, dont la plupart sont non fonctionnelles.

Principaux obstacles au développement urbain transfrontalier

Le rapport confirme que les villes frontalières connaissent un déficit d'infrastructures freinant leur développement comme centres d'innovation et carrefours commerciaux régionaux. Ces contraintes s'expriment localement par un développement urbain très largement spontané et par une insuffisance des marchés, zones de stockage, voies de communication urbaines et structures médico-sociales et éducatives. Les villes frontalières peinent également de l'engorgement et du manque d'entretien des infrastructures routières et ferroviaires qui les relient au reste du pays et aux pays voisins. Le manque d'investissements productifs, socio-éducatifs et marchands, caractéristique des villes frontalières, réduit considérablement les économies d'agglomérations potentielles qui résultent de la concentration urbaine. Il renforce en outre les effets négatifs de la distance au plan national et impose de lourdes contraintes aux échanges régionaux.

Du point de vue institutionnel, le principal obstacle réside dans la faible capacité financière des collectivités locales et régionales. Bien que la décentralisation ait atteint une traduction juridique et institutionnelle suffisante, la mise à disposition des outils et des moyens financiers nécessaires à sa mise en œuvre reste limitée. La faible autonomie fiscale, le taux de recouvrement limité et la tendance à ne pas augmenter les impôts en période électorale aggravent cette situation. En conséquence, les collectivités locales manquent souvent de moyens pour mettre en place des investissements décentralisés qui permettraient d'exploiter leurs potentialités urbaines et frontalières.

Options de politique

L'importance démographique et économique des villes frontalières pour l'intégration régionale justifie que des politiques territorialisées adaptées à leurs spécificités soient mises en œuvre.

© CSAO/OCDE

- Les politiques de développement devraient favoriser les avantages potentiels résultant de la densité urbaine au niveau local en appuyant le développement de plans d'aménagement qui maximisent les interactions intra-urbaines. Les économies d'agglomération découlant des fortes densités urbaines permettent potentiellement de minimiser les coûts de transport et de communication, de faciliter la diffusion d'innovations et de rendre plus accessibles certains produits agricoles ou manufacturés. Elles sont cependant plus facilement exploitables par les acteurs si les villes se développent de manière planifiée et concertée de part et d'autre de la frontière. La croissance rapide de la population et l'étalement urbain observés dans les villes frontalières devraient inciter les États et leurs partenaires à investir durablement dans l'accompagnement de ces dynamiques s'ils souhaitent tirer bénéfice des économies d'agglomérations.

- Au plan national, l'enjeu des politiques de développement est de réduire la distance qui sépare les villes frontalières des autres nœuds du réseau urbain afin de minimiser les inconvénients liés à leur marginalisation géographique et de favoriser la cohésion nationale. Le développement des villes frontalières est indissociable des politiques nationales visant à projeter l'autorité et les services de l'État sur l'ensemble du territoire national.

- Au niveau international, les politiques de développement doivent continuer à réduire les frictions qui touchent les 32 000 kilomètres de frontières terrestres qui divisent les États d'Afrique de l'Ouest. Cet objectif peut être atteint en facilitant la mobilité des biens, des personnes, du capital et des idées à courte et longue distance. Ainsi, les corridors de transport, les ports secs, les postes de contrôle juxtaposés, les zones de libre-échange et les pipelines actuellement implémentés par les organisations régionales et les États, devraient être davantage soutenus par les politiques de développement.

© CSAO/OCDE

Accessibilité routière des villes frontalières d'Afrique de l'Ouest

Ce chapitre analyse l'accessibilité routière des villes frontalières d'Afrique de l'Ouest. Un modèle inédit cartographie la population pouvant être atteinte en moins de quatre heures à partir de n'importe quelle ville située à moins de 20 kilomètres d'une frontière terrestre. Il montre que le bassin de population des villes frontalières pourrait être 14 % plus important si le passage des frontières n'occasionnait aucune attente aux flux de biens et de personnes. L'existence de contrôles routiers diminue de 12 % en moyenne le bassin de population des villes frontalières. Pour certains centres situés sur le Golfe de Guinée, la multiplication des contrôles diminue l'accessibilité routière de plus de moitié. Entre Bénin, Niger et Nigéria, la prise en compte de l'état du réseau routier montre que le bassin de population combiné des huit villes frontalières augmenterait d'un tiers en l'absence d'attente aux frontières.

Distance, infrastructures de transport et réseaux de villes

L'accès aux biens et services fournis par les centres urbains constitue une variable déterminante du développement socio-économique en Afrique de l'Ouest. Les villes bien reliées aux réseaux de transport servent aussi bien de marchés aux produits agricoles locaux que de carrefours pour le commerce régional. Les produits disponibles dans ces villes sont à la fois plus nombreux, plus divers et moins coûteux que dans les villes peu accessibles, du fait de la compétition qui s'exerce entre marchands et de leur plus grande facilité à s'approvisionner en dehors de la région. Les villes bien connectées aux réseaux de transport favorisent également les échanges sociaux entre populations aux origines, langues et nationalités diverses. Elles offrent un accès plus direct aux prestations médicales, aux services éducatifs et aux activités culturelles que les villes isolées.

La distance constitue le facteur décisif de l'accessibilité urbaine. Du fait de la relative faiblesse du peuplement humain et de la jeunesse du processus d'urbanisation, les villes ouest-africaines sont souvent séparées par des distances considérables qui imposent des contraintes importantes aux transporteurs et aux passagers. Près de 1400 km séparent Niamey de Diffa au Niger, par

© CSAO/OCDE

exemple, ce qui, compte tenu des conditions de circulation, représente un voyage de deux jours. Les très grandes distances à parcourir limitent les interactions interurbaines, renchérissent les coûts de transport et renforcent la marginalisation des régions les plus éloignées des capitales.

Les villes sont très inégalement dotées en infrastructures, l'un des leviers de l'accessibilité. Celles qui sont reliées par des routes bitumées au reste du réseau national possèdent un avantage comparatif sur celles qui dépendent de pistes plus soumises aux aléas climatiques. L'ouverture d'un nouvel axe de transport est de ce point de vue susceptible de changer radicalement les perspectives de développement des centres urbains enclavés. L'inauguration d'une route goudronnée entre Sévaré et Bandiagara au milieu des années 2000 a, par exemple, accéléré le développement touristique du pays dogon avant le déclenchement de la guerre civile malienne. En Mauritanie, l'achèvement en 2004 de l'axe reliant Nouakchott à Nouadhibou a également encouragé pasteurs et pêcheurs à se relocaliser à proximité du « goudron » et amélioré l'accessibilité aux services socio-éducatifs (Steck, 2012).

L'accessibilité dépend de la distribution spatiale des villes dans l'espace régional. Les villes situées à courte distance les unes des autres bénéficient d'effets d'entraînement qu'il est difficile de reproduire dans des régions faiblement urbanisées. Lorsque plusieurs villes forment un réseau dense, les marchands peuvent y atteindre un plus grand nombre de consommateurs tandis que les producteurs ont le choix entre plusieurs marchés pour y écouler leurs produits. Les infrastructures réalisées par les pouvoirs publics dans ces régions urbaines sont aussi plus rentables qu'ailleurs, du fait du plus grand nombre de personnes qui les utilisent. Ces effets d'agglomérations sont particulièrement visibles dans les conurbations urbaines de l'ouest du Nigéria, dans le delta du fleuve Niger autour d'Onitsha, dans la région métropolitaine de Kano ou dans celle de Dakar.

Les effets conjugués de la distance, des infrastructures et du réseau urbain sont plus prononcés dans les villes frontalières que dans les autres villes d'Afrique de l'Ouest pour trois raisons principales. Tout d'abord, les villes frontalières sont souvent très éloignées des autres villes de leur pays, mais très proches de certains centres urbains étrangers. Cette situation présente un handicap car le passage des frontières occasionne des retards qui augmentent les temps de déplacement. Ensuite, la plupart des réseaux routiers de la région suivent un modèle favorisant la cohésion nationale plutôt que l'intégration régionale. Ce modèle a pour conséquence de privilégier les relations directes entre les villes frontalières et la capitale, plutôt que les relations transfrontalières, qui demeurent extrêmement peu nombreuses dans la région. Seuls cinq axes routiers principaux coupent la frontière nigéro-nigériane longue de 1500 km par exemple. Enfin, nombre de villes forment des agglomérations frontalières (Notes ouest-africaines n° 21), entre lesquelles les échanges

 © CSAO/OCDE

sociaux et commerciaux sont intenses bien que faiblement encadrés par les politiques publiques.

Mesurer l'accessibilité des villes frontalières

Le modèle d'accessibilité développé cartographie le bassin de population pouvant théoriquement être atteint en moins de quatre heures de route à partir de n'importe quelle ville frontalière d'Afrique de l'Ouest. Initialement développé pour calculer le potentiel de population de certaines régions européennes (Van Eupen et al., 2012 ; Gløersen, 2012 ; Jochem, 2016), le modèle a ensuite été appliqué aux marchés frontaliers ouest-africains (OCDE/CSAO, 2017) avant d'être généralisé à l'ensemble des 245 villes ouest-africaines de plus de 10000 habitants situées à moins de 20 km d'une frontière terrestre en 2015.

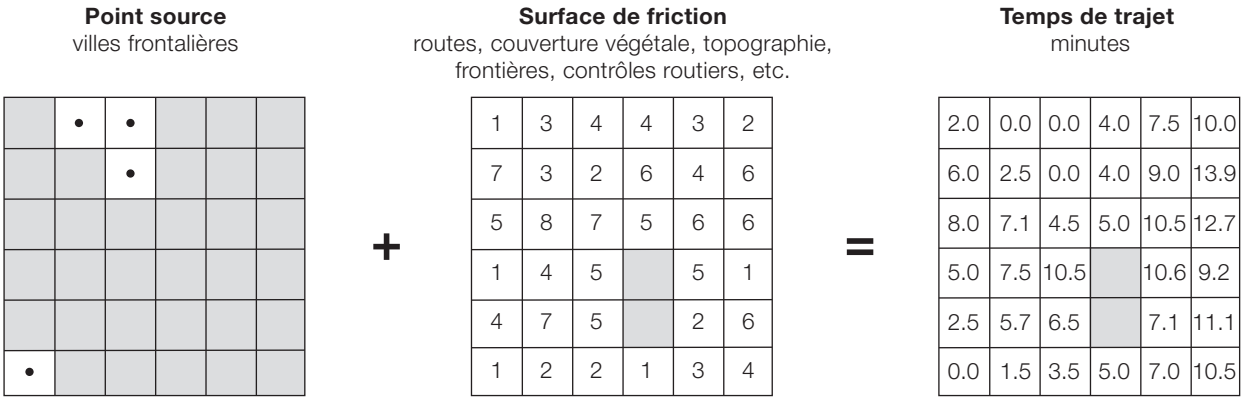
L'accessibilité des villes est mesurée par le biais d'un temps de trajet, qui rend mieux compte des difficultés de circulation dans la région qu'une distance à vol d'oiseau exprimée en kilomètres. Pour calculer le nombre de personnes pouvant potentiellement être accessibles depuis une ville frontalière, le modèle utilise une grille appelée « surface de friction » qui modélise les déplacements d'une personne dans toutes les directions. Après avoir divisé l'Afrique de l'Ouest en cellules de même taille, le temps nécessaire pour traverser chaque cellule est estimé sur la base d'un éventail d'indicateurs incluant le réseau routier, la couverture terrestre, la topographie et les cours d'eau (Graphique 1.1). La densité de la végétation est utilisée pour simuler les vitesses plus lentes hors des routes. Les cours d'eau et les pentes abruptes sont considérés comme des obstacles potentiels ralentissant la vitesse.

Cinq durées de déplacements allant de 30 minutes à 4 heures sont considérées (Carte 1.1). Ces valeurs diffèrent sensiblement du seuil de 45 minutes de déplacements quotidiens utilisé en Europe, où la vitesse moyenne est beaucoup plus élevée et les véhicules privés plus utilisés qu'en Afrique de l'Ouest. L'attente aux frontières et les contrôles effectués le long des axes de transport sont également susceptibles de ralentir ces vitesses. D'une manière générale, une durée de déplacement inférieure à une demi-heure correspond à un trajet intra-urbain dans les grandes métropoles ou à une course rapide dans les centres de plus petite taille. Une heure de trajet permet généralement de traverser une frontière nationale à partir d'un centre urbain frontalier dans des conditions optimales. Deux heures de temps permettent de traverser une frontière pour rejoindre une autre ville frontalière. Trois heures de temps permettent d'accéder à un centre régional situé à l'intérieur du pays. Le seuil de trois heures est aussi utilisé pour identifier les limites géographiques des régions transfrontalières dans lesquelles les interactions potentielles sont les plus fortes. Quatre heures est considéré comme le seuil à partir duquel les déplacements frontaliers quotidiens ne sont plus significatifs.

 © CSAO/OCDE

Graphique 1.1

Calcul du temps de trajet de chaque ville à l'aide d'une surface de friction



Source : adapté de ESRI 2012, OCDE/CSAO 2017

Les variables intégrées au modèle sont globalement similaires à celles des modèles développés pour calculer l'accessibilité des principales villes du monde (Weiss et al., 2018). Le modèle inclut cependant trois caractéristiques géographiques particulièrement importantes en Afrique de l'Ouest et susceptibles de causer des frictions à la mobilité des flux de biens et de personnes : l'existence de frontières nationales, l'existence de contrôles routiers sur les axes principaux, et l'état du réseau routier.

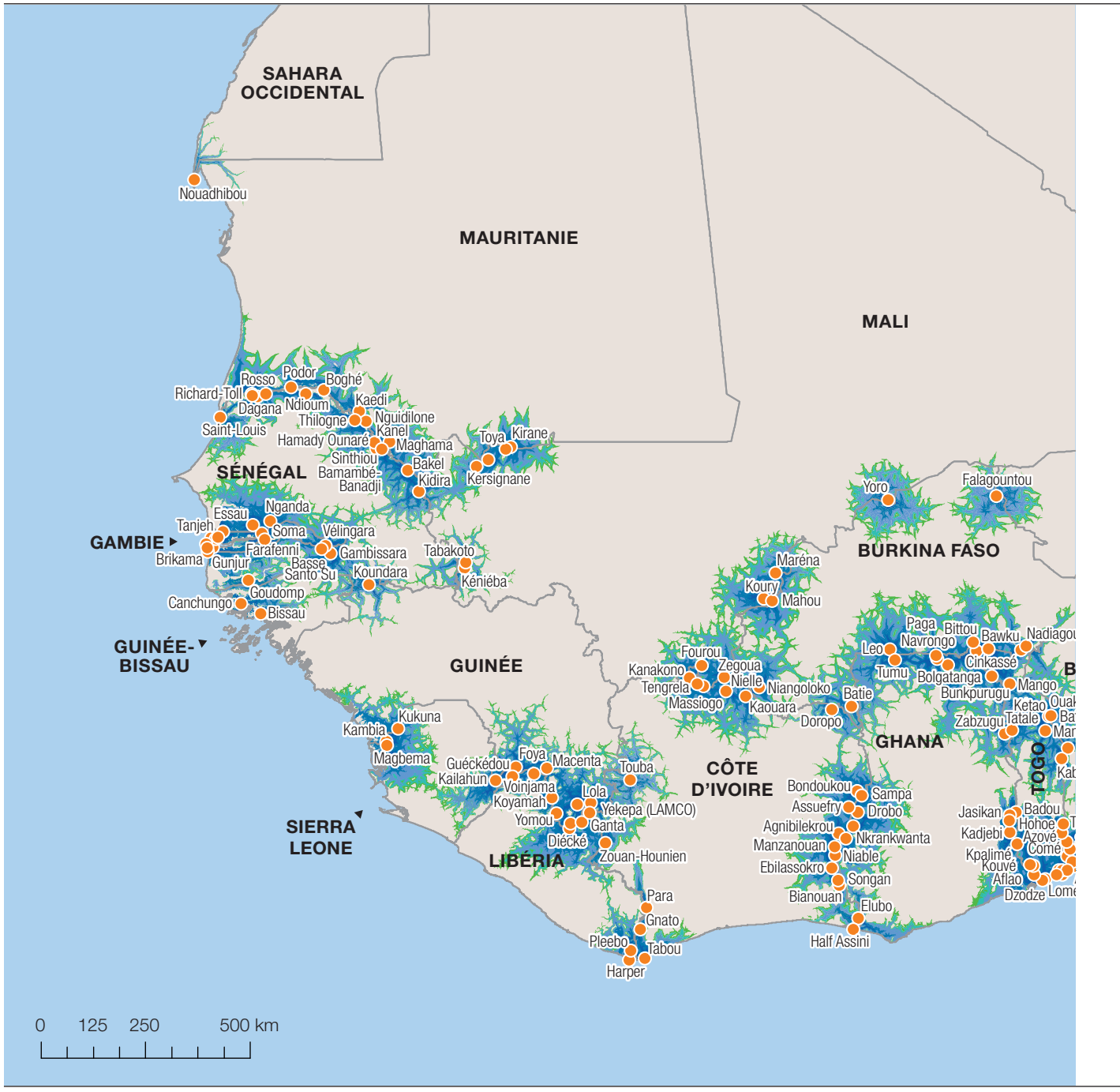
- Frontières. Les frontières nationales sont bien connues pour ralentir les véhicules et leurs passagers. En dépit des protocoles régionaux favorisant la libre circulation dans la région, traverser une frontière occasionne généralement un délai du fait des démarches administratives, formelles ou informelles, imposées par les services étatiques. Le modèle prend en compte ce délai et calcule combien de personnes pourraient être atteintes à partir de chaque ville avec et sans un retard d'une heure, un minimum absolu pour le passage d'une frontière en Afrique de l'Ouest. Cette valeur moyenne tient compte du fait que les temps d'attente sont plus longs pour les marchandises que pour les individus. Des temps d'attente pouvant aller de plusieurs heures à plusieurs jours sont ainsi courants dans toute la région (Ben Barka, 2012 : 5). Au poste frontière de Hillacondji, par exemple, le temps moyen d'attente pour passer du Bénin au Togo en camion est de 5 heures en 2017 (BAD-UEMOA, 2017). La différence entre les valeurs calculées avec et sans retard indique quelle proportion de la population pourrait être accessible si les frontières étaient réellement ouvertes au commerce régional. Il s'agit d'une approximation de l'obstacle imposé par les frontières.

- Contrôles routiers. De nombreux contrôles routiers sont effectués le long des axes routiers principaux, en dehors des régions frontalières,

 © CSAO/OCDE

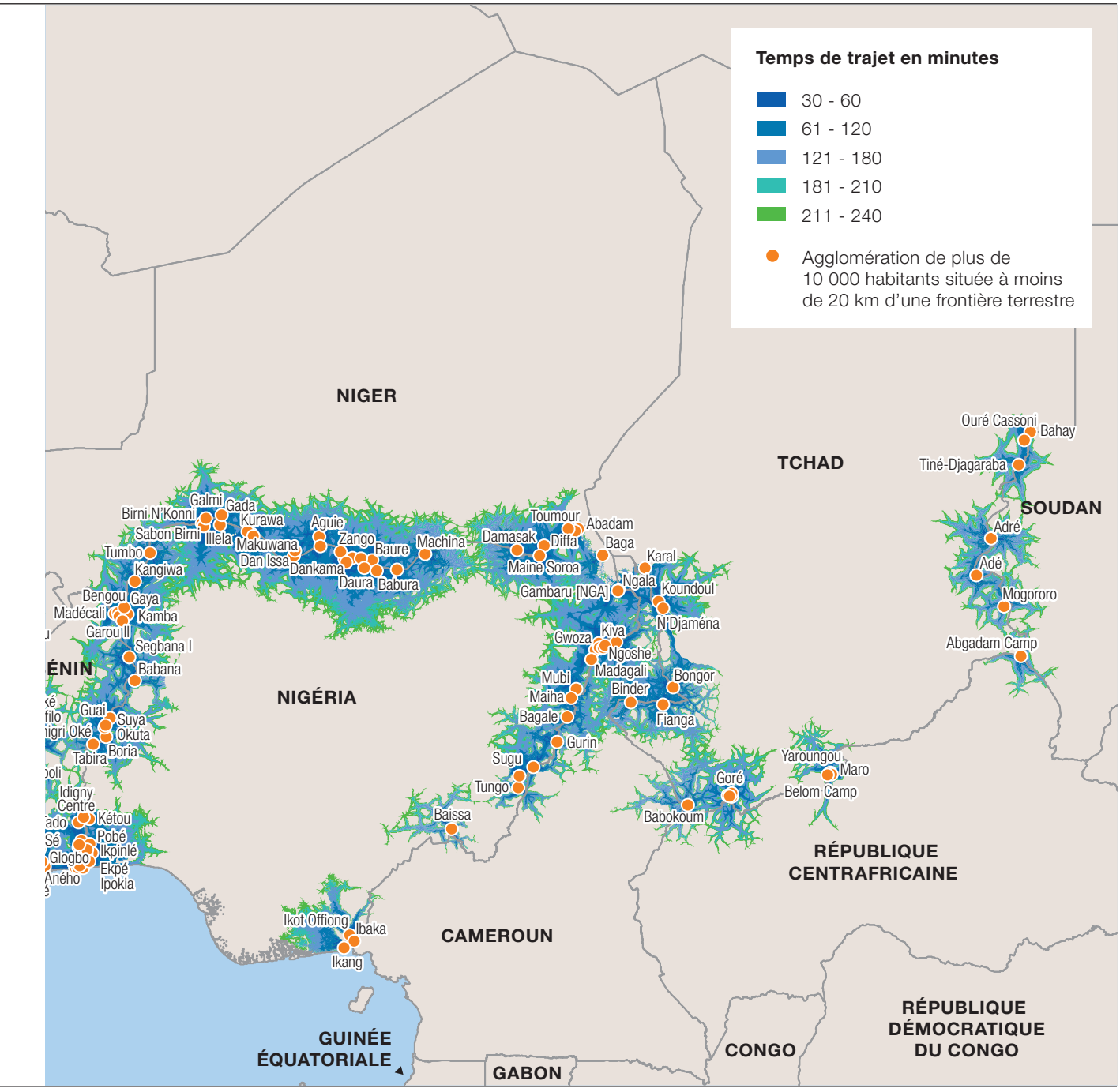
Carte 1.1

Accessibilité des agglomérations urbaines situées à moins de 20 km d'une frontière



Sources : Agence spatiale européenne 2010 ; CILSS 2017 ; Global Administrative Areas 2018 ; Global Roads Open Access Data Set 2018 ; LandScan ™ 2014 ; NASA 2014 ; OCDE/CSAO 2018 ; OpenStreetMap 2018 ; Wageningen Environmental Research (Alterra)

© CSAO/OCDE


Temps de trajet en minutes
30 - 60
61 - 120
121 - 180
181 - 210
211 - 240
Agglomération de plus de 10 000 habitants située à moins de 20 km d'une frontière terrestre
NIGER
TCHAD
SOUDAN
NIGÉRIA
CAMEROUN
GUINÉE ÉQUATORIALE
GABON
CONGO
RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE
RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO
Galmi
Gada
Birni N'Konni
Kurawa
Aguie
Sabon Birni
Illela
Makuwana
Zango
Machina
Tumbo
Dan Issa
Baure
Kangiwa
Dankama
Daura
Babura
Damasak
Toumour
Abadam
Diffa
Baga
Maine Soroa
Karal
Gambaru [NGA]
Ngala
Koundoul
N'Djaména
Bengou
Gaya
Madécali
Kamba
Garou II
Segbana I
Babana
Kiva
Gwoza
Ngoshe
Madagali
Mubi
Bongor
Maiha
Binder
Fianga
Bagale
Gurin
Sugu
Tungo
Baissa
Goré
Babokoum
Yaroungou
Maro
Belom Camp
Ouré Cassoni
Bahay
Tiné-Djagaraba
Adré
Adé
Mogororo
Abgadam Camp
Guai
Suya
Okuta
Oké
Boria
Tabira
Idigny
Centre
Kétou
Pobé
Ikpinlé
Glogbo
Ekpé
Ipokia
Aného
Ikot Offiong
Ibaka
Ikang

© CSAO/OCDE

par la police, les douanes, la gendarmerie, les syndicats de transports, les fonctionnaires des eaux et forêts et les services phyto-vétérinaires. L'axe de 1371 km qui alimente Niamey en maïs depuis Bouaké en Côte d'Ivoire compte ainsi pas moins de 47 contrôles en août 2017 (CILSS, 2017). Dans le langage courant d'Afrique de l'Ouest, ces contrôles sont connus comme des « tracasseries administratives ». Ils occasionnent des paiements illégaux pouvant atteindre plus de 500 dollars par 100 km, comme sur le corridor Abidjan-Lagos en juillet 2017. Malgré certaines améliorations ponctuelles, ces frais de route augmentent les coûts de transactions et le prix final payé par les consommateurs ouest-africains. Ils contribuent à faire de l'Afrique de l'Ouest l'une des régions du monde les plus coûteuses en matière de transport (Teravaninthorn et Raballand, 2009). Le modèle utilise les données collectées mensuellement dans le cadre du Programme régional d'appui accès aux marchés du Comité permanent inter-États de lutte contre la sécheresse dans le Sahel (CILSS) pour donner une approximation de l'obstacle imposé par les forces de l'ordre.

