Notes ouest-africaines

Population et morphologies des villes frontalières

AVRIL 2019 **Nº 21**



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 21

POPULATION ET MORPHOLOGIES 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

« Entreprises et santé dans les villes frontalières », N° 22

« Accessibilité et infrastructures des villes frontalières », N° 23

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), « Population et morphologies des villes frontalières »,
Notes ouest-africaines, N°21, Éditions OCDE, Paris.

https://doi.org/10.1787/866dfe5a-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'évolution démographique et morphologique des villes frontalières d'Afrique de l'Ouest depuis le milieu du XX^{e} siècle. L'utilisation d'une base de données harmonisée – ce qu'offre Africapolis – permet de montrer que les villes frontalières ont connu une croissance plus importante que les autres villes de la région depuis 1950. Alors que la taille moyenne des villes augmente avec la distance aux frontières, la densité urbaine diminue à mesure qu'on s'en éloigne. Ces résultats suggèrent que les villes frontalières forment des ensembles urbains différents des autres, notamment du fait de leur spécialisation dans les activités commerciales, qui stimulent la croissance et encourage les fortes densités. Le document identifie enfin 27 agglomérations transfrontalières principales dans la région et discute leurs particularités.

Mots-clés : démographie, morphologie, Africapolis, densité urbaine, agglomérations transfrontalières
Classification JEL : O18, O21, F15, J10

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

RÉSUMÉ **7**

URBANISATION ET RÉSEAUX URBAINS NATIONAUX **10**

Caractéristiques du processus d'urbanisation 10
La taille des villes augmente avec la distance aux frontières 13
Les agglomérations frontalières croissent plus vite que les autres 21
Densités urbaines et croissance 33
Des densités décroissantes depuis les frontières 37

MARCHÉS FRONTALIERS ET MORPHOLOGIE **43**

Facteurs de croissance des marchés frontaliers 43
Morphologie urbaine 48

RÉFÉRENCES **57**

CARTES

Carte 1.1 Agglomérations selon la distance aux frontières, 2015 17
Carte 1.2 Population urbaine frontalière, 20 km, 2015 19
Carte 1.3 Population urbaine frontalière, 50 km, 2015 23
Carte 1.4 Population urbaine frontalière, 100 km, 2015 25
Carte 1.5 Croissance annuelle moyenne des villes frontalières, 100 km, 2000–2010 31
Carte 1.6 Croissance annuelle moyenne des villes frontalières entre Ghana et Nigéria, 100 km, 2000–2010 32
Carte 1.7 Croissance annuelle moyenne des villes frontalières, 100 km, 2010–2020 35
Carte 1.8 Densité des villes frontalières, 2015 41
Carte 2.1 Marchés frontaliers en Afrique de l'Ouest 46
Carte 2.2 Différentiels de prix alimentaires 48
Carte 2.3 Agglomérations transfrontalières principales par type, 2015 51
Carte 2.4 L'agglomération transfrontalière de Gaya-Malanville (Niger-Bénin) 53
Carte 2.5 L'agglomération transfrontalière de Lomé-Aflao (Togo-Ghana) 54

© CSAO/OCDE

ENCADRÉS

Encadré 1.1 Niveau d'urbanisation et développement humain.....12

Encadré 2.1 Recompositions spatiales en Sierra Leone-Guinée.....49

Encadré 2.2 Lomé et Aflao : un lien particulier.....55

GRAPHIQUES

Graphique 1.1 Nombre d'agglomérations de plus de 10 000 habitants par pays, 2015.....11

Graphique 1.2 Niveau d'urbanisation et développement humain par pays, 2015.....12

Graphique 1.3 Nombre et population des agglomérations selon leur taille, 2015.....14

Graphique 1.4 Croissance urbaine annuelle moyenne par pays, 1950–2015.....21

Graphique 1.5 Évolution démographique des capitales et agglomérations secondaires au Niger, Mali et Sénégal, 1910–2015.....26

Graphique 1.6 Population urbaine selon la distance aux frontières, 1950–2015.....27

Graphique 1.7 Croissance annuelle moyenne des villes selon la distance aux frontières, 1950–2015.....28

Graphique 1.8 Part de la population urbaine selon la distance aux frontières, 1950–2010.....29

Graphique 1.9 Densité nationale et urbaine, 2015.....39

Graphique 1.10 Densité et population des villes millionnaires, 2015.....42

TABLEAUX

Tableau 1.1 Population et nombre des agglomérations par rapport à leur distance à la frontière, 2015.....13

Tableau 1.2 Agglomérations et population urbaine par pays selon la distance aux frontières, 2015.....15

Tableau 1.3 Population et superficie par pays, 2015.....38

Tableau 1.4 Densité urbaine selon la distance aux frontières, 2015.....42

Tableau 2.1 Population des agglomérations transfrontalières principales par type, 2015.....52

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 10 000 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

Urbanisation et réseaux urbains nationaux

Ce chapitre illustre le processus d'urbanisation rapide résultant d'une forte croissance démographique et de migrations internes intenses. En 2015, plus de 182 millions de personnes sur 390 millions vivent dans des villes, soit un niveau d'urbanisation moyen de 47 %. La population urbaine est déjà majoritaire dans sept pays de la région : le Cabo Verde, le Cameroun, la Gambie, le Ghana, le Nigéria, le Sénégal et le Togo. Le développement des villes frontalières est particulièrement rapide malgré des disparités géographiques.

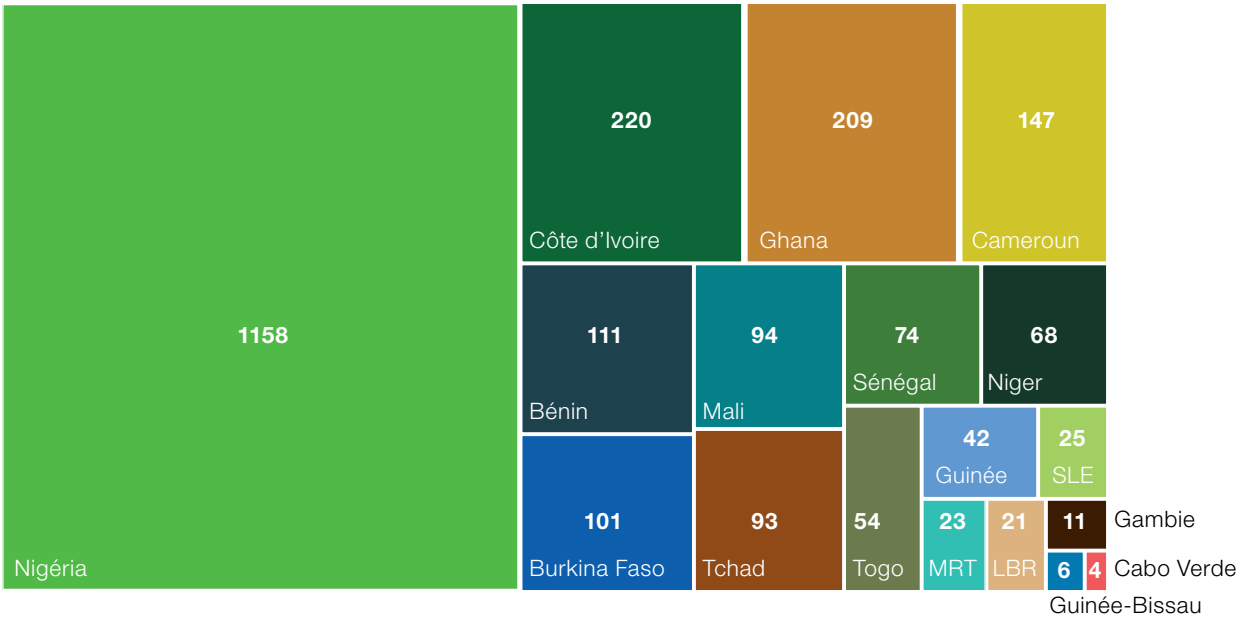
Caractéristiques du processus d'urbanisation