- État du réseau routier. Pour calibrer le modèle, une moyenne de 30 km/h est utilisée comme vitesse de référence pour les trajets en camions et en taxis brousse, deux moyens de transport populaires dans la région. L'état du réseau routier conditionne cependant fortement la vitesse à laquelle il est possible de circuler. Alors qu'une vitesse moyenne de 80 km/h peut être atteinte sur certains tronçons goudronnés en bon état, l'existence de routes dégradées ou de seconde catégorie impose des vitesses moyennes nettement inférieures à 30 km/h. Pour tenir compte de ce facteur, le modèle intègre l'état effectif du réseau routier dans une région d'Afrique de l'Ouest, celle du Dendi, où les contrastes entre les réseaux nigérians, nigériens et béninois sont particulièrement forts. Sur la base d'enquêtes de terrain, une vitesse moyenne est calculée pour chaque tronçon de route, selon sa catégorie et son état d'entretien.

L'attente aux frontières rend les villes moins accessibles

La cartographie de la population pouvant être atteinte à partir d'une ville frontalière permet d'identifier quinze régions principales dans lesquelles les bassins de population sont contigus (Carte 1.2). Sept autres régions secondaires situées sur les frontières mauritaniennes, nigérianes et tchadiennes sont également visibles, bien que l'absence de données relatives au Soudan, au Cameroun et à la République centrafricaine ne permettent pas d'apprécier l'entièreté de leur potentiel démographique.

La partie centrale de l'Afrique de l'Ouest abrite trois régions transfrontalières où les bassins de population des villes sont contigus (Tableau 1.1). La plus peuplée est celle allant du nord-ouest du Ghana au centre du Togo (757 000 citadins), suivie de la région de Sikasso-Korhogo-Bobo Dioulasso (194 000) située entre le Mali, la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso. Dans l'est

 © CSAO/OCDE

Tableau 1.1
Population urbaine et nombre d'agglomérations par région transfrontalière

Macro-région	Région trans-frontalière	Nombre de villes	Population urbaine située à moins de 20 km d'une frontière, 2015
Centrafrique		8	175 490
Centre	Nord Ghana-Togo	24	757 266
	SKBo	8	193 554
	Koury	3	43 225
Darfour		7	140 280
Golfe de Guinée est	Ghana-Nigéria	43	2 452 539
	Côte d'Ivoire-Ghana	14	348 574
	Delta	4	148 434
Golfe de Guinée ouest	Fouta-Djalon	15	581 354
	Libéria-Côte d'Ivoire	5	109 278
	Sierra Leone-Guinée	3	62 356
Nouadhibou		1	129 573
Sahel	Lac Tchad	29	1 977 286
	Nord Nigéria	37	943 744
	Yoro	1	12 259
	Liptako	1	11 214
Sénégambie	Fleuve Gambie	19	1 166 358
	Fleuve Sénégal	21	593 747
	Kéniéba-Tabakoto	2	26 534
Total		**245**	**9 873 065**

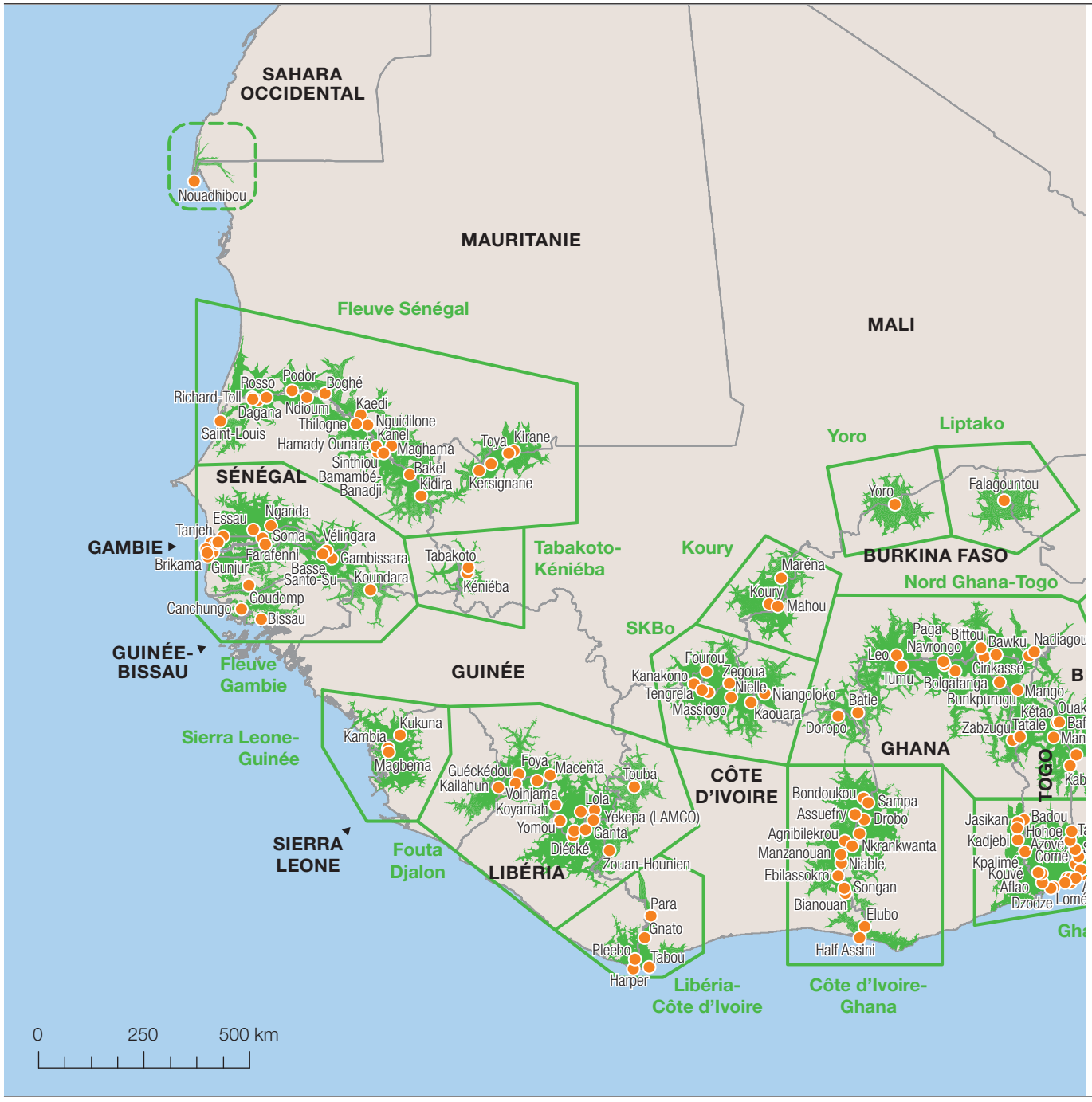
Source : OCDE/CSAO 2018. La population urbaine est inférieure à celle calculée à l'échelle de la région (Notes ouest-africaines nº 21) du fait de l'absence de données sur le Cameroun.

du golfe de Guinée, la région transfrontalière allant du Ghana au Nigéria compte le plus grand nombre d'urbains d'Afrique de l'Ouest (2.45 millions), suivie de très loin par la région frontalière de la Côte d'Ivoire et du Ghana (350 000). Dans l'ouest du golfe de Guinée, la population urbaine frontalière la plus nombreuse se trouve dans le Fouta-Djalon (581 000), entre Guinée, Sierra Leone et Libéria et, plus secondairement, au nord de Freetown et entre Libéria et Côte d'Ivoire. Au Sahel, le nord du Nigéria compte deux

 © CSAO/OCDE

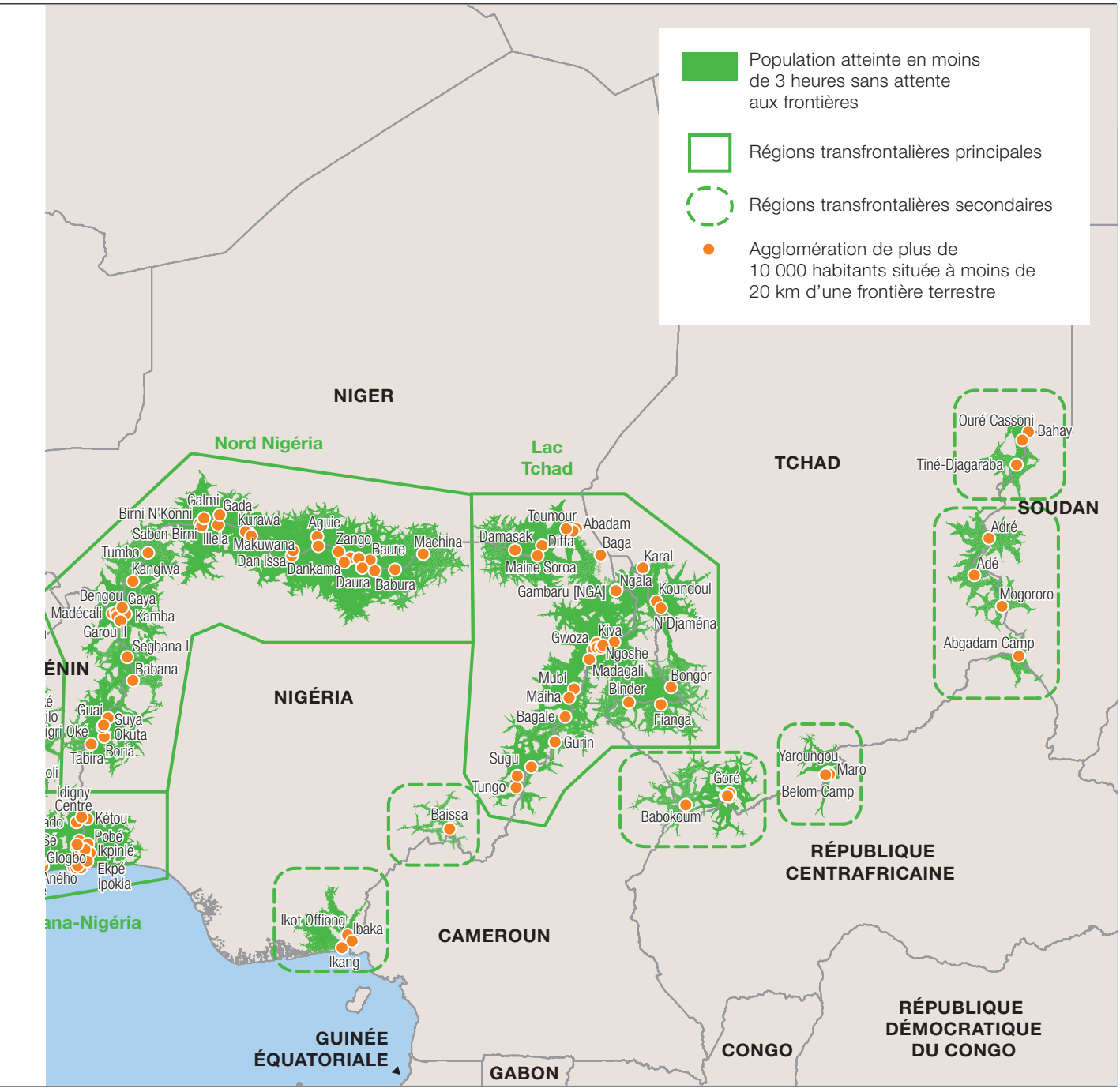
Carte 1.2

Régions frontalières principales et secondaires



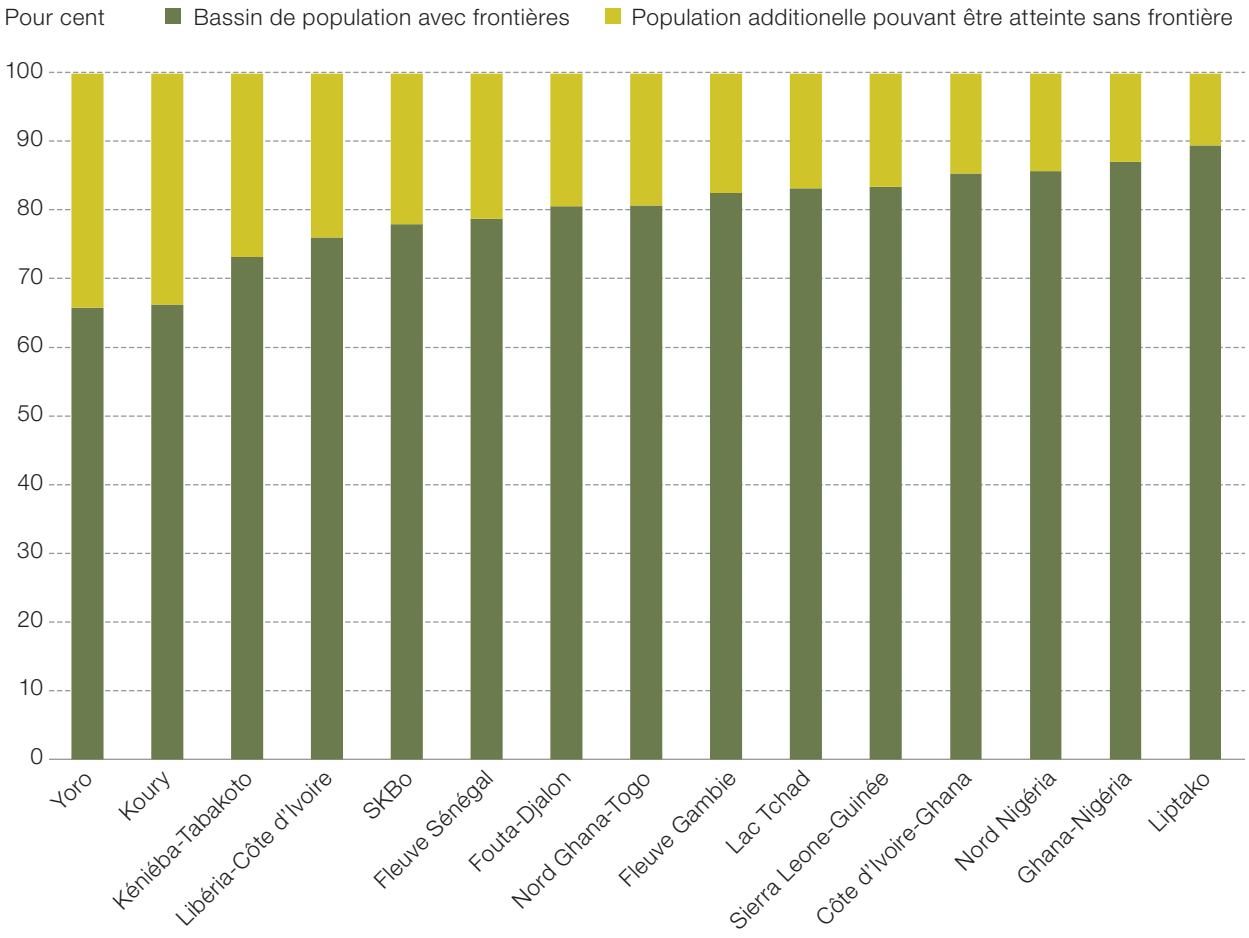
Sources : Agence spatiale européenne 2010 ; CILSS 2017 ; Global Administrative Areas 2018 ; Global Roads Open Access Data Set 2018 ; LandScan ™ 2014 ; NASA 2014 ; OCDE/CSAO 2018 ; OpenStreetMap 2018 ; Wageningen Environmental Research (Alterra)

© CSAO/OCDE


Population atteinte en moins de 3 heures sans attente aux frontières
Régions transfrontalières principales
Régions transfrontalières secondaires
Agglomération de plus de 10 000 habitants située à moins de 20 km d'une frontière terrestre
NIGER
Nord Nigéria
Lac Tchad
TCHAD
SOUDAN
NIGÉRIA
CAMEROUN
RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE
GUINÉE ÉQUATORIALE
GABON
CONGO
RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO
Galmi
Gada
Birni N'Konni
Kurawa
Aguie
Sabon Birni
Illela
Zango
Makuwana
Baure
Machina
Tumbo
Dan Issa
Dankama
Kangiwa
Daura
Babura
Bengou
Gaya
Madécali
Kamba
Garou II
Segbana I
Babana
Guai
Suya
Oké
Okuta
Tabira
Boria
Idigny
Centre
Kétou
Pobé
Ikpinlé
Glogbo
Ekpé
Ipokia
Toumour
Abadam
Damasak
Diffa
Baga
Karal
Maine Soroa
Gambaru [NGA]
Ngala
Koundoul
N'Djaména
Kiva
Gwoza
Ngoshe
Madagali
Bongor
Mubi
Binder
Maiha
Fianga
Bagale
Gurin
Sugu
Tungo
Baissa
Goré
Babokoum
Yaroungou
Maro
Belom Camp
Ouré Cassoni
Bahay
Tiné-Djagaraba
Adré
Adé
Mogororo
Abgadam Camp
Ikot Offiong
Ibaka
Ikang

© CSAO/OCDE

Graphique 1.2
Bassins de population avec ou sans attente aux frontières



Note : les régions riveraines de la République centrafricaine, du Soudan et de l'ouest du Cameroun ne sont pas représentées.
Sources : Agence spatiale européenne 2010 ; CILSS 2017 ; Global Administrative Areas 2018 ; Global Roads Open Access Data Set 2018 ; LandScan ™ 2014 ; NASA 2014 ; OCDE/CSAO 2018 ; OpenStreetMap 2018 ; Wageningen Environmental Research (Alterra)

régions transfrontalières majeures : celle qui s'étend du centre du Bénin à l'est du pays haoussa (940 000 citadins) et celle du lac Tchad (2 millions), dont les ramifications s'étendent au long des frontières camerounaises et tchadiennes. Les régions de Yoro au Burkina Faso et du Liptako-Gourma sont nettement plus marginales du point de vue démographique. Tout à l'ouest, les régions principales suivent l'orientation des fleuves Sénégal et Gambie.

Les plus grands bassins de population se trouvent sur la frontière séparant le sud du Nigéria du Bénin (Carte 1.3). L'accessibilité des villes de cette région y est excellente du fait des fortes densités de population, des nombreuses infrastructures routières et de l'abondance de villes de toutes tailles situées à proximité les unes des autres. Toutes les villes de cette région ont un bassin de population transfrontalier qui dépasse 20 millions d'habitants du fait

© CSAO/OCDE

Tableau 1.2
Villes dont le bassin de population est le plus affecté par l'attente aux frontières

Villes frontalières	Pays	Réduction du bassin de population due à l'attente aux frontière, en %
Idigny	Bénin	71.3
Rosso	Sénégal	58.8
Aného	Togo	55.6
Magaria	Niger	52.9
Lomé	Togo	51.3
Anfoin	Togo	50.7
Kukuna	Sierra Leone	49.8
Comé	Bénin	45.6
Vogan	Togo	44.9
Doropo	Côte d'Ivoire	44.7
Togoville	Togo	44.6
Aklakou	Togo	44.5

Sources : Agence spatiale européenne 2010 ; CILSS 2017 ; Global Administrative Areas 2018 ; Global Roads Open Access Data Set 2018 ; LandScan ™ 2014 ; NASA 2014 ; OCDE/CSAO 2018 ; OpenStreetMap 2018 ; Wageningen Environmental Research (Alterra)

de leur proximité à Lagos, atteignant même 27 millions à Ifangni, Idi Iroko et Oke Odan[1]. Le pays haoussa compte, quant à lui, plusieurs bassins de population supérieurs à 10 millions d'habitants, particulièrement dans sa partie centrale faisant face à l'agglomération de Kano (Daura, Magaria). En dehors des espaces frontaliers nigérians, les bassins de population ne dépassent guère 5 millions de personnes.