La distribution régionale des villes est très inégale du point de vue géographique. Près de la moitié des 2 469 agglomérations de plus de 10 000 habitants de la région sont ainsi situées au Nigéria tandis que la Côte d'Ivoire et le Ghana en comptent moins de 10 % chacun (Graphique 1.1). Les pays de taille réduite comme le Cabo Verde, la Gambie ou la Guinée-Bissau, peu peuplés comme la Mauritanie ou dominés par une seule grande ville comme la Guinée, le Libéria et la Sierra Leone comptent moins de 50 villes. Le degré de centralisation du réseau urbain national et le poids relatif des métropoles nationales dans la population urbaine sont autant de facteurs susceptibles d'influencer la taille et la croissance des villes. Trois cas de figure peuvent alors être distingués selon que le réseau urbain est dominé par une capitale, par deux métropoles ou par plusieurs grandes villes.

Neuf pays d'Afrique de l'Ouest possèdent un système urbain macrocéphale dans lequel une agglomération concentre l'essentiel des fonctions commerciales et politiques du pays, ainsi qu'une part considérable de sa population urbaine. Cette situation diffère de la distribution théorique de la population urbaine, connue sous le nom de loi rang-taille ou de Zipf, qui prédit que la taille d'une agglomération est le double de celle qui lui est immédiatement inférieure. Si la première ville d'un pays compte un million d'habitants, la seconde en comptera théoriquement un demi-million, soit un rapport de 2:1. En Guinée, au Libéria, au Mali et au Togo, ce rapport dépasse 10, un signe

© CSAO/OCDE

Graphique 1.1
Nombre d'agglomérations de plus de 10 000 habitants par pays, 2015



Source : OCDE/CSAO 2018

de très importante primatie pour les villes de Conakry, Monrovia, Bamako et Lomé par rapport aux secondes villes du pays (OCDE/CSAO, 2018). La Côte d'Ivoire, la Guinée-Bissau, la Mauritanie, la Sierra Leone et le Tchad, où l'indice de primatie est supérieur à 7, présentent également un réseau urbain dominé par une seule ville. La Gambie possède quant à elle une capitale moins peuplée que la plus grande ville du pays. Cette situation s'explique par le fait que l'essentiel de la croissance urbaine nationale s'est reportée au-delà de la péninsule étroite de Banjul (33 000 habitants en 2015) déjà complètement urbanisée, vers la ville de Serrekunda (790 000 habitants).

Par contraste, la primatie du réseau urbain est moins marquée au Bénin, au Niger et au Sénégal, où le rapport démographique entre les villes de Cotonou, Niamey et Dakar, et la seconde ville du pays est compris entre 2.7 et 3.5. Au Cabo Verde, au Ghana et au Nigéria, les villes de Praia, Accra et Lagos sont légèrement moins peuplées que ce que la distribution théorique de la population prédit par rapport à la seconde ville du pays.

Le Burkina Faso et le Cameroun possèdent un réseau urbain clairement bicéphale dans lequel deux métropoles dominent les autres villes. Les prévisions démographiques montrent cependant que l'importance des capitales politiques des deux pays continuera à se renforcer au cours du temps, comparativement à la seconde ville du pays (OCDE/CSAO, 2018). Avec plus de 2.8 millions d'habitants, Ouagadougou sera ainsi 3.6 fois plus peuplée que Bobo Dioulasso en 2020 alors que les deux villes comptaient approximativement le même nombre d'habitants en 1950. Au Cameroun, Yaoundé