L'accessibilité des villes diminue fortement du fait du passage des frontières. En moyenne, l'attente d'une heure aux frontières correspond à une diminution de 14 % de la population pouvant être théoriquement atteinte depuis les villes frontalières de la région. L'effet des frontières varie considérablement en fonction des régions considérées. Le bassin de population est réduit de 20 % dans la vallée du fleuve Sénégal, le Fouta-Djalon et le nord du Ghana, et de 25 % dans l'espace Sikasso-Korhogo-Bobo-Dioulasso (SKBo) et entre Libéria et Côte d'Ivoire (Graphique 1.2).

1 Comme une personne est susceptible d'appartenir à plusieurs bassins de population simultanément, il n'y a guère de sens d'agréger les chiffres des villes frontalières de chaque région transfrontalière.

© CSAO/OCDE

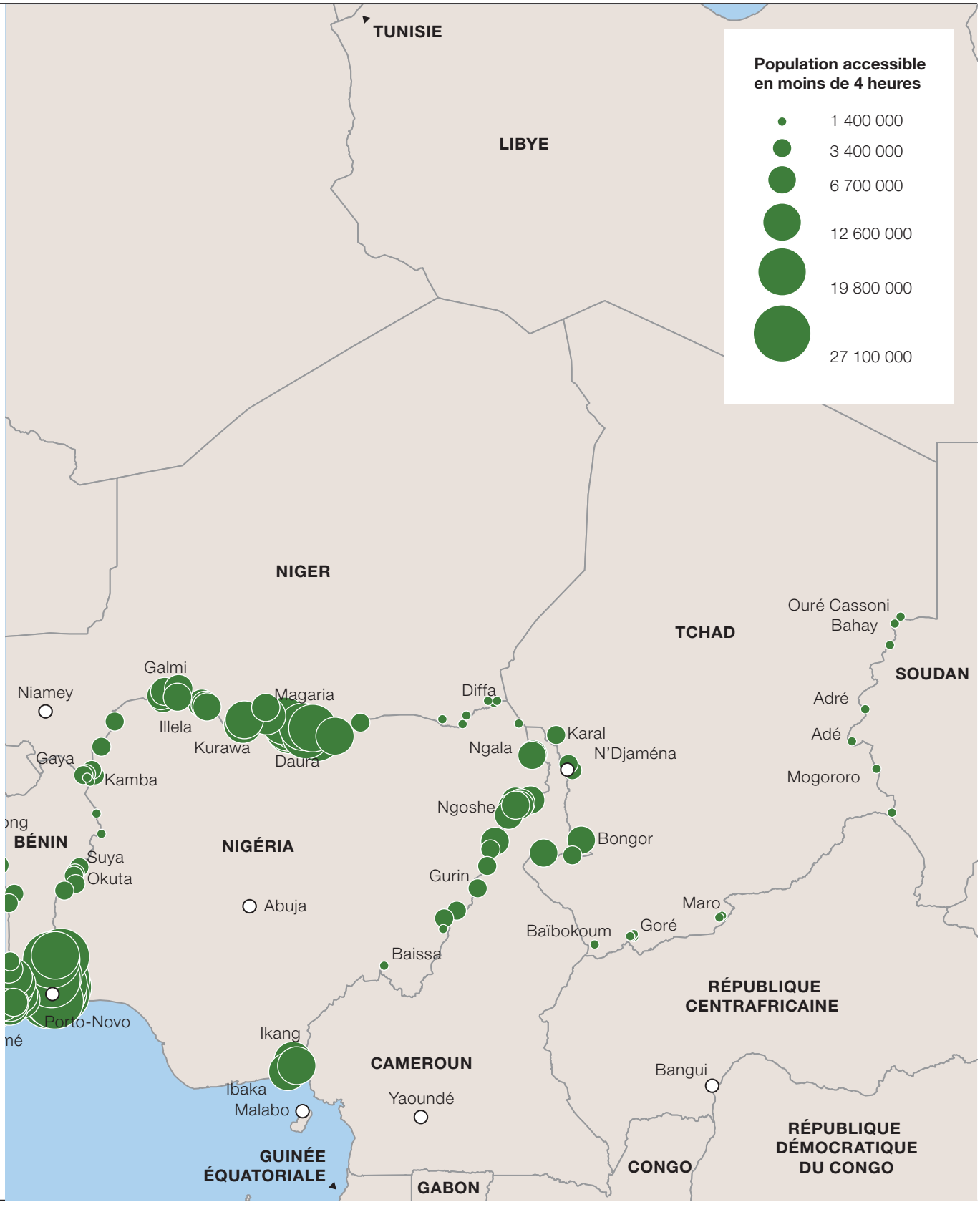
Carte 1.3

Bassin de population des agglomérations frontalières sans attente aux frontières



Sources : Agence spatiale européenne 2010 ; CILSS 2017 ; Global Administrative Areas 2018 ; Global Roads Open Access Data Set 2018 ; LandScan ™ 2014 ; NASA 2014 ; OCDE/CSAO 2018 ; OpenStreetMap 2018 ; Wageningen Environmental Research (Alterra)

© CSAO/OCDE


Population accessible en moins de 4 heures
1 400 000
3 400 000
6 700 000
12 600 000
19 800 000
27 100 000
TUNISIE
LIBYE
NIGER
TCHAD
SOUDAN
NIGÉRIA
BÉNIN
CAMEROUN
GUINÉE ÉQUATORIALE
GABON
CONGO
RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE
RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO
Niamey
Galmi
Illela
Magaria
Kurawa
Daura
Gaya
Kamba
Suya
Okuta
Porto-Novo
Abuja
Ikang
Ibaka
Malabo
Yaoundé
Diffa
Ngala
Karal
N'Djaména
Ngoshe
Bongor
Gurin
Baissa
Baïbokoum
Maro
Goré
Bangui
Ouré Cassoni
Bahay
Adré
Adé
Mogororo

© CSAO/OCDE

Les bassins de population du pays haoussa sont moyennement affectés par l'attente aux frontières du fait des fortes disparités dans la densité de peuplement et du fort nombre de villes entre le Nigéria et ses voisins. Le nombre de personnes qu'il est possible d'atteindre du côté nigérian est toujours supérieur à celui qui serait joignable en passant une frontière, compte tenu du réseau de transport existant. Sur le golfe de Guinée, le bassin de population des villes frontalières dépend de leur accès à la conurbation de Cotonou-Lagos. Toutes les villes côtières du Togo (Aného, Lomé, Anfoin, Vogan, Togoville, Aklakou) perdent ainsi plus de 45 % de leur bassin de population lorsqu'un délai supplémentaire d'une heure est imposé aux frontières (Tableau 1.2).

Des tracasseries qui ralentissent l'intégration régionale

Les pratiques corruptives destinées à exiger un paiement informel aux représentants des services de l'État, sont particulièrement présentes sur les grands axes de transport. Dans les pays francophones, elles sont le fait de la douane, la gendarmerie, la police, les mairies et les syndicats routiers, tandis que la police est la plus représentée au Ghana et au Nigéria. Certains fonctionnaires ponctionnent une somme forfaitaire à chaque contrôle routier, notamment auprès des petits marchands et des migrants, tandis que d'autres imposent des paiements informels aux individus dont les véhicules ou les chargements ne sont pas en règle. Enfin, certains agents établissent des relations clientélistes de longue durée avec les grands marchands ou les transporteurs régionaux de manière à faciliter le passage de marchandises interdites d'importation, comme les textiles de seconde main ou l'essence. Un équilibre délicat est généralement trouvé entre les deux parties, de sorte que les ponctions effectuées sur les acteurs privés ne conduisent pas au dépérissement du commerce (Cantens et Raballand, 2017).

Ces pratiques corruptives occasionnent de nombreux délais et coûts supplémentaires pour les marchands, les transporteurs, les consommateurs et les États ouest-africains (CEA-UA-BAD, 2010 ; Ben Barka, 2012). Elles renchérissent considérablement le prix du transport, déjà très élevé dans la région, ce qui se répercute sur le prix final payé sur les marchés de la région. En août 2017, par exemple, les paiements illégaux imposés aux transporteurs de cola s'élèvent à plus 2 600 dollars US sur l'axe Abidjan-Lagos d'une longueur de 1 043 km (CILSS, 2017). Les transporteurs sont susceptibles de devoir s'arrêter de 3 à 16 fois aux 100 km selon les axes routiers d'Afrique de l'Ouest. L'attente occasionnée par ces contrôles s'ajoute à la lenteur des procédures de passage des frontières et à la faible vitesse moyenne des véhicules locaux. Sur l'axe menant de Bama au Burkina Faso à Koury au Mali, par exemple, les camions transportant du riz étuvé consacrent 46 minutes aux contrôles routiers pour chaque centaine de kilomètres parcourus (CILSS, 2017).

Ces obstacles figurent au premier plan des plaintes exprimées par les populations locales désireuses de se déplacer dans la région. Dans une récente

 © CSAO/OCDE

enquête portant sur les réseaux de commerce des femmes dans la région séparant le Bénin du Niger et du Nigéria, par exemple, plus d'un tiers des producteurs et marchands identifient les paiements illégaux comme le principal frein à leurs activités économiques (OCDE/CSAO, 2019b). Les paiements illégaux ponctionnés sur les routes entraînent également une perte de recettes financières pour les États du fait que nombre d'amendes sont en réalité payées de manière informelle. Les pratiques corruptives encouragent finalement les transporteurs à surcharger leurs camions au lieu de respecter les réglementations, ce qui accélère la dégradation du réseau routier, généralement à la charge des États plutôt que des usagers en Afrique de l'Ouest.

L'ampleur de ces pratiques corruptives a justifié la mise en place d'un observatoire régional d'information spécialement dédié au suivi des contrôles routiers par le CILSS dans le cadre du Programme régional d'appui à l'accès aux marchés financé par les États-Unis et le Canada. Les rapports mensuels produits par cet observatoire montrent cependant que les paiements illégaux sont encore très courants dans la région et que le nombre de contrôles reste très élevé. Malgré certaines fluctuations temporelles, aucun grand changement de pratiques n'est observé sur les corridors de transport principaux de la région. Les résistances à la suppression de ces « tracasseries » s'expliquent d'une part par le fait que les paiements illégaux sont souvent perçus par les fonctionnaires comme un complément indispensable à leur salaire. De ce point de vue, l'affectation à des postes frontaliers est considérée comme une promotion synonyme d'enrichissement rapide. D'autre part, une part de l'argent ponctionné par les agents locaux alimente les autres niveaux hiérarchiques étatiques de même que les caisses des mairies et des syndicats de transporteurs.

La présence de nombreux contrôles sur les routes ouest-africaines ralentit la vitesse moyenne à laquelle il est possible de circuler dans la région et, par conséquent, réduit considérablement le bassin de population potentiel des villes frontalières. Pour mesurer l'effet de ces contrôles sur l'accessibilité routière, les données collectées par le CILSS sur les corridors de transport sont intégrées au modèle précédemment présenté. Les 481 postes de contrôle recensés à l'automne 2017 sont occupés par la police, la douane, la gendar-

Tableau 1.3
Localités et postes de contrôle par pays, 2017

Pays	Localités	Postes
Bénin	27	36
Burkina Faso	38	60
Côte d'Ivoire	42	69
Ghana	66	90
Guinée	26	30
Mali	37	68
Mauritanie	1	3
Niger	6	8
Nigéria	12	36
Sénégal	58	70
Togo	7	11
Total	**320**	**481**

Source : CILSS 2017

© CSAO/OCDE

Carte 1.4

Postes de contrôle sur les principaux axes routiers ouest-africains, 2017



Source : CILSS 2017

© CSAO/OCDE


Contrôles routiers
Routes principales (Afrique de l'Ouest uniquement)
ALGÉRIE
MALI
NIGER
TCHAD
BURKINA FASO
BÉNIN
TOGO
GHANA
NIGÉRIA
CAMEROUN
RCA
GUINÉE ÉQUATORIALE
GABON
CONGO
Niamey
Torodi
Ouagadougou
Fada N'Gourma
Koupéla
Fô
Bobo Dioulasso
Po
Kaouara
Bolgatanga
Tanguiéta
Djougou
Parakou
Tamalé
Techiman
Kumasi
Agboville
Abidjan
Takoradi
Accra
Lomé
Cotonou
Porto-Novo
Lagos
Abuja
N'Djaména
Malabo
Yaoundé

© CSAO/OCDE

merie, les syndicats de transporteurs, les services phyto-vétérinaires et les mairies. Situés dans 320 localités, ils couvrent la transversale sahélienne qui relie Dakar à Niamey par Ouagadougou, les grands axes de commerce qui relient les capitales du Sahel aux ports du golfe de Guinée comme Conakry, Abidjan et Accra, de même que le littoral guinéen d'Abidjan à Lagos (Carte 1.4). Des axes secondaires reliant Dakar à Rosso en Mauritanie, Bamako à Ouangolodougou en Côte d'Ivoire et Parakou au Bénin à Pouytenga au Burkina Faso sont aussi couverts. Les lacunes dans la couverture géographique concernent l'ouest du golfe de Guinée (Sierra Leone, Libéria) ainsi que le Nigéria, dont le commerce intérieur et international n'est pris en compte que par l'intermédiaire de l'axe littoral guinéen (Tableau 1.3).

Les corridors identifiés par le CILSS correspondent à une filière agricole ou d'élevage. Par exemple, les données concernant le corridor entre Conakry en Guinée et Kati au Mali sont collectées afin de rendre compte des flux de bétail, alors que celles collectées entre Bouaké en Côte d'Ivoire et Niamey au Niger concernent le maïs. En réalité, les contrôles routiers concernent tous les transporteurs, quel que soit le produit transporté, dans la mesure où il s'agit essentiellement de pratiques corruptives destinées à extraire une rente sur le passage des camions. Dans cette perspective, le modèle d'accessibilité agrège tous les types de contrôle sur tous les produits et tous les corridors identifiés par le CILSS. Pour chaque ville frontalière, il est ainsi possible de visualiser la population atteinte avec ou sans contrôle routier sur une sélection de corridors ouest-africains (Carte 1.5).

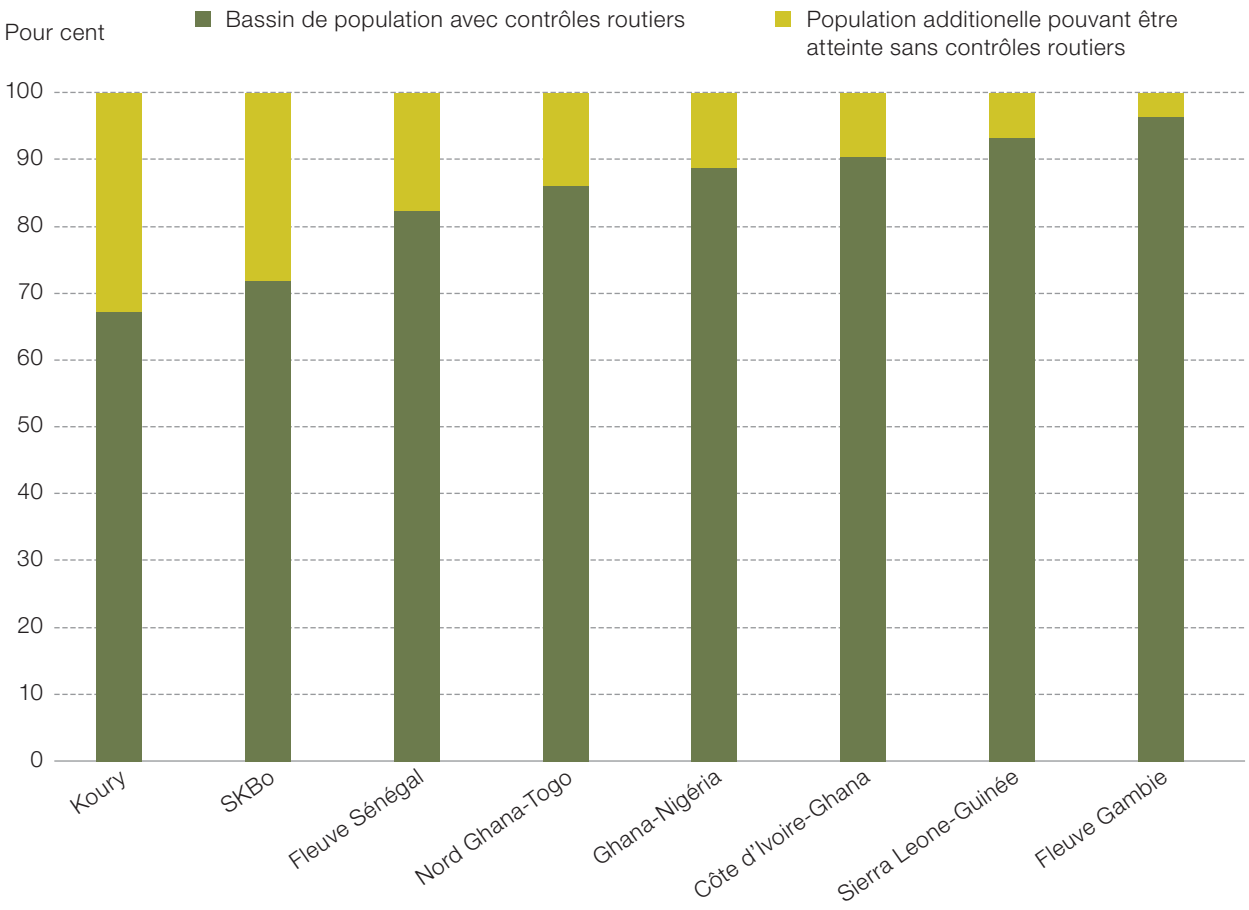
La présence de contrôles routiers diminue de 12 % en moyenne le bassin de population des villes frontalières. Cette moyenne régionale ne tient cependant pas compte de la couverture très disparate des contrôles routiers recensés. Dans les régions où les corridors de transport passent par des villes frontalières, l'accessibilité routière diminue drastiquement. C'est le cas de la région SKBo dans laquelle les contrôles imposés sur les axes reliant la Côte d'Ivoire au Mali et au Burkina Faso conduisent à une réduction d'un tiers du bassin de population (Graphique 1.3). Pour certaines villes localisées directement sur un corridor de transport recensé par le CILSS, le nombre de personnes qui pourraient être atteintes en l'absence de contrôles routiers dépasse 40 % (Tableau 1.4). La situation est particulièrement préoccupante sur la bande littorale ghanéenne, togolaise et béninoise, où la multiplication des contrôles diminue l'accessibilité de nombreuses villes frontalières (Aflao, Lomé, Comé, Aného) de plus de moitié. Ces contrôles sont autant d'obstacles à la mise en œuvre effective d'un corridor de transport entre Abidjan et Lagos souhaité par les États du golfe de Guinée et les organisations régionales africaines (BAD-UEMOA, 2017).

L'état des routes conditionne l'accessibilité des villes frontalières

L'accessibilité des villes frontalières dépend fortement de l'état du réseau routier. Des routes bien entretenues permettent de parcourir une distance

 © CSAO/OCDE

Graphique 1.3
Bassins de population avec ou sans contrôle routier



Note : les régions frontalières de la République centrafricaine et du Soudan ainsi que celles pour lesquelles il n'existe pas de données sur les corridors de transport ne sont pas représentées.
Sources : Agence spatiale européenne 2010 ; CILSS 2017 ; Global Administrative Areas 2018 ; Global Roads Open Access Data Set 2018 ; LandScan ™ 2014 ; NASA 2014 ; OCDE/CSAO 2018 ; OpenStreetMap 2018 ; Wageningen Environmental Research (Alterra)

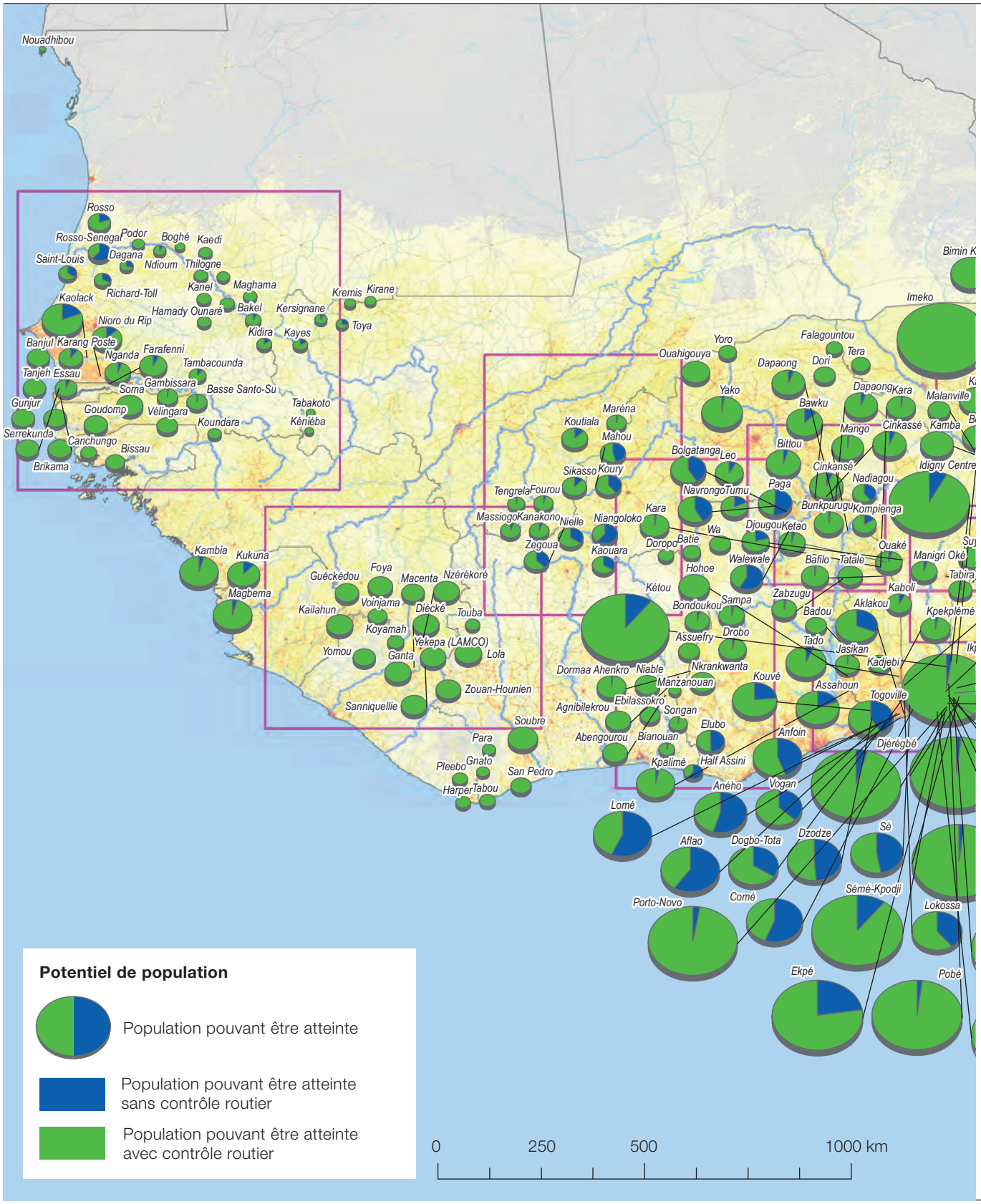
nettement plus grande que des pistes sommaires, diminuent les frais de maintenance des véhicules qui y circulent et contribuent à diminuer le nombre d'accidents. En Afrique de l'Ouest, cependant, rares sont les axes routiers suffisamment entretenus pour maintenir des vitesses élevées. Une étude des principaux corridors de transport de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), conduite par la Banque mondiale, montre par exemple que seule la moitié du trajet des axes Abidjan-Lagos, Dakar-Bamako, Lomé-Niamey et Cotonou-Niamey est considérée comme bonne (Foster et Briceño-Garmendia, 2009).

Pour tenir compte de ce facteur, une étude pilote menée par l'équipe du CSAO en partenariat avec l'Université de Niamey est conduite dans la région transfrontalière du Dendi, qui correspond au bassin de population des villes de Bengou et Gaya au Niger, de Garou, Madécali et Malanville au Bénin et de Kamba, Kangiwa et Tumbo au Nigéria. La population combinée de ces villes

© CSAO/OCDE

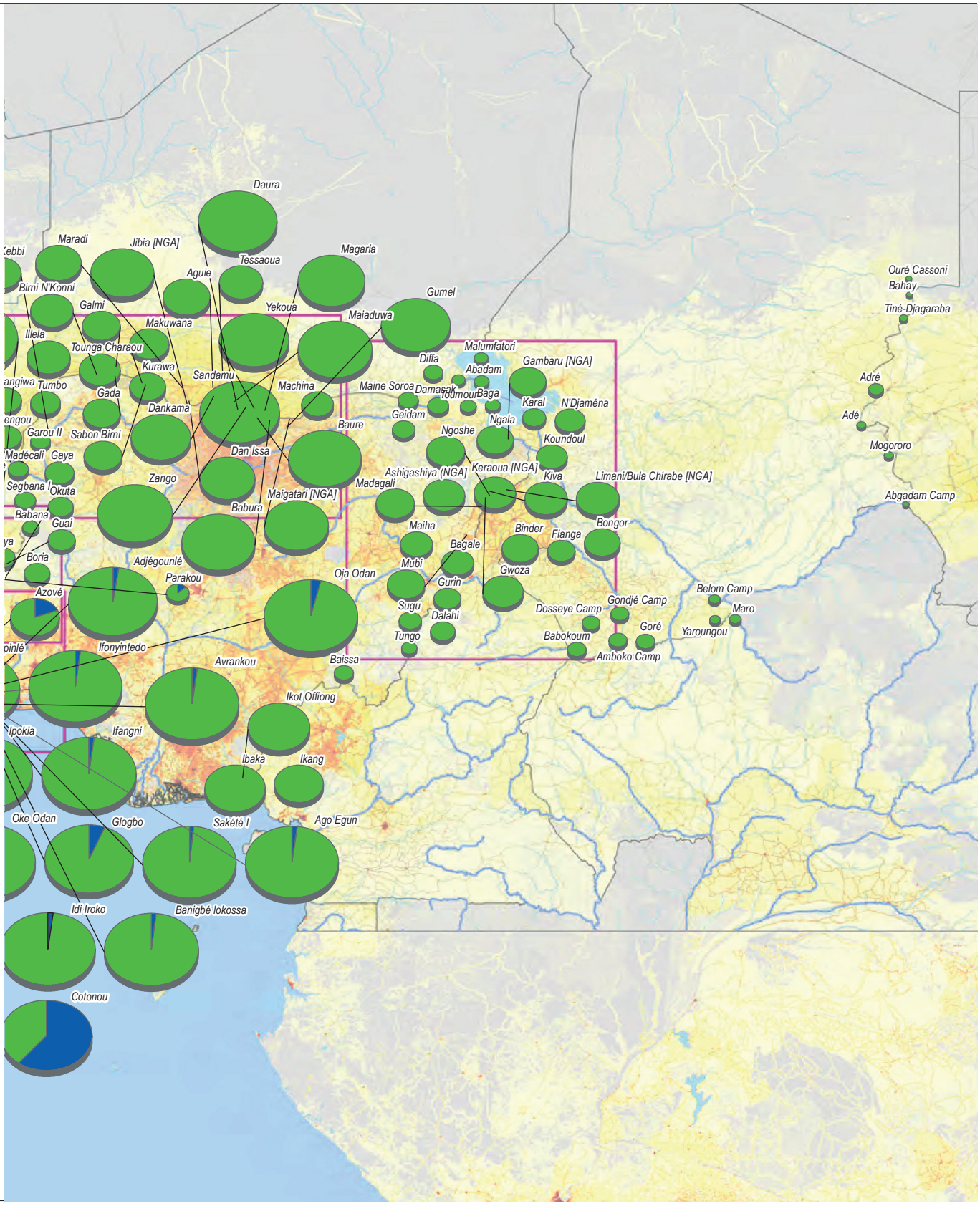
Carte 1.5

Accessibilité et contrôles routiers, 2017



Sources : Agence spatiale européenne 2010 ; CILSS 2017 ; Global Administrative Areas 2018 ; Global Roads Open Access Data Set 2018 ; LandScan ™ 2014 ; NASA 2014 ; OCDE/CSAO 2018 ; OpenStreetMap 2018 ; Wageningen Environmental Research (Alterra)

© CSAO/OCDE


Daura
Maradi
Jibia [NGA]
Tessaoua
Magaria
Aguie
Birni N'Konni
Galmi
Yekoua
Gumel
Maiaduwa
Makuwana
Illela
Tounga Charaou
Kurawa
Sandamu
Machina
Tumbo
Gada
Dankama
Garou II
Sabon Birni
Dan Issa
Baure
Madécali
Gaya
Zango
Segbana
Okuta
Maigatari [NGA]
Babura
Babana
Guai
Boria
Adjégounlé
Parakou
Azové
Oja Odan
Ifonyintedo
Avrankou
Baissa
Ikot Offiong
Ipokia
Ifangni
Ibaka
Ikang
Oke Odan
Glogbo
Sakété I
Ago Egun
Idi Iroko
Banigbé Iokossa
Cotonou
Malumfatori
Diffa
Abadam
Gambaru [NGA]
Maine Soroa
Damasak
Toumour
Baga
Karal
N'Djaména
Geidam
Ngala
Ngoshe
Koundoul
Ashigashiya [NGA]
Keraoua [NGA]
Kiva
Limani/Bula Chirabe [NGA]
Madagali
Maiha
Binder
Fianga
Bongor
Bagale
Mubi
Gwoza
Gurin
Sugu
Dalahi
Tungo
Dosseye Camp
Gondjé Camp
Goré
Babokoum
Amboko Camp
Belom Camp
Maro
Yaroungou
Ouré Cassoni
Bahay
Tiné-Djagaraba
Adré
Adé
Mogororo
Abgadam Camp

© CSAO/OCDE

Tableau 1.4
Agglomérations dont le bassin de population est le plus affecté par les contrôles routiers

Villes frontalières	Pays	Réduction du bassin de population due aux contrôles routiers, en %
Rosso	Sénégal	62.9
Half Assini	Ghana	62.4
Niangoloko	Burkina Faso	61.9
Aflao	Ghana	60.8
Lomé	Togo	57.3
Comé	Bénin	56.5
Aného	Togo	55.4
Paga	Ghana	52.1
Elubo	Ghana	49.3
Dzodze	Ghana	48.7
Sé	Bénin	46.7
Mahou	Mali	45.4
Anfoin	Togo	43.6
Navrongo	Ghana	40.7
Togoville	Togo	40.7
Bolgatanga	Ghana	40.6

Sources : Agence spatiale européenne 2010 ; CILSS 2017 ; Global Administrative Areas 2018 ; Global Roads Open Access Data Set 2018 ; LandScan ™ 2014 ; NASA 2014 ; OCDE/CSAO 2018 ; OpenStreetMap 2018 ; Wageningen Environmental Research (Alterra)

situées à moins de 20 km d'une frontière est de 241 500 habitants en 2015, dont près de 61 000 à Malanville et plus de 50 000 à Gaya et Kamba (OCDE/CSAO, 2018). Ces trois centres urbains principaux, séparés de quelques dizaines de kilomètres, entretiennent des relations économiques intenses du fait des opportunités offertes par le commerce transfrontalier (Walther, 2015, 2012). Depuis les années 80, Gaya s'est spécialisée dans le transit de textiles de seconde main en provenance des marchés occidentaux et chinois, qui sont importés par le port de Cotonou en franchise de douane puis introduits illégalement au Nigéria. Malanville joue le rôle de centre agricole pour les céréales, tubercules et oignons produits dans la région. Kamba sert quant à elle de

© CSAO/OCDE

Tableau 1.5
Vitesses moyennes selon la catégorie et l'état des routes, en km/h, 2018

		État			
		Très bon	**Bon**	**Dégradé**	**Mauvais**
Catégorie	**Bitumées**	100	60	40	25
	En latérite	60	40	25	15
	En terre	40	25	25	10

Source : Lawali Dambo, Université de Niamey

relais aux flux de produits agricoles vers l'intérieur du marché nigérian, en particulier le riz produit dans la vallée du fleuve Niger (OCDE/CSAO, 2019b).

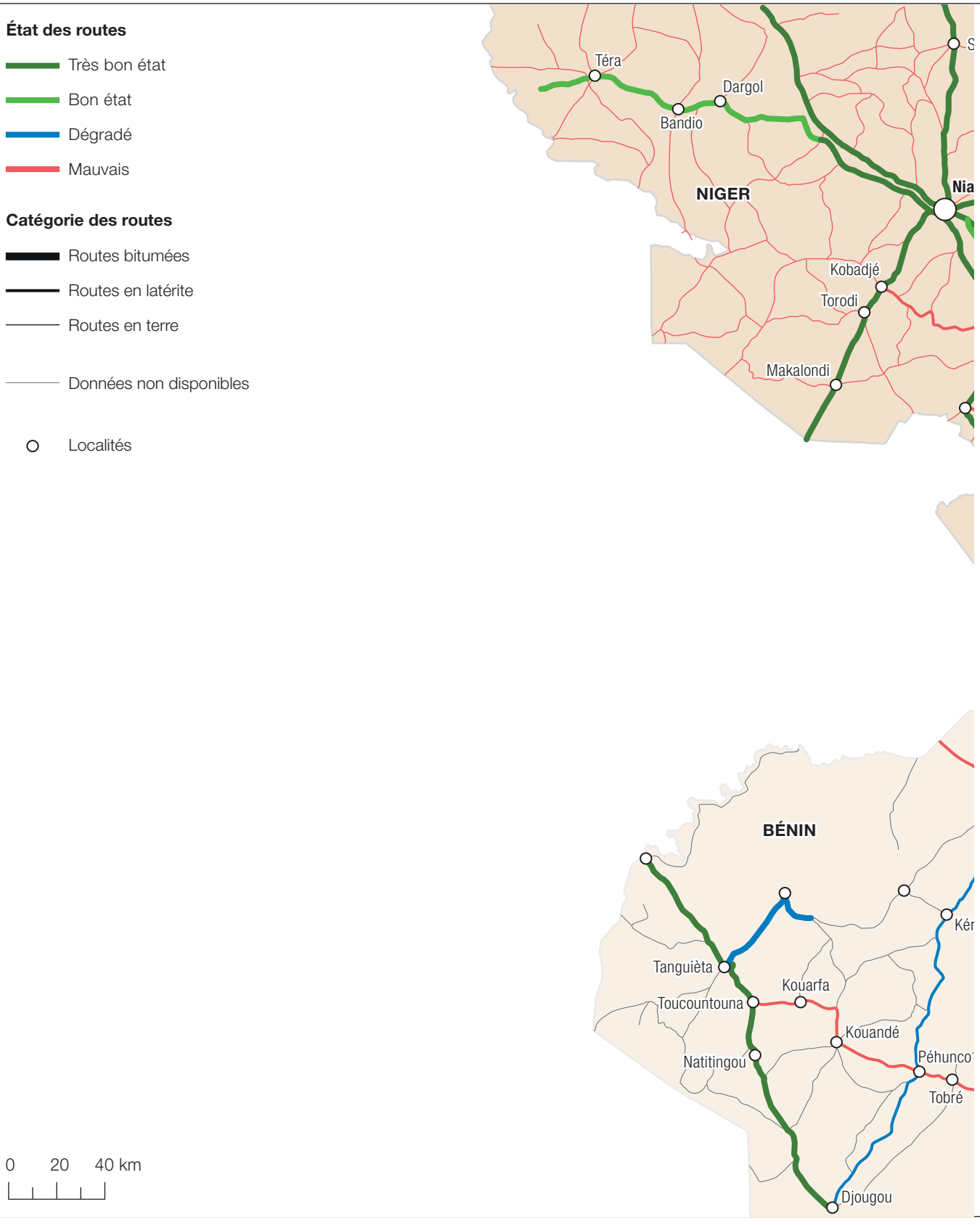
Sur la base d'enquêtes de terrain, chaque segment routier du Dendi est classé selon sa catégorie et son état effectif au printemps 2018 (Tableau 1.5). Les routes bitumées correspondent aux autoroutes et routes nationales. Elles sont particulièrement nombreuses au Nigéria, qui possède de loin le réseau routier le plus étendu de la région. Les routes en latérite connectent les grands centres aux périphéries rurales, particulièrement au Niger et au Bénin. Les routes en terre sont quant à elles très répandues partout, aussi bien en zone rurale qu'urbaine. Les routes en très bon état sont neuves ou ont été récemment refaites. Celles en bon état peuvent présenter des ralentissements ponctuels. Les routes dégradées nécessitent des ralentissements importants sur de nombreux segments. Celles en mauvais état induisent une vitesse très réduite et des passages impraticables par des véhicules légers (Carte 1.6).

La prise en compte de l'état du réseau routier permet tout d'abord de visualiser l'effet considérable des frontières sur l'accessibilité des villes (Carte 1.7). Si aucune attente n'était observée aux frontières du Dendi, le bassin de population combiné des huit villes frontalières augmenterait d'un tiers (34 %). L'écart est le plus élevé pour les villes béninoises de Malanville, Garou et Madécali (+57-61 %) du fait de leur situation géographique et de l'architecture régional du réseau routier. Depuis ces villes situées en rive droite du fleuve Niger, en effet, les possibilités de circulation transfrontalières se sont nettement améliorées du fait de l'ouverture récente d'un nouvel axe bitumé reliant le nord du Bénin à Illo au Nigéria. De ce point de vue, le Dendi fonctionne comme un carrefour incontournable dans la région. Tous les grands axes nationaux y convergent : la route nationale nigérienne (RN7) conduisant à Niamey et à l'est du Niger, l'axe routier principal du Kebbi menant à Sokoto à l'est et la route nationale inter-états (RNIE2) traversant le Bénin jusqu'au golfe de Guinée.

D'une manière générale, l'intégration de l'état du réseau routier dans le modèle augmente considérablement le bassin de population des villes béninoises

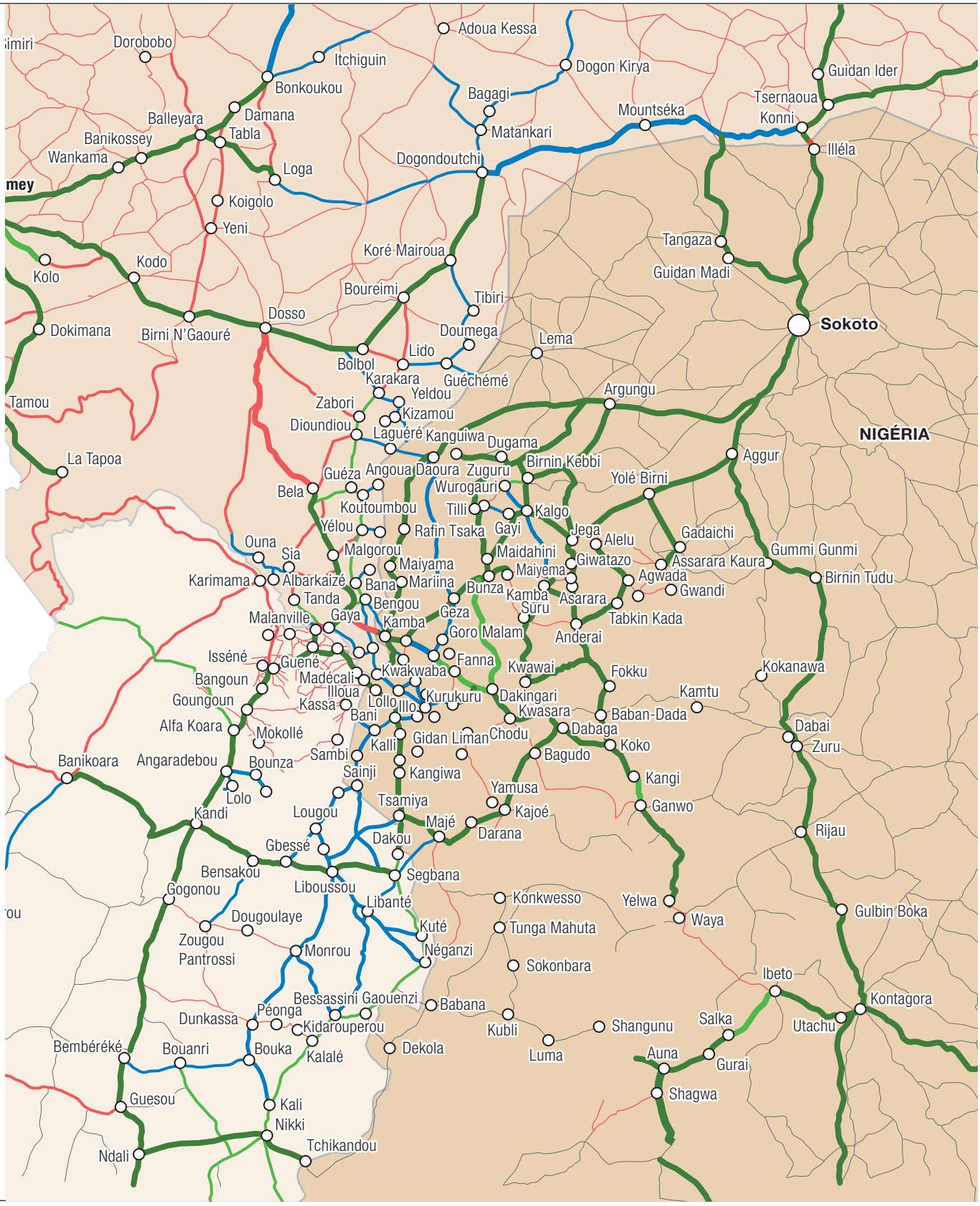
 © CSAO/OCDE

Carte 1.6
État et catégories des routes dans le Dendi, 2018



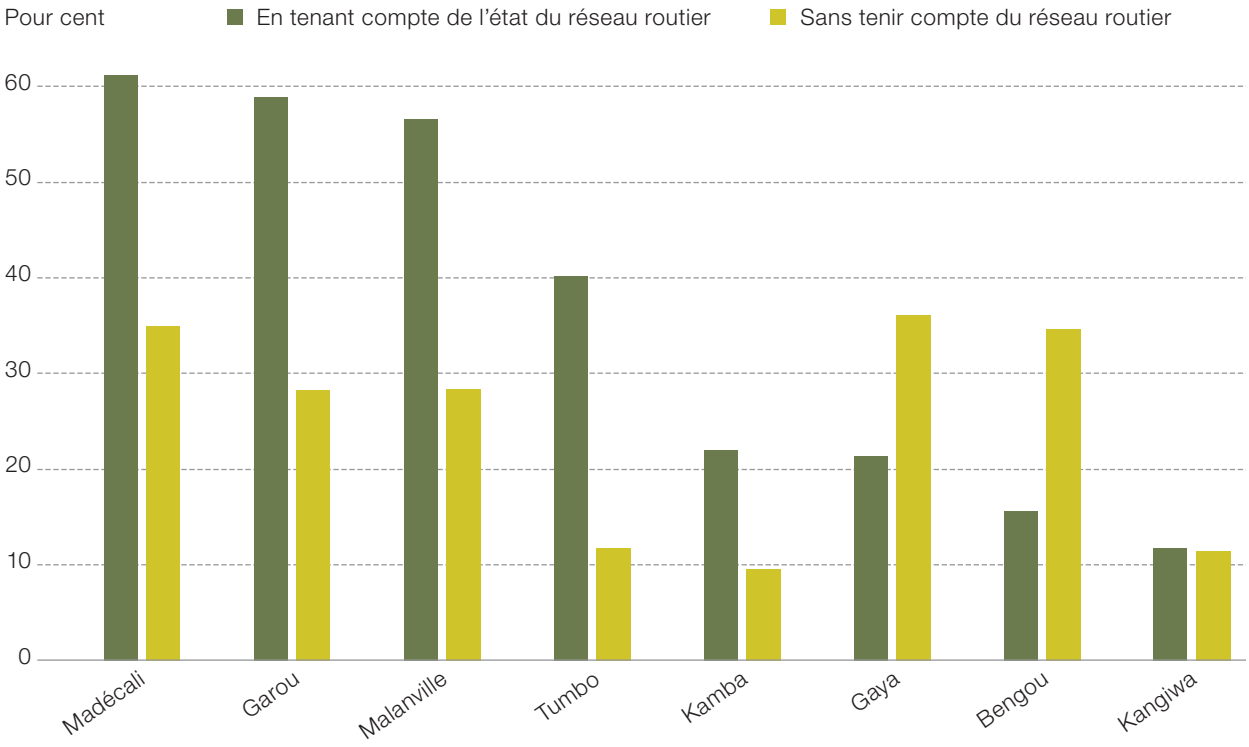
Source : Lawali Dambo, Université de Niamey

© CSAO/OCDE


Adoua Kessa
Dorobobo
Itchiguin
Dogon Kirya
Guidan Ider
Bonkoukou
Bagagi
Tsernaoua
Mountséka
Balleyara
Damana
Konni
Matankari
Banikossey
Tabla
Illéla
Wankama
Loga
Dogondoutchi
Koigolo
Yeni
Tangaza
Koré Mairoua
Kodo
Kolo
Guidan Madi
Boureimi
Tibiri
Dosso
Sokoto
Dokimana
Birni N'Gaouré
Doumega
Lema
Lido
Bolbol
Karakara
Guéchémé
Yeldou
Argungu
Tamou
Zabori
Kizamou
Dioundiou
NIGÉRIA
Laguéré
Kanguiwa
Dugama
Aggur
La Tapoa
Birnin Kebbi
Guéza
Angoua
Daoura
Zuguru
Yolé Birni
Bela
Wurogauri
Koutoumbou
Tilli
Kalgo
Yélou
Rafin Tsaka
Gayi
Jega
Alelu
Gadaichi
Ouna
Sia
Malgorou
Maidahini
Giwatazo
Assarara Kaura
Gummi Gunmi
Maiyama
Maiyéma
Karimama
Albarkaizé
Bana
Mariina
Bunza
Kamba
Agwada
Birnin Tudu
Tanda
Asarara
Gwandi
Bengou
Suru
Geza
Gaya
Tabkin Kada
Malanville
Kamba
Goro Malam
Anderai
Isséné
Guéné
Fanna
Kwawai
Fokku
Kokanawa
Bangoun
Madécali
Kwakwaba
Illoua
Kurukuru
Dakingari
Kamtu
Goungoun
Kassa
Lollo
Illo
Kwasara
Baban-Dada
Alfa Koara
Bani
Dabaga
Dabai
Mokollé
Chodu
Gidan Liman
Kalli
Koko
Zuru
Banikoara
Angaradebou
Sambi
Bagudo
Bounza
Sainji
Kangiwa
Kangi
Yamusa
Lolo
Tsamiya
Ganwo
Kandi
Lougou
Majé
Kajoé
Darana
Rijau
Dakou
Gbessé
Bensakou
Segbana
Libousson
Gogonou
Konkwesso
Yelwa
Libanté
Gulbin Boka
Dougoulaye
Kuté
Waya
Tunga Mahuta
Zougou
Monrou
Néganzi
Pantrossi
Sokonbara
Ibeto
Bessassini
Gaouenzi
Babana
Kontagora
Péonga
Dunkassa
Kubli
Salka
Shangunu
Utachu
Kidarouperou
Bembéréké
Bouanri
Bouka
Kalalé
Dekola
Luma
Auna
Gurai
Guesou
Shagwa
Kali
Nikki
Ndali
Tchikandou

© CSAO/OCDE

Graphique 1.4
Accroissement du bassin de population des villes du Dendi



Sources : Lawali Dambo, Université de Niamey ; Wageningen Environmental Research (Alterra) ; enquêtes CSAO/OCDE

(Madécali, Garou, Malanville) et réduit celui des villes nigériennes (Gaya, Bengou) (Graphique 1.4). Ces résultats signifient que les vitesses moyennes réelles au Bénin sont supérieures aux 30 km/h utilisés pour calibrer le modèle dans le reste de l'Afrique de l'Ouest et inférieures à 30 km/h au Niger.