© CSAO/OCDE

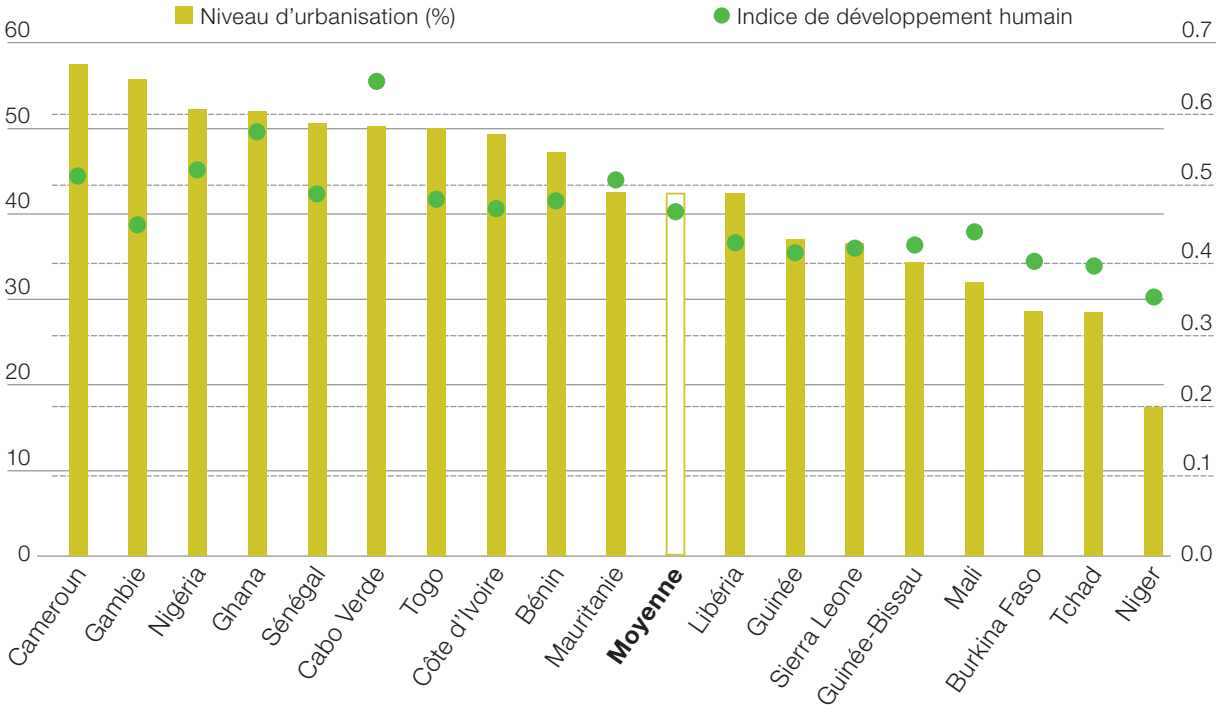
doublera de taille, de 2.3 à 4.6 millions d'habitants entre 2010 à 2020 tandis que la population de Douala n'augmentera que de 2.2 à 3 millions.

Le Nigéria est le seul pays à posséder un réseau polycéphale dans lequel plusieurs grandes villes occupent l'échelon supérieur de la hiérarchie urbaine. Les métropoles de Lagos, Kano et Onitsha fonctionnent en effet comme les capitales des trois principales régions ethnolinguistiques du pays (OCDE/CSAO, 2018). La présence de fortes densités urbaines et de nombreuses villes de taille variable est attestée depuis l'époque précoloniale dans le sud-ouest du pays, où le développement urbain de l'empire yoruba d'Oyo et du royaume du Bénin a bénéficié du commerce transatlantique

Encadré 1.1
Niveau d'urbanisation et développement humain

Du fait que les villes offrent une plus grande proximité aux services socio-éducatifs, de plus grandes perspectives d'emploi à long terme pour les migrants et leurs enfants et de meilleures conditions de vie, les niveaux d'urbanisation sont très fortement corrélés au développement humain (Graphique 1.2). Ainsi, les pays les moins urbanisés, comme le Niger (17 %), le Burkina Faso (29 %) ou le Tchad (29 %) enregistrent aussi les indices de développement humain (IDH) les plus bas.