Ces différences nationales sont visibles sur les cartes montrant l'accessibilité des principales villes du Dendi (Cartes 1.8, 1.9, 1.10).

- Au Niger, l'absence d'attente aux frontières permettrait d'accéder en moins de trois heures à la région urbaine de Sokoto au nord-est, aux villes nigérianes de la vallée du fleuve Niger par l'intermédiaire de la nouvelle route goudronnée qui relie Malanville à Illo (Carte 1.8). L'accessibilité de Gaya est également réduite par la dégradation de la Route Nationale 7 qui relie Gaya à Dosso, dont le marché a été attribué à un entrepreneur aujourd'hui incapable de finir les travaux. La situation est particulièrement dramatique dans la ville de Gaya et jusqu'à la frontière béninoise, un tronçon sur lequel les machines de chantier sont abandonnées au milieu de la route et où se croisent les convois d'uranium et une part significative des importations du Niger. Plus au nord, le tronçon routier reliant le Niger à la ville de Kamba est à l'abandon depuis plusieurs années. Cet

© CSAO/OCDE

axe constitue pourtant l'une des principales portes d'entrée et de sortie du marché nigérian pour le Niger.

- Au Bénin, Malanville bénéficierait grandement de l'ouverture des frontières nigérianes, qui permettrait d'atteindre les grands marchés de Jega et Sokoto en moins de quatre heures de route (Carte 1.9). Cette durée de trajet permettrait également d'atteindre Niamey, la capitale du Niger située à 300 km au nord-ouest.

- Au Nigéria, l'ouverture effective des frontières accroitrait le bassin de population de Kamba en direction de Kandi au Bénin, qui serait alors accessible en moins de deux heures, et de l'agglomération de Niamey, accessible en moins de 3h30 (Carte 1.10).

Accessibilité urbaine et politiques de développement

Les politiques de développement mises en œuvre en Afrique de l'Ouest ne peuvent faire l'impasse sur l'accessibilité des villes en général et des villes frontalières en particulier. Le nombre de personnes pouvant être atteintes à partir des centres urbains de la région conditionne en effet en grande partie le développement des activités marchandes et productives. L'interconnexion et le désenclavement des villes par le biais de réseaux de transport adaptés aux contraintes climatiques et environnementales de l'Afrique de l'Ouest jouent de ce point de vue un rôle majeur dans le processus d'intégration régionale (Deen-Swarray et al., 2014).

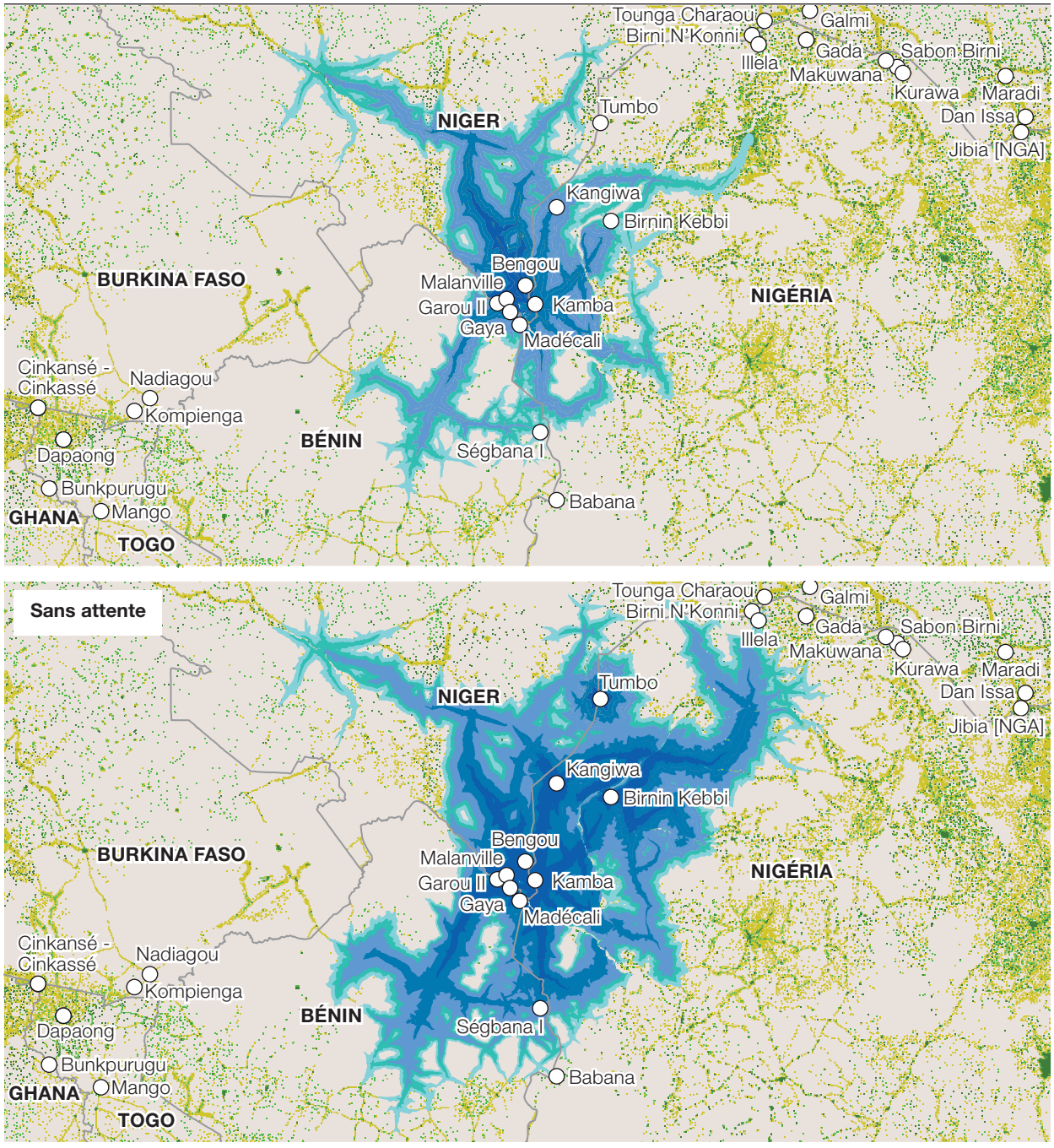
Les lenteurs observées au passage des frontières, les contrôles effectués sur les axes de transport ainsi que l'état de dégradation avancé de larges portions du réseau routier constituent trois obstacles majeurs à l'intégration des marchés et à la circulation des personnes dans la région. Quantifiés à l'échelle régionale et locale pour la première fois grâce à un modèle d'accessibilité, ces obstacles appellent des solutions politiques différenciées.

L'attente aux frontières et les « tracasseries » administratives naissent des pratiques corruptives et des arrangements clientélistes négociés entre représentants des services publics et acteurs du secteur privé. Leur résilience témoigne des intérêts financiers en jeu dans la circulation des biens et des personnes à l'échelle régionale. Les nouvelles infrastructures mises en place par les États et les organisations régionales destinées à fluidifier ces échanges doivent intégrer des intérêts parfois contraires à la formalisation de l'informel (Chapitre suivant). L'état bien souvent déplorable du réseau routier ouest-africain reflète quant à lui plusieurs décennies de sous-investissements dans le domaine des infrastructures. Portée par les institutions internationales, une nouvelle vague de grands projets a pour objectif de remédier à cette situation (Nugent, 2018), en investissant massivement dans les corridors de transport qui relient les grandes métropoles ouest-africaines entre elles et au reste du continent.

© CSAO/OCDE

Carte 1.7

Accessibilité routière des villes du Dendi avec ou sans attente aux frontières

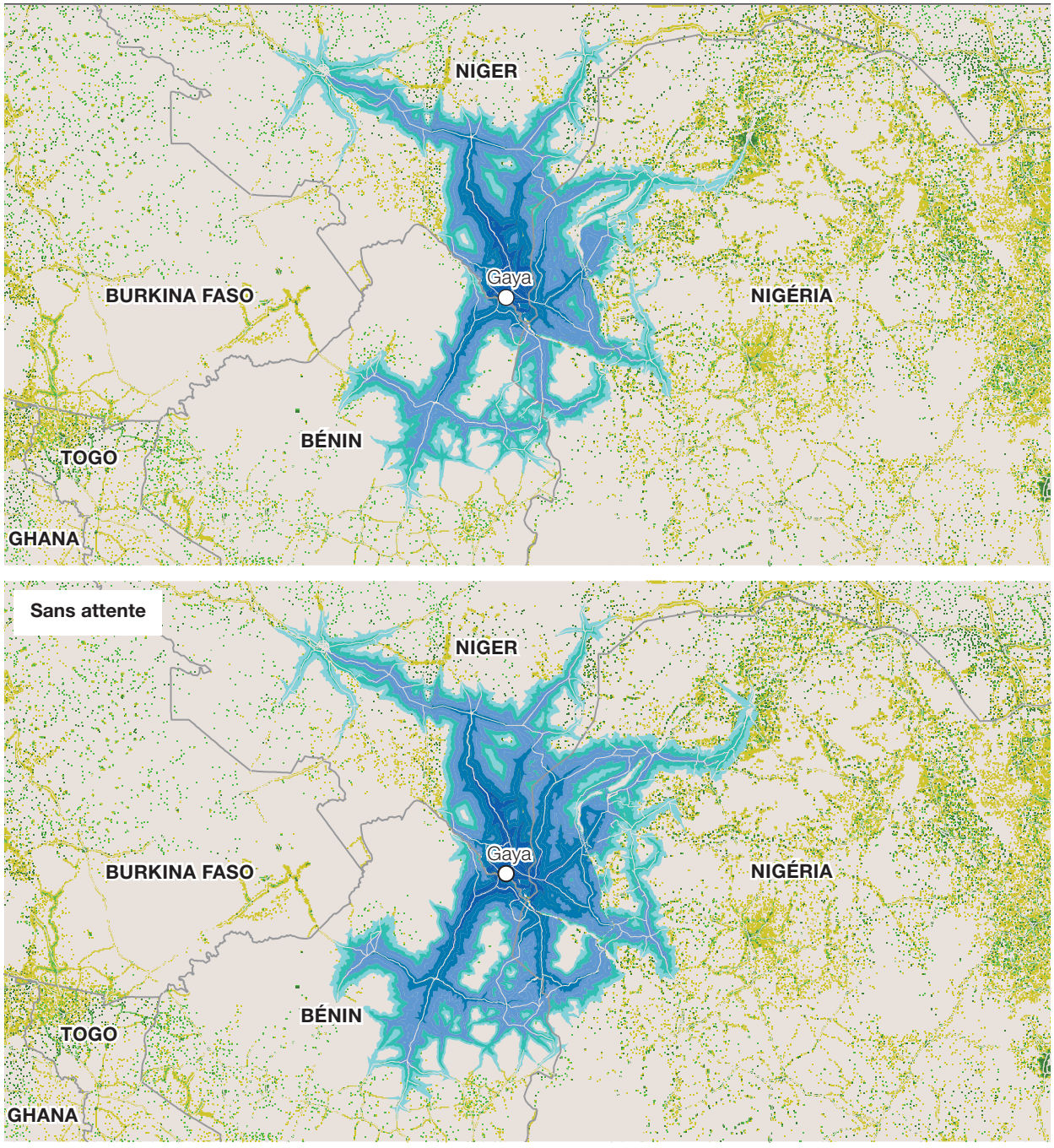


Source : Agence spatiale européenne 2010 ; CILSS, 2017 ; Global Administrative Areas 2018 ; Global Roads Open Access Data Set 2018 ; LandScan ™ 2014 ; NASA 2014 ; OCDE/CSAO 2018 ; OpenStreetMap 2018 ; Lawali Dambo, Université de Niamey ; Wageningen Environmental Research (Alterra)

© CSAO/OCDE

Carte 1.8

Accessibilité routière de Gaya (Niger) avec ou sans attente aux frontières

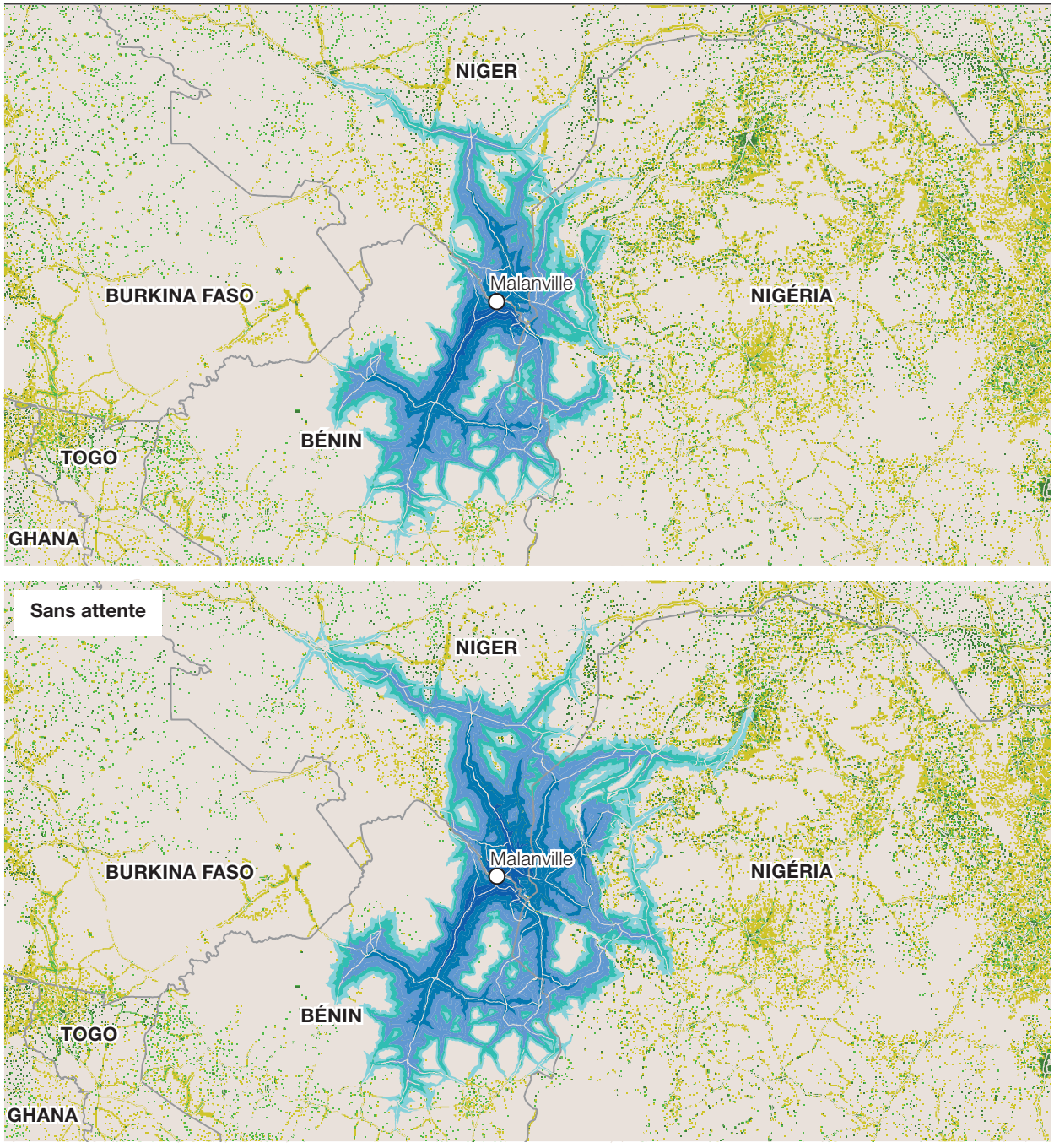


Source : Agence spatiale européenne 2010 ; CILSS, 2017 ; Global Administrative Areas 2018 ; Global Roads Open Access Data Set 2018 ; LandScan ™ 2014 ; NASA 2014 ; OCDE/CSAO 2018 ; OpenStreetMap 2018 ; Lawali Dambo, Université de Niamey ; Wageningen Environmental Research (Alterra)

© CSAO/OCDE

Carte 1.9

Accessibilité routière de Malanville (Bénin) avec ou sans attente aux frontières

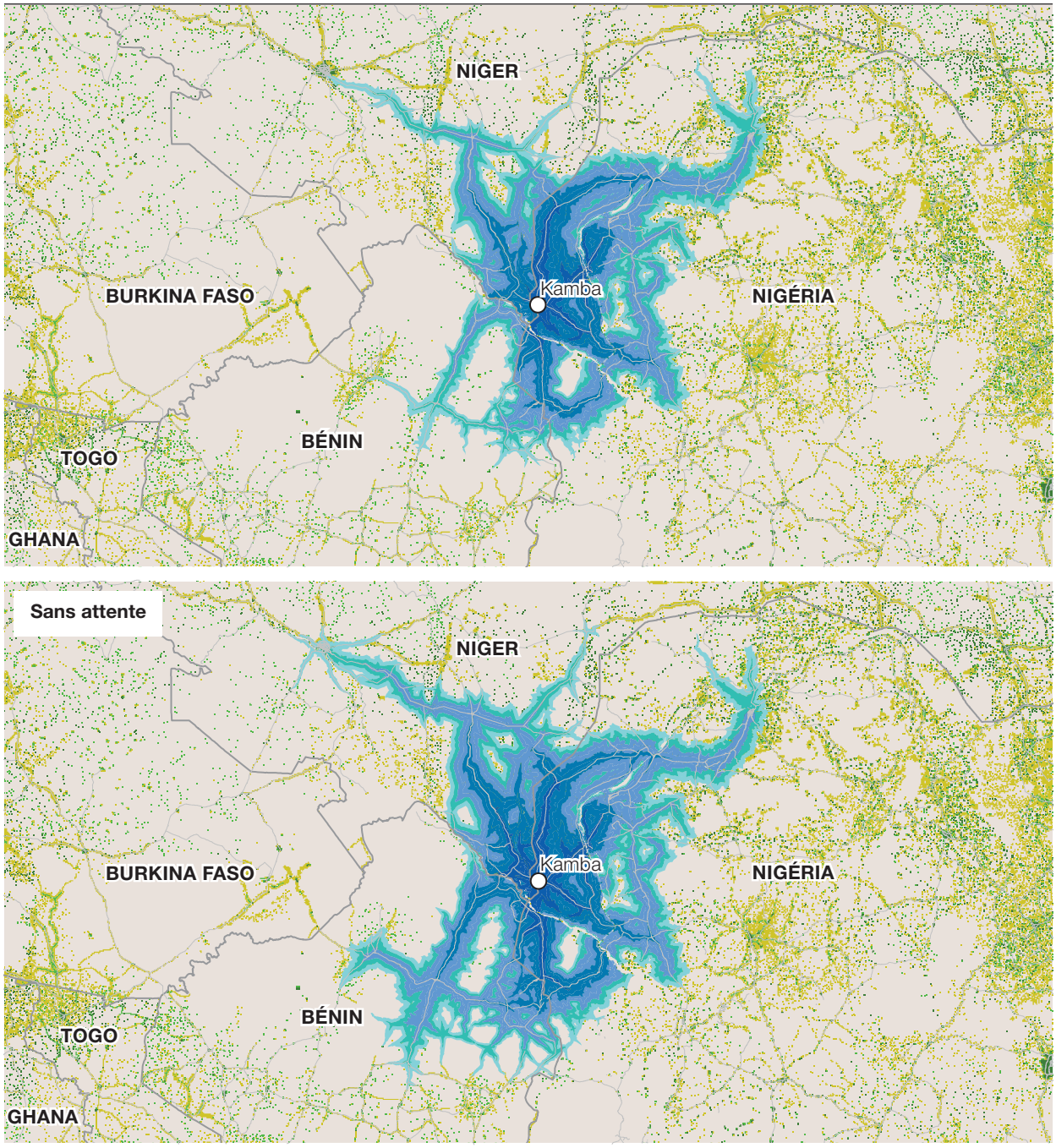


Source : Agence spatiale européenne 2010 ; CILSS, 2017 ; Global Administrative Areas 2018 ; Global Roads Open Access Data Set 2018 ; LandScan ™ 2014 ; NASA 2014 ; OCDE/CSAO 2018 ; OpenStreetMap 2018 ; Lawali Dambo, Université de Niamey ; Wageningen Environmental Research (Alterra)

© CSAO/OCDE

Carte 1.10

Accessibilité routière de Kamba (Nigéria) avec ou sans attente aux frontières



Source : Agence spatiale européenne 2010 ; CILSS, 2017 ; Global Administrative Areas 2018 ; Global Roads Open Access Data Set 2018 ; LandScan ™ 2014 ; NASA 2014 ; OCDE/CSAO 2018 ; OpenStreetMap 2018 ; Lawali Dambo, Université de Niamey ; Wageningen Environmental Research (Alterra)

© CSAO/OCDE

Villes frontalières, corridors de transport et postes de contrôle frontaliers

Ce chapitre analyse deux types d'infrastructures destinées à faciliter le passage des frontières en Afrique de l'Ouest : les corridors de transport et les postes de contrôle douaniers uniques. L'organisation actuelle du commerce régional donne de l'importance stratégique aux villes frontalières et offre des perspectives d'emploi aux travailleurs du secteur informel. Cependant, l'imparfaite interconnexion des réseaux de transport constitue une charge financière pour les collectivités publiques frontalières, dont les infrastructures sont loin de pouvoir répondre à l'accroissement des flux régionaux. Une étude des 59 postes de contrôle planifiés ou mis en activité conjointement en Afrique subsaharienne montre que la facilitation du commerce se heurte aussi aux intérêts particuliers des fonctionnaires et des acteurs privés vivant des frictions de l'intégration régionale. En Afrique de l'Ouest en particulier, peu d'États sont aujourd'hui capables de tirer avantage des nouvelles structures de contrôle construites dans la région, dont la plupart sont non fonctionnelles.

Villes frontalières et facilitation du commerce régional

En Afrique de l'Ouest, les limites de l'intégration régionale ne sont nulle part plus apparentes que dans les villes frontalières où, en dépit des nombreux protocoles destinés à favoriser la libre circulation des biens et des personnes, règne un encombrement permanent. De Rosso au Sénégal à Aflao au Ghana, de longues files de camions engorgent les voies d'accès aux postes frontaliers, les espaces publics des centres urbains et les parcs routiers périphériques. Le passage des frontières est synonyme d'attente et de négociations informelles entre représentants des services publics et acteurs marchands (Lesser et Moisé-Leeman, 2009). Une multitude de prestataires de services et de vendeurs ambulants se greffe sur cette économie du mouvement soudainement immobilisée, occupant les chaussées, les trottoirs et jusqu'aux bureaux des fonctionnaires de l'État. Une fois la frontière passée, les procé-

 © CSAO/OCDE

dures administratives doivent généralement être recommencées au poste du pays voisin, prolongeant les attentes et multipliant les pratiques corruptives.

Cette situation commune à l'ensemble des villes frontalières a conduit les organisations régionales et les institutions financières internationales à mettre en œuvre de nouvelles infrastructures destinées à faciliter le commerce et à réduire la corruption aux frontières. Parmi ces investissements figurent les corridors de transport et les postes de contrôle uniques, deux types complémentaires d'infrastructures qui figurent dans le Plan d'action prioritaire du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) élaboré par la Commission de l'Union africaine (CUA) et son agence d'exécution, le Nouveau partenariat pour le développement en Afrique (NEPAD), la Banque africaine de développement (BAD) et la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) en 2012. Corridors et postes uniques visent un même objectif : réduire les obstacles physiques et institutionnels rencontrés par les individus et les entreprises dans leurs déplacements régionaux. Jusqu'ici, ces initiatives influent peu sur la durée et le coût du transport dans la région, principalement parce qu'elles remettent en question des pratiques bien ancrées dans la gestion quotidienne des frontières et heurtent des intérêts particuliers, aussi bien dans la sphère étatique que privée.

Des autoroutes transafricaines aux corridors de transport

L'idée de constituer un réseau de transport transcontinental remonte à l'époque coloniale, durant laquelle les projets de routes ou de chemins de fer reliant les colonies françaises et anglaises entre elles furent particulièrement populaires. Entre 1850 et 1950, de nombreux tracés sont envisagés pour relier la bande sahélienne au réseau algérien et marocain par des lignes de chemin de fer transsahariennes. Plusieurs tronçons sont planifiés dans les années 40 par le régime de Vichy dans le cadre du réseau des chemins de fer Méditerranée-Niger (Merniger) qui doit relier Béchar à la boucle du fleuve Niger et Dakar à Bamako (Carte 2.1). Ces projets devant servir le prestige colonial et les besoins militaires de la France sont abandonnés à la fin de la Seconde Guerre mondiale.

En conséquence, le réseau de transport africain hérité de la période coloniale demeure fragmenté en plusieurs segments qui, loin de communiquer efficacement, renforcent l'enclavement de nombreuses régions (BAD, 2015). Les investissements routiers survenus à partir des années 60 ne contribuent guère à remédier à cette fragmentation dans la mesure où ils privilégient la constitution de réseaux nationaux, entre la capitale et ses principales périphéries. Les axes transnationaux sont dès lors particulièrement rares, sans même parler de ceux qui relient les grandes régions africaines entre elles, quasi inexistants. À titre d'exemple, une seule route goudronnée (depuis peu) traverse le Sahara de l'Océan Atlantique au Soudan, par la façade mauritanienne et marocaine.

 © CSAO/OCDE

Les handicaps évidents de cette fragmentation du réseau de transport africain ont donné naissance à de nombreuses initiatives institutionnelles destinées à fédérer les projets nationaux au sein de grands schémas continentaux. Dans les années 70, la CEA ressuscite certains projets coloniaux sous la forme d'un plan continental permettant d'intégrer plus étroitement les réseaux routiers des pays africains. L'axe Mombasa-Lagos connectant le Kenya au Nigéria par Nairobi, Kampala et Bangui, d'une longueur de 4800 km, est le premier chantier à être envisagé par la CEA (BAD-CEA, 2003 ; Clacherty, 2017). Au cours des décennies suivantes, plusieurs tronçons sont ajoutés au plan d'ensemble de la CEA, sans toutefois que cette dernière ne parvienne à coordonner leur construction, qui demeure avant tout une prérogative nationale. En 2010, le master plan transafricain comprend une dizaine d'autoroutes totalisant 57 300 km, du Caire au Cap et de Dakar à Djibouti (Carte 2.2). La densité de ce réseau idéal, équivalente à 1.89 km de route pour 1000 km² est quatre fois inférieure à celle du réseau actuel des autoroutes inter-États américaines.

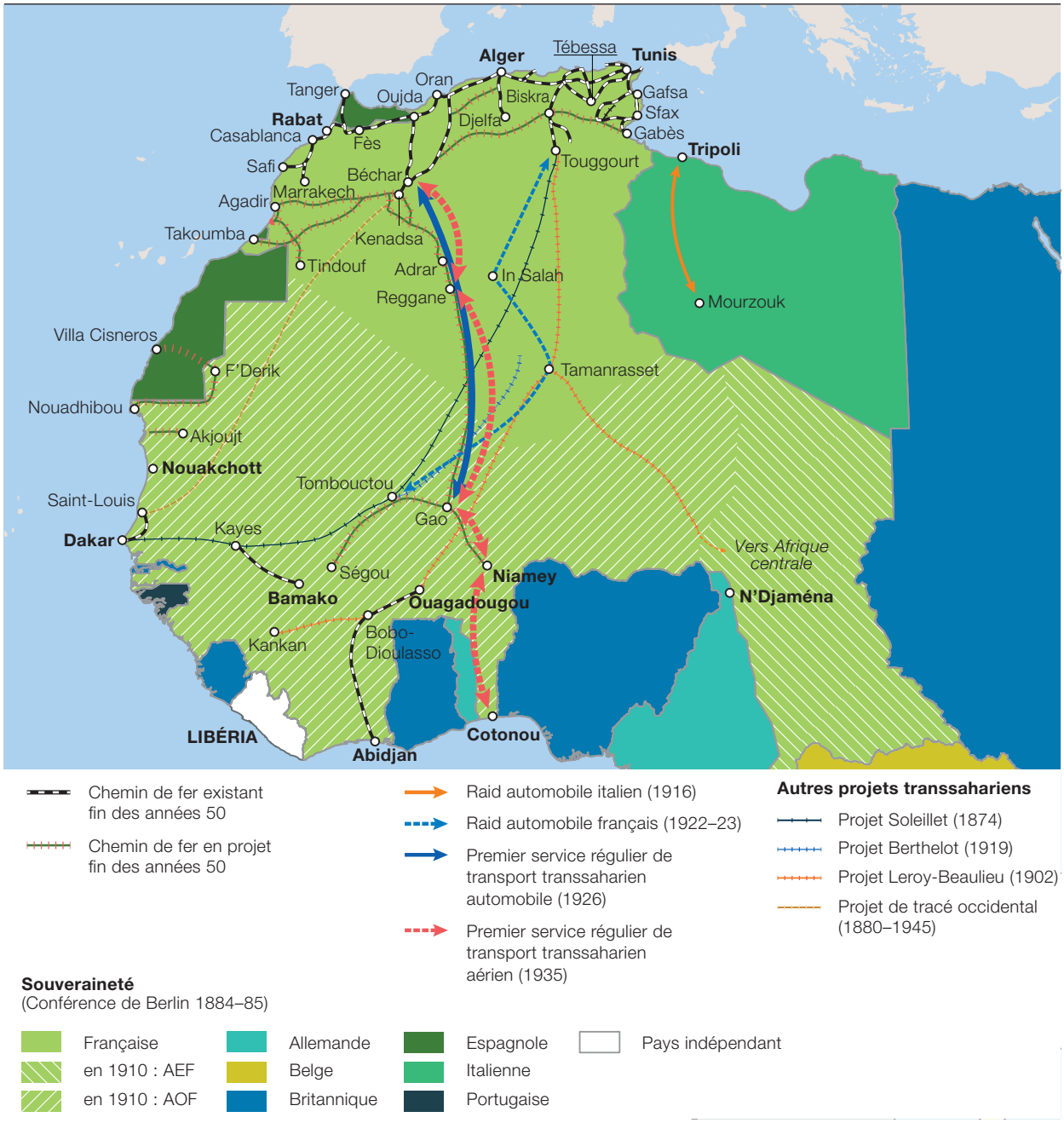
En Afrique de l'Ouest, les autoroutes envisagées relient Dakar à N'Djaména par la bande sahélienne, Dakar à Lagos par le golfe de Guinée et Lagos à la Centrafrique par Yaoundé au Cameroun. Trois grands axes transsahariens sont prévus, l'un reliant la Mauritanie à l'Afrique du Nord par la côte marocaine, le second reliant Alger au Nigéria par Agadez et le dernier joignant Tripoli au Tchad par le Fezzan. Les conditions d'entretien des routes existantes du réseau ainsi que l'état d'avancement des travaux des tronçons à construire varient fortement suivant les États. Si certains chaînons manquants sont achevés, comme entre Nouadhibou et Nouakchott ou entre Kayes et Bamako, d'autres segments routiers ne sont pas encore bitumés ou ne seront probablement jamais réalisés dans un avenir proche du fait de l'instabilité politique, comme dans le sud de la Libye.

Malgré les difficultés rencontrées dans la planification et la réalisation de ces axes de transport, l'achèvement d'un réseau de transport transcontinental demeure plus que jamais une priorité des organisations régionales africaines et des institutions financières internationales, parmi lesquelles la Banque mondiale et la BAD (Banque mondiale, 2015). Ce regain d'intérêt pour ces grands projets de la part des organisations internationales depuis le début des années 2000 contraste avec le relatif désengagement observé pendant les décennies d'ajustements structurels, qui ont conduit à un sous-investissement dans le domaine des transports et à une privatisation des infrastructures ferroviaires et portuaires. Ce renouveau s'explique par une combinaison de facteurs qui comprend une redécouverte des opportunités économiques de l'intégration régionale, une hausse des matières premières, de nouvelles technologies permettant de mieux suivre et contrôler les flux humains et de marchandises (McLinden et al., 2010), et de nouvelles formes de partenariats publics-privés impliquant de grands investisseurs européens et chinois (Nugent, 2018).

 © CSAO/OCDE

Carte 2.1

Les projets transsahariens avant les indépendances, 1874–1950



Source : OCDE/CSAO 2014

La forte dégradation du réseau routier, l'étroitesse des routes et la présence de nombreux contrôles routiers réduisent considérablement les vitesses moyennes des véhicules empruntant les corridors de transport envisagés par les organisations régionales africaines et leurs partenaires internationaux. C'est le cas par exemple de l'axe reliant Abidjan à Lagos, sur le golfe de Guinée, qui traverse la région la plus densément peuplée d'Afrique de l'Ouest.

© CSAO/OCDE

Carte 2.2

Plan d'ensemble du réseau des routes transcontinentales en Afrique, 2010



Sources : adapté de BAD-CEA 2003, CEA-UA-BAD 2010

Sur ce corridor emprunté par des milliers de camions quotidiennement, la multiplication des barrages routiers établis par les services de douane, d'immigration et de police s'ajoute à la densité du trafic pour ralentir encore les échanges économiques, particulièrement entre Cotonou et le Nigéria (OCAL, 2017). Certains voyageurs patientent ainsi près d'une demi-journée pour parcourir la soixantaine de kilomètres qui séparent Badagry, en périphérie de Lagos, à la capitale économique du Bénin, un trajet qui prendrait une heure et demie en conditions optimales de transport.

L'importance du peuplement humain et le potentiel encore inexploité de l'espace côtier situé entre Abidjan et Lagos conduisent la CEDEAO à

© CSAO/OCDE

identifier cet espace comme prioritaire pour l'intégration régionale. Un projet multinational a vu le jour entre le Togo, le Bénin, la BAD et l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) pour réhabiliter la portion centrale du corridor située entre Lomé et Cotonou et réduire les obstacles au commerce (BAD-UEMOA, 2017). Plusieurs indicateurs relatifs aux échanges commerciaux, aux temps de parcours, aux barrages routiers et aux accidents permettent à l'Organisation du corridor Abidjan-Lagos (OCAL) de suivre la progressive réduction des obstacles non tarifaires. Les acteurs du secteur privé ne sont pas représentés dans cette initiative intergouvernementale, contrairement à d'autres corridors africains, comme celui de Walvis Bay, qui réunit des acteurs gouvernementaux et des associations représentant les secteurs de la logistique, du commerce et du transport (Nugent, 2018a).

Au vu des conditions de transport dans la région, le qualificatif d'autoroute transafricaine parfois appliqué aux principaux axes routiers ouest-africains paraît exagéré. Les nombreux obstacles physiques et institutionnels rencontrés sur les routes d'Afrique de l'Ouest ralentissent et segmentent les échanges commerciaux entre pays voisins. Entre Abidjan et Lagos, par exemple, rares sont les transporteurs qui parcourent l'ensemble de la bande côtière. Les statistiques et observations de terrain disponibles suggèrent au contraire que la plupart n'empruntent qu'une section du corridor ou sont contraints de décharger leurs marchandises à la frontière pour qu'elles soient transportées dans le pays voisin (Nugent, 2018b).

Cette segmentation touche les villes frontalières. D'une part, le fait que les corridors ne soient pas totalement intégrés à travers la région donne de l'importance stratégique aux villes situées près des frontières et offre des perspectives d'emploi aux travailleurs du secteur informel, qui proposent leurs services et leurs produits aux voyageurs et aux transporteurs internationaux (Notes ouest-africaines n° 21). Les villes frontalières présentent également des opportunités financières aux fonctionnaires chargés de la surveillance du territoire national, aux syndicats de transports et aux agents des collectivités décentralisées. Travailleurs de l'informel et fonctionnaires vivent de l'immobilité imposée aux flux régionaux lors du passage des frontières. Ils ont tout à perdre d'une formalisation du commerce régional qui verrait l'essentiel des échanges internationaux suivre un nombre limité de corridors de transport reliant les grandes métropoles de la région.

D'autre part, l'imparfaite interconnexion des réseaux de transport constitue une charge financière pour les collectivités publiques frontalières, dont les infrastructures sont loin de pouvoir répondre à l'accroissement des flux régionaux. La concentration des personnes et des véhicules dans les espaces urbains occasionne des problèmes de congestion et de pollution sans commune mesure avec les moyens financiers des collectivités territoriales frontalières. Dans de nombreuses villes, comme Aflao ou Malanville, les files de camions en attente de procéder aux formalités douanières peuvent atteindre plusieurs kilomètres,

 © CSAO/OCDE

Encadré 2.1

Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA)

Le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) est une initiative conjointe de la Commission de l'Union africaine (CUA), de son agence d'exécution, l'Agence de planification et de coordination du NEPAD (Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique), et de la BAD. Il vise à faciliter l'intégration des infrastructures à l'échelle du continent africain. L'Afrique connaît à l'heure actuelle un problème de déficience infrastructurelle qui entrave gravement sa compétitivité sur le marché mondial. Ce manque d'infrastructures est largement reconnu : le taux d'accès routier n'y est que de 34 %, contre 50 % dans d'autres régions du monde en développement, et les coûts de transport y sont jusqu'à 100 % plus élevés.

D'après le PIDA, le taux de croissance économique moyen des pays africains devrait s'établir à 6 % par an entre 2010 et 2040, dû à l'explosion démographique. Cet essor de la croissance et de la prospérité entraînera une hausse de la demande d'infrastructures régionales, l'insuffisance de ces dernières constituant déjà l'un des principaux obstacles au développement durable du continent. Le PIDA prévoit l'achèvement d'un important réseau routier reliant les ports aux villes de l'arrière-pays (Carte 2.3). Sous l'appellation générique de « corridors de transport », ce projet de réseau routier et ferroviaire entend remédier à l'insuffisance de l'intégration des marchés africains en connectant les principaux pôles de production et de consommation du continent, et en reliant le golfe de Guinée aux pays enclavés (BAD-UA-NEPAD, 2012). Il se fixe pour objectif l'intégration des marchés, la réduction des coûts de transport et l'établissement d'une connectivité permettant l'accès des marchandises aux marchés et l'échange d'informations entre les communautés, renforçant ainsi la compétitivité régionale globale.

Les écueils rencontrés dans la mise en œuvre des politiques infrastructurelles régionales, ainsi que l'expérience mitigée des projets infrastructurels menés par le passé, laissent entrevoir l'ampleur des défis à relever. Près d'un demi-siècle après la proposition, en 1971, d'un Réseau des routes transafricaines (RRT) par la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), 25 % des routes restent non construites, et 65 %, non bitumées, principalement en Afrique centrale. Aujourd'hui, le projet RRT vient s'intégrer au sein du programme plus vaste du PIDA. Le plan directeur initial de la CEA des Nations Unies reste le fondement du réseau routier, mais est complété par des « corridors » régionaux et des réseaux de « connectivité continentale », sans spécification de chiffres actualisés pour le processus global de réalisation des tronçons manquants du projet RRT. Le PIDA définit les plans d'action prioritaire suivants : phase I du programme de connectivité continentale, axée sur l'achèvement des tronçons manquants du RRT à l'horizon 2030, et modernisation des corridors multimodaux ARTIN du nord, nord-sud, et du centre (voies pour véhicules lents et voies de contournement des zones urbaines), ainsi que des corridors multimodaux Abidjan-Lagos, Dakar-Niamey, Praia-Dakar-Abidjan.

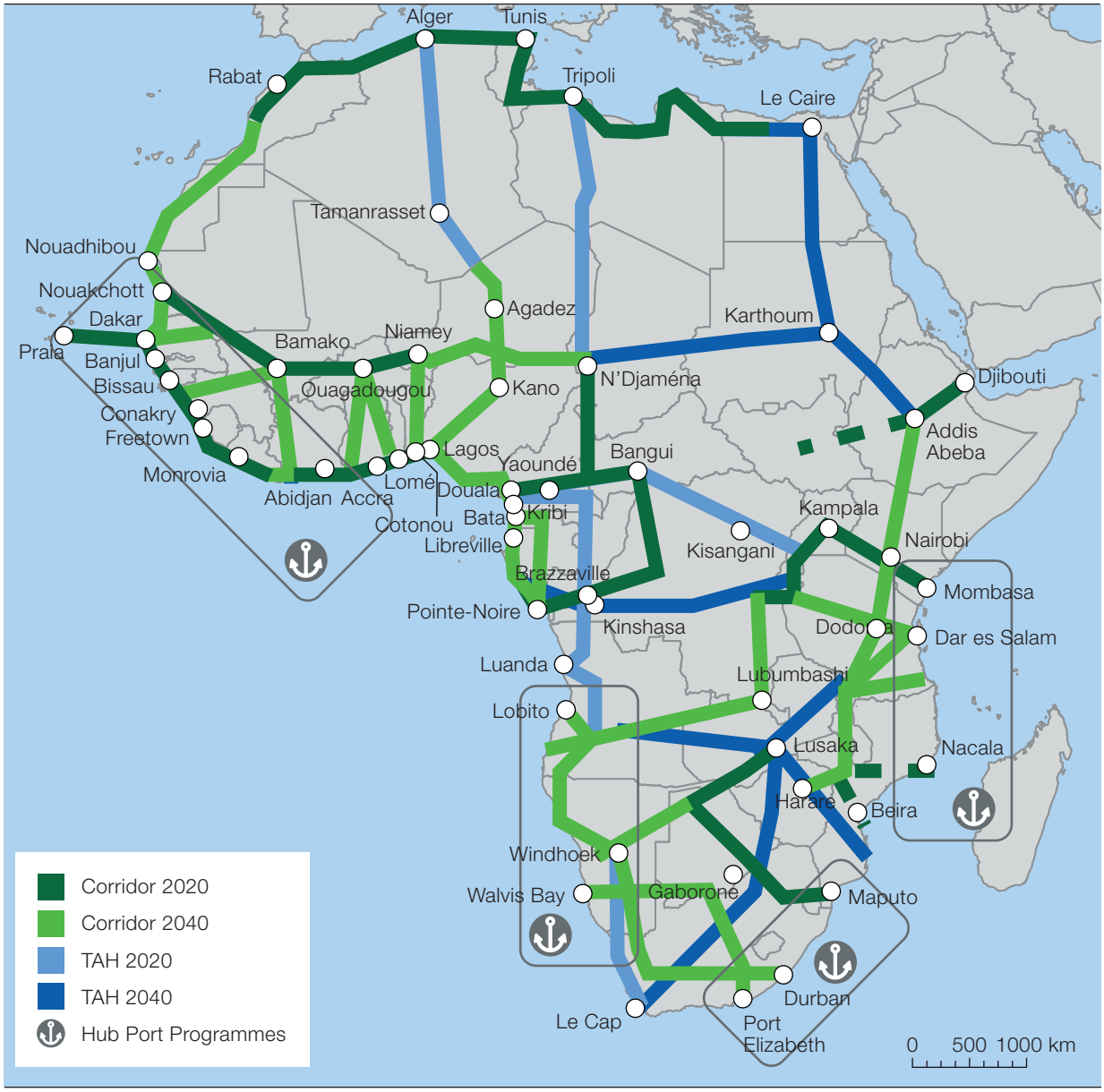
Les causes entravant la progression de la mise en œuvre de ce projet sont complexes. Un manque profond de coordination et d'harmonisation des législations, normes et réglementations entre les pays africains complique la planification et le financement des projets régionaux. Le secteur des transports en offre une parfaite illustration. Les divergences des politiques et l'insuffisance des infrastructures entravent le commerce international. En outre, l'obtention de financements s'avère complexe pour les projets régionaux (même ceux entrepris dans le secteur public avec l'apport de subventions), en raison du nombre d'acteurs impliqués et du risque d'en voir certains se désengager.