Graphique 1.2
Niveau d'urbanisation et développement humain par pays, 2015



Note : Seules les villes de plus de 10 000 habitants sont considérées.
Source : OCDE/CSAO 2018

© CSAO/OCDE

des esclaves avant de s'appuyer sur les produits agricoles comme l'huile de palme. Dans le nord, le réseau urbain des villes-États haoussa et de l'empire de Kanem-Bornou dans le bassin du lac Tchad doit une grande partie de son existence au commerce régional et transsaharien. L'urbanisation igbo et ibibio du sud-est, dans le delta du fleuve Niger et son hinterland, est quant à elle d'origine coloniale.

La taille des villes augmente avec la distance aux frontières

La population urbaine ouest-africaine varie significativement selon la distance à laquelle elle se trouve des frontières. En 2015, les villes de plus de 10 000 habitants situées à moins de 20 km d'une frontière comptabilisent 12 millions d'habitants sur les 182 millions d'urbains ouest-africains, soit 7 %. Les villes situées à 50 km et 100 km d'une frontière comptent quant à elles plus de 27 et 65 millions d'habitants, soit 15 % et 36 % de la population urbaine respectivement. Sur les 2 469 villes d'Afrique de l'Ouest en 2015, près de la moitié se situe à moins de 100 km d'une frontière, 681 à moins de 50 km et 319 à moins de 20 km (Tableau 1.1).

Les villes frontalières sont en moyenne plus petites que les villes non frontalières. Leur taille est également inférieure à celle de la moyenne des villes de la région. Ainsi, la population moyenne des villes augmente avec la distance aux frontières, passant de 37 670 habitants à 20 km à plus de 55 000 habitants à 100 km, tandis que la moyenne ouest-africaine est de plus de 73 000 habitants. Le fait que la médiane, qui partage la population des villes en deux sous-ensembles de même effectif, soit très inférieure à la moyenne pour toutes les catégories de villes, signifie que plus de la moitié des villes sont en réalité

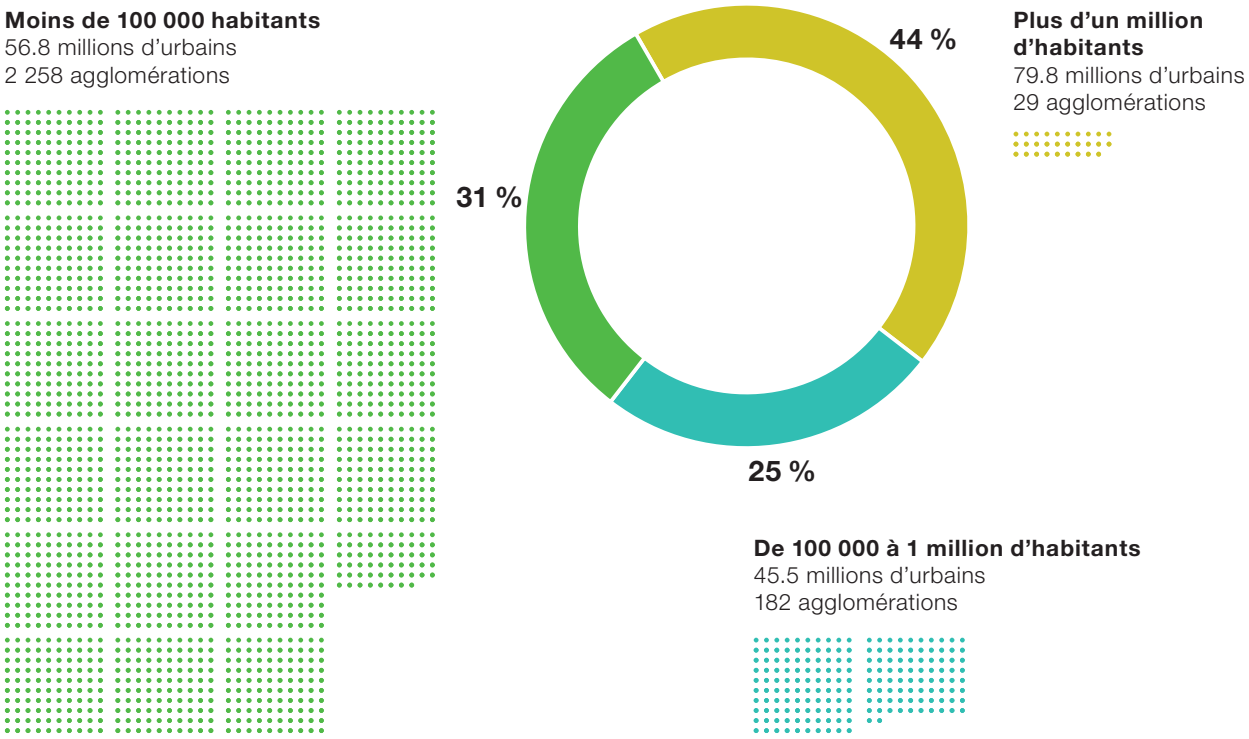
Tableau 1.1
Population et nombre des agglomérations par rapport à leur distance à la frontière, 2015