La réussite de cette initiative dépendra donc du consensus politique, de l'efficacité des institutions régionales et des cadres réglementaires, ainsi que du financement des projets transfrontaliers. Au vu du montant colossal des investissements en jeu, il est essentiel de garantir un meilleur séquençage des projets régionaux. Pour la prospérité économique de l'Afrique, son déficit infrastructurel doit impérativement être comblé, mais reste son principal

 © CSAO/OCDE

défi. Le coût du projet est estimé à environ 360 milliards de dollars US entre 2011 et 2040. Il est donc essentiel d'encourager la participation du secteur privé au travers de partenariats public-privé (PPP), ce qui s'avère aussi toutefois extrêmement difficile. La mise en place d'infrastructures régionales implique un degré élevé de confiance entre les pays. Le principal obstacle rencontré par le PIDA tient à la difficulté de trouver un consensus entre les différentes parties prenantes sur la localisation des infrastructures de transport les plus urgentes (en particulier les plateformes portuaires et aéroportuaires). En l'absence d'accord, le PIDA pourrait suivre les pas de son prédécesseur, le projet RRT, et devenir un énième exercice théorique « descendant », mal aligné sur les priorités des pays africains et peu susceptible de susciter les investissements requis.

Carte 2.3
Programme de transport continental



Note : TAH Trans African Highway
Source : adapté de BAD-UA-NEPAD 2012, Union africaine 2014a et ACMA 2017

© CSAO/OCDE

occasionnant des accidents, de la pollution et des délais qui touchent aussi bien les citadins locaux que les transporteurs internationaux. Le manque d'infrastructures sanitaires aux frontières est propice à la propagation de maladies et d'épidémies telles que le VIH/sida et le virus Ebola dont la dimension transfrontalière est bien connue (Abdullah et Rashid, 2017). Les fortes concentrations frontalières encouragent également les activités criminelles, la prostitution et le harassement sexuel des femmes commerçantes. Ces conditions défavorables pour les acteurs économiques et leurs marchandises justifient que soient développées des infrastructures à la mesure de l'importance des villes frontalières, comme les postes de contrôle uniques.

Diversité régionale des postes de contrôle frontaliers

Les postes de contrôle uniques sont des infrastructures développées conjointement par deux pays afin de simplifier le passage des frontières. En imposant un arrêt unique, elles permettent de réduire le temps d'attente des individus et des transporteurs aux frontières, de simplifier les procédures administratives et de mieux coordonner les échanges d'information entre pays voisins (Ben Barka, 2012 ; Union africaine, 2016). Les postes de contrôle uniques sont également supposés réduire les possibilités d'arrangements informels entre fonctionnaires et acteurs privés en fournissant un cadre physique et institutionnel plus transparent que les postes conventionnels.

Ces nouveaux postes sont développés dans l'est du continent à partir du milieu des années 2000, à l'initiative de la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) et du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA). Les sources de financement sont variées : BAD, Agence japonaise de coopération (JICA), Banque mondiale, TradeMark East Africa, Department for International Development (DFID), Organisation internationale pour les migrations (OIM), Union européenne (UE) et UEMOA. En décembre 2009, le premier poste de contrôle juxtaposé est inauguré à Chirundu entre la Zambie et le Zimbabwe. Cet ouvrage fait suite à la construction d'un nouveau pont sur le Zambèze et à la réhabilitation des infrastructures douanières dans la région. En 2011, le premier ouvrage de référence (Union africaine, 2011) destiné à décrire les avantages et codifier les principes relatifs aux postes de contrôle juxtaposés sur le continent, est publié. Une seconde édition offre un panorama continental des bonnes pratiques, procédures institutionnelles, mécanismes de financement et réalisations concrètes facilitant l'élaboration des postes uniques (Union africaine, 2016).

Plusieurs types de postes de contrôle uniques sont développés ces dix dernières années en Afrique.

- Les postes juxtaposés réunissent les services de deux pays dans un guichet unique. Contrairement aux postes de contrôle traditionnels dans lesquels les formalités sont répétées de chaque côté de la frontière, les

 © CSAO/OCDE

postes juxtaposés permettent aux fonctionnaires de contrôler les flux lorsque les passagers et les marchandises entrent dans le pays voisin uniquement (Graphique 2.1). Ce type de structure est bien adapté aux pays dotés de bâtiments administratifs dédiés aux activités de transit à proximité de la frontière et dans lesquels les fonctionnaires des deux pays peuvent travailler de concert. Ce type de poste est implanté à Chirundu (Zambie-Zimbabwe), Kazungula-Bonazazi (Zambie-Botswana), Lunga-Hororo (Kenya-Tanzanie), Malaba (Kenya-Ouganda), Moyale (Éthiopie-Kenya), Namanga (Kenya-Tanzanie) et Rusumo (Rwanda-Tanzanie) (Graphique 2.2).

- Les postes de contrôle bilatéraux ont quant à eux pour particularité de posséder un bâtiment unique situé à cheval sur la frontière, dans lequel toutes les formalités sont effectuées pour chaque pays à l'entrée ou la sortie. Ce type de poste est bien adapté aux frontières où de nouvelles structures doivent être construites conjointement. Il est implanté à Hillacondji-Sanveekondji (Togo-Bénin), Kagitumba-Miramar Hills (Rwanda-Ouganda) et Nemba-Gasenyi (Rwanda-Burundi) (Graphique 2.3).

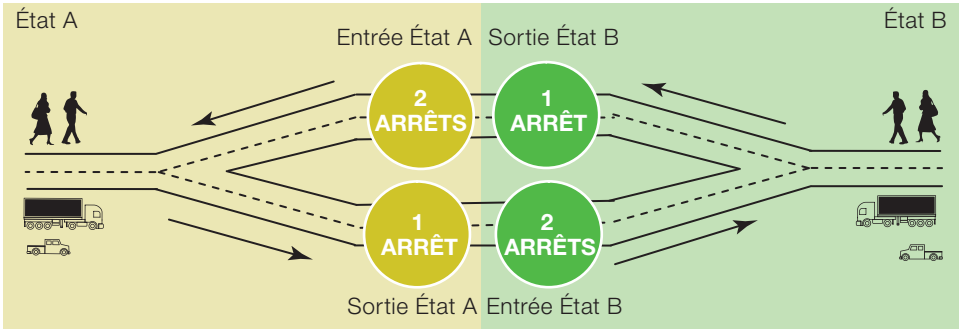
- Les postes unilatéraux sont une variante de ce schéma : le bureau unique est localisé dans l'un des deux pays uniquement. Ils sont présents dans toutes les régions d'Afrique. En Afrique de l'Ouest, les postes sont à Ayorou-Labézanga (Niger-Mali), Cinkansé/Cinkassé (Burkina Faso-Togo), Kraké-Sémé (Bénin-Nigéria), Makalondi-Kantchari (Niger-Burkina Faso), Malanville-Gaya (Bénin-Niger), Mfumi-Ekok (Nigéria-Cameroun), Noépé-Akanu (Togo-Ghana), Pamalap-Kambia (Guinée-Sierra Leone) et Pétel Kolé (Burkina Faso-Niger) (Graphique 2.4).

Selon les enquêtes effectuées par le CSAO, l'Afrique subsaharienne compte 59 postes uniques disséminés de Rosso au Sénégal à Komatipoort en Afrique du Sud en 2017 (Carte 2.4). L'état d'achèvement de ces infrastructures est très variable. L'Afrique de l'Est compte 25 postes, dont 14 sont fonctionnels et 10 planifiés, la majeure partie sur les frontières du Kenya, de Tanzanie, de l'Ouganda et du Rwanda (Graphique 2.5). L'Afrique de l'Ouest compte 21 postes dont un seul, celui de Cinkansé/Cinkassé, est fonctionnel et neuf planifiés. Tous les postes inaugurés mais non fonctionnels sont construits dans la partie centrale de l'Afrique de l'Ouest, sur les frontières allant de l'est du Mali au sud du Bénin. Les ouvrages projetés, en revanche, se situent dans l'ouest de la région, en particulier sur les frontières du Burkina Faso, du Sénégal et entre Sierra Leone et Libéria. L'Afrique australe compte comparativement peu de postes uniques : seuls Chirundu (Zambie-Zimbabwe) et Komatipport Lebombo-Ressano Garcia (Afrique du Sud-Mozambique) sont fonctionnels, tandis que cinq autres postes sont planifiés ou en cours de construction. En Afrique centrale, aucun des six postes uniques planifiés par les États et les organisations régionales africaines n'est encore achevé en 2017.

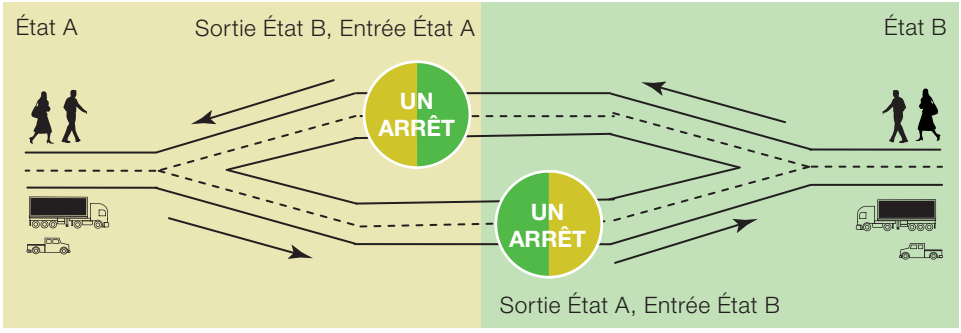
© CSAO/OCDE

Graphique 2.1
Types de postes de contrôle frontaliers

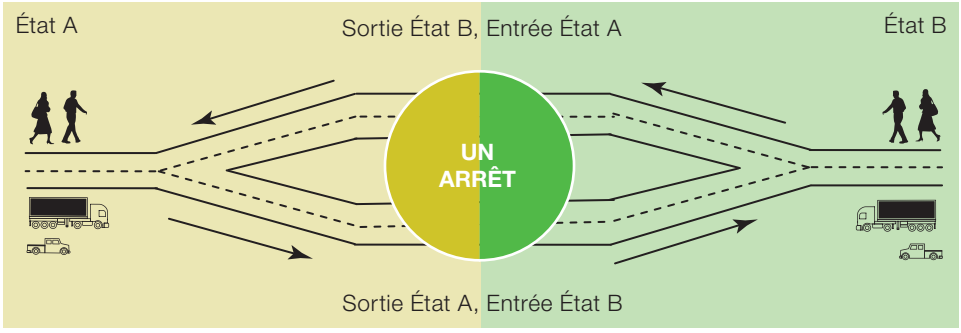
Poste de contrôle traditionnel



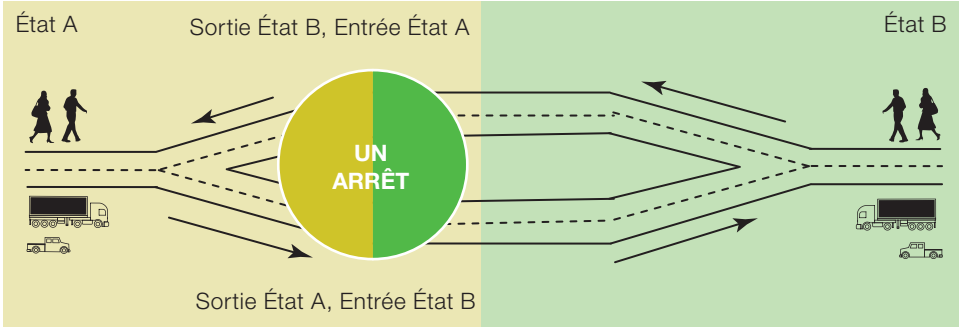
Poste de contrôle juxtaposé



Poste de contrôle bilatéral



Poste de contrôle unilatéral



Source : adapté de Union africaine 2016

© CSAO/OCDE

Graphique 2.2

Poste juxtaposé de Chirundu (Zambie-Zimbabwe)



Source : Google Maps, 15 juin 2016

Graphique 2.3

Poste bilatéral de Hillacondji-Sanveekondji (Togo-Bénin)



Source : Google Maps, 8 novembre 2017

© CSAO/OCDE

Graphique 2.4
Poste unilatéral de Noépé-Akanu (Togo-Ghana)



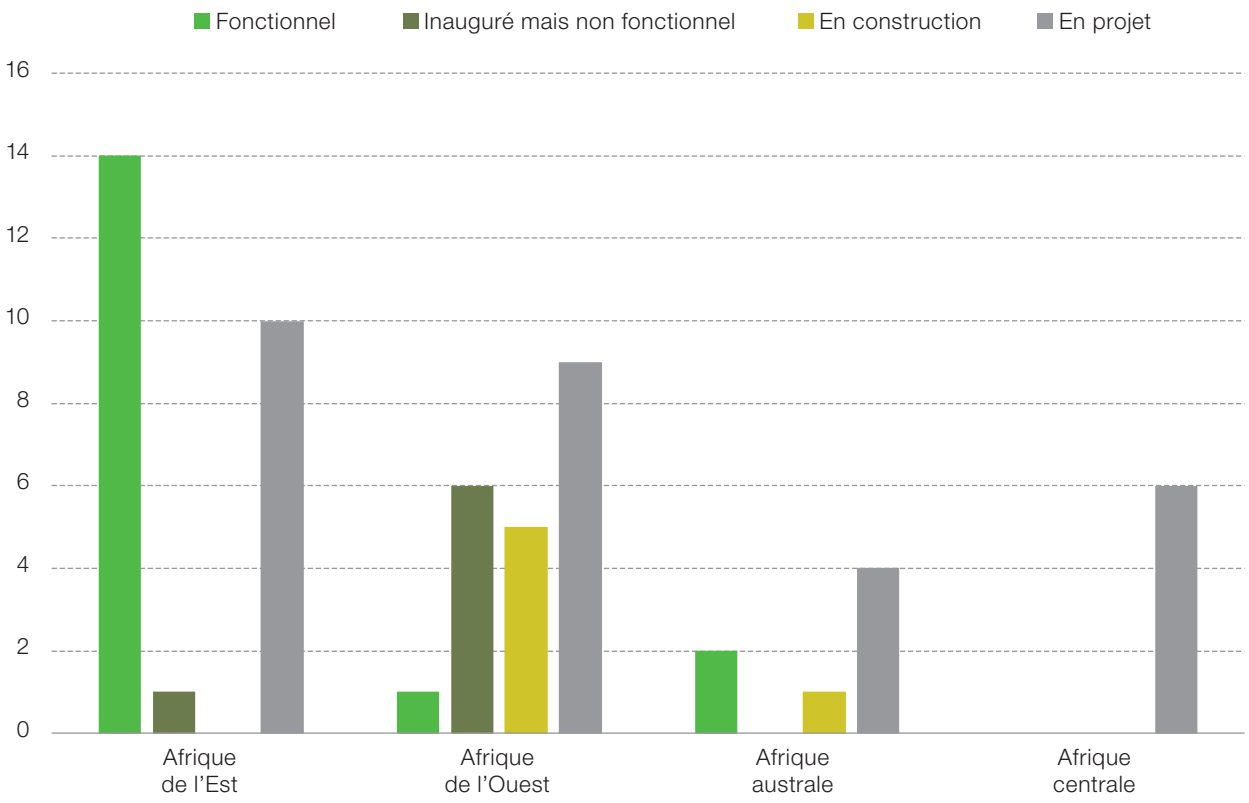
Source : Google Maps, 11 janvier 2018

À l'échelle de l'Afrique subsaharienne, les postes unilatéraux sont la forme la plus courante des postes frontaliers en construction ou ayant déjà été réalisés (57 %), suivi par les postes juxtaposés, qui représentent un quart du total. Seuls 10 % des postes ont adopté une structure bilatérale dans laquelle les services étatiques sont placés à cheval sur la frontière et 10 autres pour cent sont de forme inconnue. Les postes juxtaposés et unilatéraux sont les variantes les plus représentées dans les pays d'Afrique de l'Est et d'Afrique australe. En Afrique de l'Ouest, en revanche, les trois-quarts des postes sont des postes unilatéraux dans lesquels un pays est choisi pour accueillir les services conjoints liés à la frontière (Graphique 2.6).

Les postes de contrôle uniques varient tant par leurs infrastructures que par le contexte géographique dans lequel ils s'insèrent. À l'échelle continentale, un peu moins de la moitié des postes (46 %) existants, en construction ou projetés, sont localisés entre deux villes frontalières où le bâti n'est pas continu (Graphique 2.7). Il s'agit là d'une configuration très fréquente en Afrique de l'Ouest, où les « villes-jumelles » sont très répandues. Certaines de ces villes sont séparées par des fleuves, comme Gaya et Malanville (fleuve Niger), Diboli-Kidira (fleuve Sénégal), Messina-Beitbridge (fleuve Limpopo), Kinshasa-Brazzaville (fleuve Congo) et Chirundu (fleuve Zambèze). Un quart des postes (27 %) sont situés dans une zone urbaine densément peuplée dans laquelle

© CSAO/OCDE

Graphique 2.5
Postes par région selon leur statut, 2017



Source : Union africaine 2016 et enquêtes CSAO/OCDE

il est parfois difficile de discerner le tracé exact de la frontière. Cette configuration est particulièrement fréquente en Afrique de l'Est, comme à Busia (Ouganda-Kenya), Moyale (Éthiopie-Kenya), Mutukula (Ouganda-Tanzanie) ou Tunduma-Nakonde (Tanzanie-Zambie). En Afrique de l'Ouest, ce genre de postes est implanté dans la conurbation du golfe de Guinée à Kraké-Sémé (Bénin-Nigéria) et Hillacondji-Sanveekondji (Togo-Bénin). Un autre quart des postes de contrôle sont localisés dans une région rurale, notamment dans la région des Grands lacs. C'est le cas de Gatuna-Katuna (Ouganda-Rwanda), Kobero-Kabanga (Burundi-Tanzanie), Ruhwa et Nemba-Gasenyi (Rwanda-Burundi). Enfin, certains (rares) postes sont planifiés dans une région possédant une seule ville frontalière : Ishasha entre la République démocratique du Congo et l'Ouganda et Kurmuk entre Éthiopie et Soudan.

Frictions aux frontières

L'Afrique de l'Ouest est la région du continent comptant la plus forte proportion de postes uniques non fonctionnels. Comment expliquer les difficultés d'implantation de ces structures pourtant supposées faciliter le commerce et réduire la corruption ? Cette question est importante non

© CSAO/OCDE

Carte 2.4

Postes de contrôle frontaliers uniques, 2017



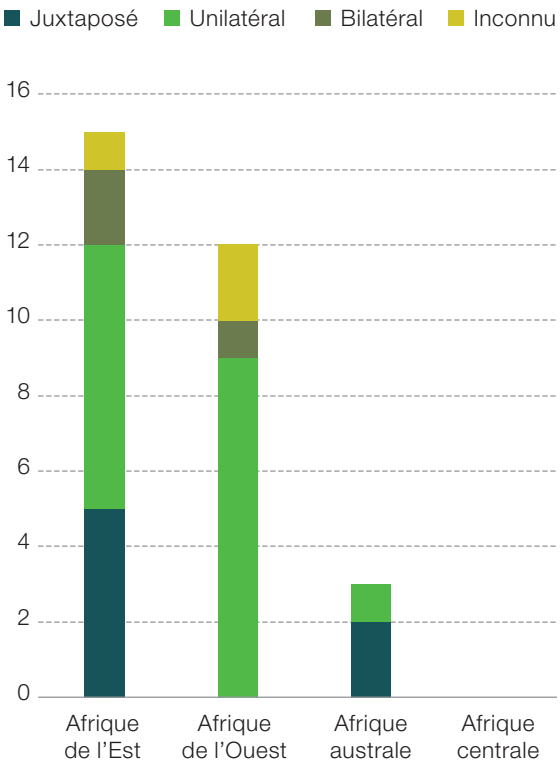
Sources : Union africaine 2016 et enquêtes CSAO/OCDE

© CSAO/OCDE


LIBYE
ÉGYPTE
ARABIE SAOUDITE
QATAR
NIGER
TCHAD
SOUDAN
ÉRYTHRÉE
YÉMEN
DJIBOUTI
NIGÉRIA
ÉTHIOPIE
SOMALIE
RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE
SOUDAN DU SUD
CAMEROUN
OUGANDA
KENYA
GUINÉE ÉQUATORIALE
GABON
CONGO
SAO TOMÉ-ET-PRINCIPE
RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO
RWANDA
BURUNDI
TANZANIE
SEYCHELLES
COMORES
MAYOTTE
ZAMBIE
ANGOLA
MALAWI
MOZAMBIQUE
MADAGASCAR
ZIMBABWE
BOTSWANA
NAMIBIE
SWAZILAND
LESOTHO
AFRIQUE DU SUD
Makalondi-Kantchari
Malanville-Gaya
Kousséri
Kurmuk-Metema
Dewele-Galafi
Kraké-Sémé
Mfumi-Ekok
Bekay-Bedayo
Garoua-Boulai
Moyale
Campo
Mbalam
Malaba
Busia
Isibania-Sirari
Namanga
Holili-Taveta
Lunga-Hororo
Ndende-Doussale
Brazzaville-Kinshasa
Tunduma-Nakonde
Dilolo-Luau
Chirundu
Katima Mulilo-Sesheke
Nyamapanda-Cuchamano
Oshikango-Santa Clara
Kazungula-Bonazazi
Forbes-Machipanda
Buitepos-Mamuno
Messina-Beitbridge
Komatipport Lebombo-Ressano Garcia
0
1 000 km

© CSAO/OCDE

Graphique 2.6
Types de postes frontaliers par région, 2017



Note : aucun poste n'est encore construit en Afrique centrale en 2017.
Sources : Union africaine 2016 et enquêtes CSAO/OCDE

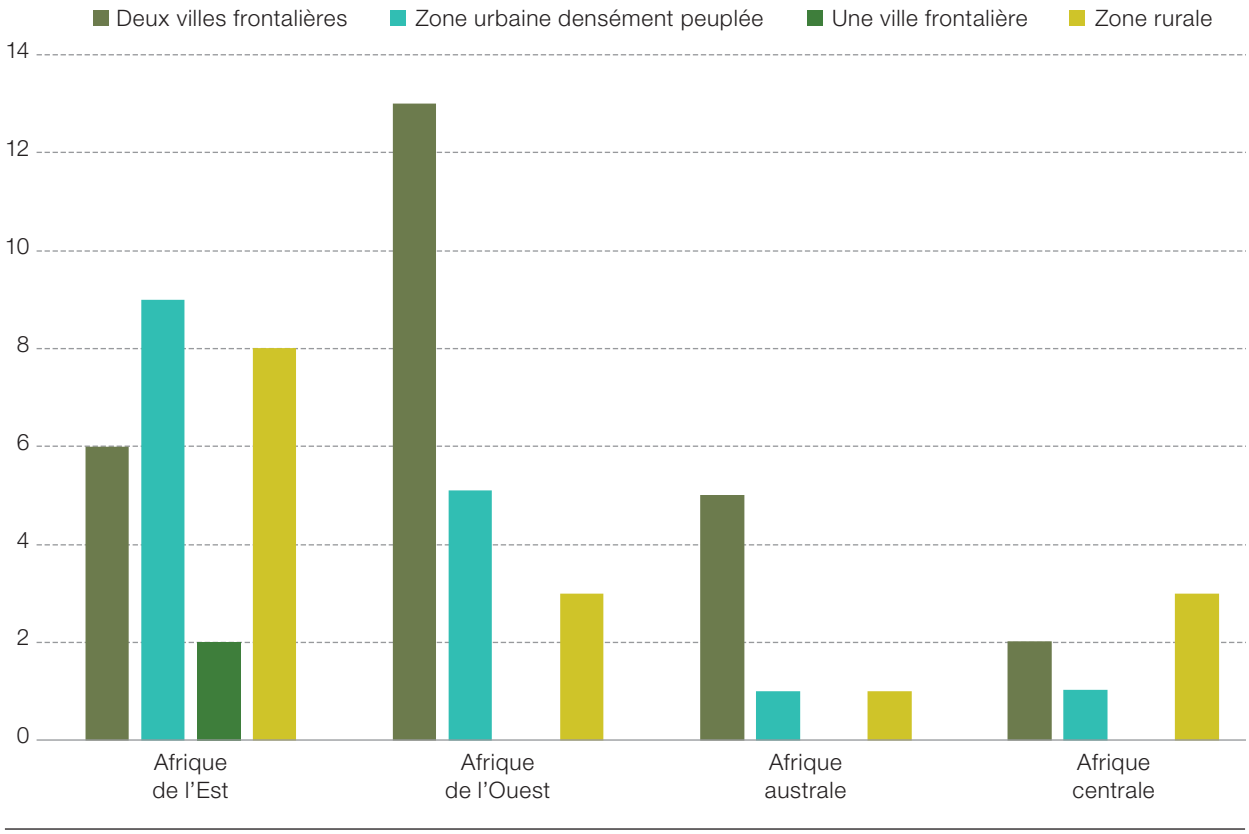
seulement pour les États et les organisations régionales africaines ayant appuyé la construction des six postes non fonctionnels en 2017 mais aussi pour les neuf postes planifiés.

Les cas de Kraké-Sémé, Ayorou-Labézanga, Makalondi-Kantchari, Malanville-Gaya, Noépé-Akanu et Pétel Kolé montrent que les difficultés rencontrées par les postes non fonctionnels sont liées autant à l'harmonisation des procédures douanières (Encadré 2.2) qu'aux intérêts particuliers de ceux qui vivent des échanges frontaliers. Les postes de contrôle uniques éclairent les limites de l'intégration institutionnelle et remettent en question des intérêts financiers liés aux flux informels de personnes et de marchandises au travers des frontières. Durant leur construction, des coalitions d'acteurs étatiques et privés se forment pour retarder ou empêcher leur mise en service effective, parfois pendant plusieurs années.

Le poste de Malanville-Gaya, situé dans la partie béninoise de l'agglomération, illustre les blocages à l'œuvre dans la région. Inauguré en 2014, ce poste unique est officiellement mis en service en juillet 2018 par l'UEMOA dans le cadre de sa politique communautaire destinée à faciliter la libre-circulation dans la région (UEMOA, 2001). Le poste, qui a coûté 11 milliards de FCFA (16.3 millions EUR), occupe une surface de neuf hectares en lieu et place du marché principal de la ville (Graphique 2.8). Ce marché très étendu propose une gamme très diversifiée de produits. Avant sa destruction au début des années 2010, la partie couverte du marché, visible en gris sur les images satellite de 2008 et 2010, est occupée par des vendeurs de textiles, de produits électroniques, de plastiques, tandis que la partie nord est consacrée aux légumes, aux céréales, aux oignons et aux tubercules (Walther, 2008). Le dynamisme du marché provient essentiellement de sa situation géographique stratégique sur l'axe Cotonou-Niamey, de l'initiative des marchands allogènes – notamment nigériens – qui s'y sont implantés et d'une fiscalité modeste. Le marché joue le rôle de lieu de stockage principal des céréales et des produits agricoles locaux comme le riz et les oignons avant leur exportation au Niger ou au Nigéria.

© CSAO/OCDE

Graphique 2.7
Postes frontaliers par situation géographique, 2017



Source : Union africaine 2016 et enquêtes CSAO/OCDE

La construction du poste unique a occasionné de profondes atteintes au tissu urbain. D'une part, des milliers de commerçants sont forcés de déménager plus à l'ouest de leur emplacement initial, dans des conditions difficiles, jusqu'à la rénovation partielle du marché par la Coopération suisse en 2017. Les nouvelles installations sont visibles en blanc sur l'image satellite de 2014 (Graphique 2.8). D'autre part, le trafic international s'est reporté sur une route secondaire traversant une partie ancienne du marché depuis le début des travaux. Cet axe étroit rapidement saturé par l'afflux de camions et de vendeurs de rue présents auparavant dans le marché, rend toute circulation dans la partie nord de la ville très difficile.

L'ouverture du poste unique a été retardée par des revendications des services publics chargés du contrôle des frontières, sur la base d'arguments techniques, comme le port d'armes, pour justifier une réticence à collaborer plus activement avec les fonctionnaires du pays voisin. Ces arguments cachent cependant des motivations financières que la mise en œuvre effective du poste frontalier aurait pu remettre en question (Sawadogo, 2018). Il est en effet prévu de formaliser et de rendre plus transparentes les procédures policières et douanières entre les deux pays, de sorte que les fonctionnaires

© CSAO/OCDE

Graphique 2.8
Construction du poste juxtaposé de Malanville, 2008, 2010, 2014

2008



2010



2014



Source : Google Maps, 6 mars 2008, 9 juin 2010, 6 janvier 2014

© CSAO/OCDE

puissent plus efficacement échanger des informations sur les entrées et les sorties de personnes et de marchandises. Si cet objectif est atteint, il rendra les paiements illégaux, les procédures de sous-enregistrement et les arrangements informels plus difficiles, réduisant le profit des fonctionnaires qui autorisent ce genre de pratiques.

Le poste de contrôle unique de Malanville remet également en cause les investissements de certains acteurs privés, qui fournissent des services aux transporteurs en bordure de frontière. La facilitation du commerce et la réduction du temps d'attente aux frontières envisagées rendront ces investissements moins profitables qu'auparavant. Du côté nigérien, en particulier, les résistances se focalisent sur le parc à camions d'un investisseur de Gaya enrichi par le commerce du ciment, où stationnent les véhicules en attente de délivrance des services douaniers (Koné, 2015). Une partie des bénéfices encaissés sont reversés à la mairie de Gaya sous la forme d'une taxe forfaitaire mensuelle (Oumarou, 2017). Ni le propriétaire du parc, ni la mairie n'ont fondamentalement intérêt à l'ouverture d'un poste frontalier qui viendrait réduire leur rente de situation et reporter certaines activités lucratives sur la rive béninoise.

Encadré 2.2

Le poste de contrôle unique de Noépé-Akanu (Togo-Ghana)

C'est dans le souci de résoudre le problème d'engorgement que le Togo et le Ghana sont convenus d'ouvrir un poste de contrôle unique (PCU) à Noepé-Akanu, à quelque 40 km d'Aflao. L'idée est que les poids lourds en provenance de Tema au Ghana empruntent la route modernisée entre Akatsi et Dzodze, avant de bifurquer vers le PCU. Malgré son inauguration par les présidents Mahama et Faure en 2015, le PCU reste jusqu'à présent non opérationnel, en partie en raison des difficultés pratiques d'harmonisation des formalités frontalières. À Aflao, certains espèrent que le PCU fera long feu, au vu de l'impact négatif qu'il aurait sur la vie commerciale de la ville. Les transitaires d'Aflao sont par ailleurs réticents à l'idée de devoir relocaliser leur activité dans un lieu éloigné où ils auraient à louer bureaux et logements.

Bien que le problème d'engorgement à Aflao soit indéniable, d'aucuns estiment que la construction du PCU aurait pu se faire bien plus près du lieu de passage initial. Les habitants d'Aflao se sont habitués aux embouteillages qui, après tout, créent aussi de nombreuses opportunités, notamment de portage, de change de devises et de commerce de rue. La redirection du trafic togolais aurait également une incidence sur les quartiers sud de Lomé les plus proches de la frontière, en particulier Kodjoviakopé et Nyékonakopé. Plus fondamentalement, nombreux sont ceux qui craignent la mise en péril de la relation privilégiée entre Lomé et Aflao. La situation se trouve à l'heure actuelle dans une impasse, les défenseurs de la communauté transfrontalière et la nécessité de protéger les moyens de subsistance locaux se heurtant aux impératifs inhérents à la sécurité nationale et à l'intégration régionale.

Source : Paul Nugent 2018a

© CSAO/OCDE

L'impact des corridors de transport et des postes de contrôle uniques sur l'intégration régionale et le développement transfrontalier variera probablement selon l'ampleur des activités et le degré de participation des marchands au secteur formel (Dobler, 2014). Comme ces initiatives visent à réduire les obstacles au commerce et, par conséquent, les frictions générées aux postes de contrôle, elles peuvent encourager les entreprises du secteur formel à opérer au niveau régional et donc entraîner une baisse significative des opportunités transfrontalières pour les marchands locaux. Les marchés frontaliers pourraient perdre une partie de leurs recettes si les marchandises ne sont plus immobilisées avant le passage des postes de contrôle, si les arrangements informels sont réduits au minimum entre marchands et fonctionnaires de l'État, et si les marchands investissent moins à l'échelle locale. Cependant, les postes de contrôle uniques et les corridors de transport ne représentent vraisemblablement pas une grande menace pour les petits marchands et/ou les marchands du secteur informel qui n'ont, de toute manière, pas recours aux formalités et infrastructures officielles, et pour qui le passage de la frontière devrait rester un commerce rentable tant qu'ils parviennent à mettre en place des stratégies pour exploiter la porosité de la frontière (Walther, 2014). À moyen-terme des politiques d'incitation et de respect du protocole de libre circulation pourraient être menées aux côtés du développement d'infrastructures (routes, télécommunications, aménagement des marchés) éclairant de nouvelles opportunités liées aux postes uniques.

© CSAO/OCDE

Références

Abdullah, I et I. Rashid (dir. pub.) (2017), *Understanding West Africa's Ebola Epidemic. Towards a Political Economy,* Zed, Londres.

ACMA (2017), *A comprehensive strategy document to support the architecture of African Corridor Management Alliance,* Alliance de gestion des corridors africains, https://www.tralac.org/images/docs/11490/acma-strategy-document-march-2017.pdf

Agence spatiale européenne (2010), « Land Cover », ESA, Paris, www.esa-landcover-cci.org.

BAD-CEA (2003), Review of the implementation status of the Trans African Highways and the missing links. Volume 2. Description of corridors. Stockholm, Banque africaine de développement et Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, SWECO International et Nordic Consulting Group, https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/29736-wd-e_-_tah_annex_i_tah_network.pdf

BAD/OCDE/PNUD (2015), *Perspectives économiques en Afrique 2015: Développement territorial et inclusion spatiale,* Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/aeo-2015-fr.

BAD-UA-NEPAD (2012), *Programme for Infrastructure Development in Africa. Interconnecting, integrating and transforming a continent,* Banque africaine de développement, Union africaine, Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique.

BAD-UEMOA (2017), « Projet multinational Bénin/Togo de réhabilitation de la route Lomé-Cotonou et de facilitation du transport sur le corridor Abidjan-Lagos », OCAL, Cotonou, www.corridor-wa.org.

Banque mondiale (2015), *Unlocking Trade for Low-Income Countries: Report of the Trade Facilitation Facility, 2009–2015,* Banque mondiale, Washington, DC.

Ben Barka, H. (2012), « Border posts, checkpoints, and intra-African trade: challenges and solutions », *Chief Economist Complex,* Banque africaine de développement.

Cantens, T. et G. Raballand (2017), « Cross-border trade, insecurity and the role of customs: Some lessons from six field studies in (post)conflict regions », *ICTD Working Paper,* n° 67, https://opendocs.ids.ac.uk/opendocs/bitstream/handle/123456789/13379/ICTD_WP67.pdf.

CEA-UA-BAD (2010), *État de l'intégration régionale en Afrique IV. Développer le commerce intra-africain,* Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, Union africaine, Banque africaine, Addis Abeba.

CILSS (2017), « Rapport mensuel sur les tracasseries routières des produits agropastoraux dans le Sahel et en Afrique de l'Ouest », septembre, Comité permanent inter-États de lutte contre la sécheresse dans le Sahel, Ouagadougou.

Clacherty, J. (2017), *Highway Africa. The Trans-Africa Highway Masterplan: Of Masters, Plans and Master Narratives,* Université de Bâle, Bâle.

Deen-Swarray, M., B. Adekunle, B. et G. Odularu (2014), « Policy recipe for fostering regional integration through infrastructure development and coordination in West Africa », dans *Regional Economic Integration in West Africa,* Springer, Cham, pp. 29-56.

Dobler, G. (2016), « The Green, the Grey and the Blue: A Typology of Cross-border Trade in Africa », *The Journal of Modern African Studies,* vol. 54, n° 1, pp. 145-169, https://doi.org/10.1017/S0022278X15000993.

Encyclopédie mensuelle d'Outre-Mer (1956), *Sahara,* n° 74. Paris.

Foster, V., et C. M. Briceño-Garmendia, (dir. pub.) (2009), *Africa's infrastructure: a time for transformation,* Banque mondiale, Washington, DC.

Global Administrative Areas (2018), *GADM database of Global Administrative Areas,* GADM 2.8, www.gadm.org

Global Roads Open Access Data Set (2018), *Global Roads Open Access Data Set, Version 1* (gROADSv1), NASA Socioeconomic Data and Applications Center (SEDCAC); Center for International Earth Science Information Network (CIESIN), Columbia University; et Information Technology Outreach Services (ITOS), University of Georgia, https://doi.org/10.7927/H4VD6WCT.

Gløersen, E. (dir. pub.) (2012), « GEOSPECS – Geographic Specificities and Development Potentials in Europe: European Perspective on Specific Types of Territories », Final Scientific Report, ESPON, Luxembourg.

 © CSAO/OCDE

Jochem, R. (2016), *REPOScan – REgion POtential Scanner; a standalone tool to evaluate landscape potentials based on variations in the landscape impedance. Basic Tool description,* Alterra, Wageningen, University & Research, Wageningen.

Koné, M.M. (2015), *Marchands ouest-africains et marchés frontaliers : Construction d'une communauté d'affaires,* thèse de doctorat, Université de Bordeaux.

LandScan™ Global Population Database (2014), *Global Population Database,* Oak Ridge National Laboratory, Oak Ridge.

Les Collections de l'Histoire (2013), *Le Sahara : 5000 ans de géopolitique,* n° 58, janvier-mars.

Lesser, C. et E. Moisé-Leeman (2009), « Informal Cross-Border Trade and Trade Facilitation Reform in Sub-Saharan Africa », *OECD Trade Policy Papers,* n° 86, Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/225770164564.

McLinden, G., E. Fanta, D. Widdowson et T. Doyle (dir. pub.) (2010), *Border management modernization,* Banque mondiale, Washington, DC.

NASA (2014), « Shuttle Radar Topography Mission », NASA, Jet Propulsion Laboratory, California Institute of Technology, Pasadena : http://www2.jpl.nasa.gov/srtm.

Nugent, P. (2018a), « Africa's re-enchantment with big infrastructure. White elephants dancing in virtuous circles? », dans J. Schubert et al. (dir. pub.), *Extractive Industries and Changing State Dynamics in Africa,* Routledge, Londres, pp. 34-52.

Nugent, P. (2018b), « Abidjan-Lagos Corridor », Borders and Wine blog, https://bordersandwine.wordpress.com/2018/03/21/.

OCAL (2017), « Projet multinational Bénin/Togo de réhabilitation de la route Lomé-Cotonou et de facilitation du transport sur le corridor Abidjan-Lagos », Bénin, Togo, BAD et UEMOA, Organisation du corridor Abidjan-Lagos.

OCDE/CSAO (2019a), *Africapolis : Dynamiques d'urbanisation en Afrique,* Cahiers de l'Afrique de l'Ouest, Éditions OCDE, Paris (à paraitre).

OCDE/CSAO (2019b), *Femmes et réseaux marchands en Afrique de l'Ouest*, Cahiers de l'Afrique de l'Ouest, OECD Publishing, Paris, https://doi.org/10.1787/2466d2f7-fr.

OCDE/CSAO (2018), *Africapolis* (base de données), www.africapolis.org.

OCDE/CSAO (2017), *Coopération transfrontalière et réseaux de gouvernance en Afrique de l'Ouest,* Cahiers de l'Afrique de l'Ouest, Éditions OCDE, Paris, http://dx.doi.org/10.1787/9789264265974-fr.

OCDE/CSAO (2014), *Un atlas du Sahara-Sahel : Géographie, économie et insécurité,* Cahiers de l'Afrique de l'Ouest, Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/9789264222335-fr.

OpenStreetMap Foundation (2018), « Roads », OpenStreetMap, OpenStreetMap Foundation, Sutton Coldfield, www.openstreetmap.org.

Oumarou, A. (2017), « Les postes de contrôles juxtaposés : une mise en œuvre contraignante. Exemple du poste de Malanville (frontière nigéro-béninoise) », dans *Échanges* (Revue de philosophie, littérature et sciences humaines), vol. 2, n° 9, pp. 846-864.

Sawadogo, R.A. (2018), *Enjeux locaux et postes de contrôle juxtaposés : l'exemple de Gaya-Malanville,* communication au colloque sur le développement transfrontalier au Sahel, 3-4 juillet, Cotonou, http://www.oecd.org/fr/csao/evenements/compte-rendu-seminaire-developpement-transfrontalier-juillet-2018.pdf.

Steck, B. (2012), « West Africa facing the lack of traffic lanes », *EchoGéo* 20, DOI :10.4000/echogeo.13101.

Teravaninthorn, S. et G. Raballand (2009), *Transport Prices and Costs in Africa: A Review of the International Corridors,* Directions in Development; Infrastructure, Banque mondiale, Washington, DC.

UEMOA (2001), « Décision n° 08/2001/CM/UEMOA du 26 novembre 2001, portant adoption et modalités de financement d'un programme communautaire de construction de postes de contrôle juxtaposés aux frontières entre les États membres de l'UEMOA ».

Union africaine (2016), *One-Stop Border Post Sourcebook, 2nd edition.*

Union africaine (2014a), *Africa Transport Sector. Phase III Report.* www.nepad.org/sites/default/files/documents/files/TRE-Transport-Report.pdf

Union africaine (2014b), *Africa Transport Sector Outlook – 2040.*

Union africaine (2011), *One-Stop Border Post Sourcebook. 1st edition.*

Van Eupen, M., M.J. Metzger, M. Pérez-Soba et al. (2012), « A rural typology for strategic European policies », *Land Use Policy,* n° 29, pp. 473-482.

 © CSAO/OCDE

Walther, O. (2015), « Business, Brokers and Borders: The Structure of West African Trade Networks », *Journal of Development Studies,* vol. 51, n° 5, pp. 603-620, https://doi.org/10.1080/00220388.2015.1010152.

Walther, O. (2014), « Border markets: An introduction », *Articulo-Journal of Urban Research,* n° 10, https://journals.openedition.org/articulo/2532.

Walther, O. (2012), « Traders, agricultural entrepreneurs and the development of cross-border regions in West Africa », *Entrepreneurship and Regional Development,* vol. 24, n° 3-4, pp. 123-141, https://doi.org/10.1080/08985626.2012.670909.

Walther, O. (2008), *Affaires de patrons. Villes et commerce transfrontalier au Sahel,* Peter Lang, Berne.

Weiss, D.J. et al. (2018), « A global map of travel time to cities to assess inequalities in accessibility in 2015 », *Nature* 553.7688, pp. 333-336.

 © CSAO/OCDE

Notes ouest-africaines

Accessibilité et infrastructures des villes frontalières

Cette Note qui fait partie de la Collection « Villes », analyse l'accessibilité routière, les corridors de transport et les postes de contrôle uniques mis en place dans les villes frontalières d'Afrique de l'Ouest. Un modèle inédit montre que le bassin de population des villes frontalières pourrait être 14 % plus important sans attente aux frontières. L'existence de contrôles routiers diminue de 12 à 50 % ce bassin de population. Une étude des 59 postes de contrôle d'Afrique subsaharienne montre ensuite que la facilitation du commerce se heurte aux intérêts des fonctionnaires et des acteurs privés vivant des frictions de l'intégration régionale.

Ces travaux sont publiés dans la bibliothèque en ligne de l'OCDE, qui regroupe tous les livres, périodiques et bases de données de l'OCDE.

Visitez www.oecd-ilibrary.org pour plus d'informations.

éditionsOCDE