	20 km	50 km	100 km	> 100 km	Ensemble d'agglomérations
Population	12 016 669	27 382 565	65 242 901	116 820 097	182 062 998
Population moyenne	37 670	40 209	55 621	90 231	73 740
Population médiane	17 045	18 445	18 881	20 810	19 942
Nombre d'agglomérations	319	681	1 173	1 296	2 469

Note : 8 localités de moins de 10 000 habitants sont incluses dans le calcul du fait de leur caractère transnational (Amdalai, Dakola, Kofi Badu Krom, Kemerida, Hamele, Deregbe NGA, Hamile, Chikanda NGA).
Source : OCDE/CSAO 2018

 © CSAO/OCDE

Graphique 1.3
Nombre et population des agglomérations selon leur taille, 2015



Source : OCDE/CSAO 2018

moins peuplées que ces chiffres moyens. Ce biais statistique s'explique par le poids de certains très grands centres urbains comme Lagos, Onitsha, Abidjan ou Accra, qui tirent les chiffres moyens vers le haut.

Les 29 villes millionnaires de la région comptabilisent près de 80 millions d'habitants, soit 44 % de la population urbaine totale. C'est presque deux fois plus que la population des 182 villes comprises de 100 000 à 1 million d'habitants (25 %), où vivent 45 millions de personnes. Certaines villes primatiales sont proches des frontières : moins de 100 kilomètres à vol d'oiseau séparent ainsi Conakry, Lomé, Bissau, N'Djaména, Freetown, Niamey et Cotonou des frontières nationales. Les 2 258 villes les plus petites comptabilisent quant à elles près de 57 millions d'habitants, soit 31 % de la population urbaine de la région (Graphique 1.3).

L'hétérogénéité des espaces frontaliers en matière urbaine est forte. Tandis que certains segments de frontière sont caractérisés par un réseau dense de villes de tailles très diverses, d'autres espaces frontaliers en sont presque dépourvus à l'exemple des frontières guinéennes et de certaines portions de celles du Mali (Carte 1.1). À l'échelle de l'Afrique de l'Ouest, les plus grandes concentrations observées en 2015 se trouvent sur le pourtour du Nigéria et sur les frontières du Bénin, de Côte d'Ivoire, du Ghana et du Togo, aboutissant

 © CSAO/OCDE

Tableau 1.2
Agglomérations et population urbaine par pays selon la distance aux frontières, 2015

	20 km		50 km		100 km	
Pays	**Villes**	**Population**	**Villes**	**Population**	**Villes**	**Population**
Bénin	41	1 610 341	88	4 408 260	109	5 043 126
Burkina Faso	11	176 821	37	679 923	67	1 489 425
Côte d'Ivoire	19	433 303	43	1 140 115	103	3 093 656
Cameroun	27	676 772	47	1 360 639	86	2 893 994
Gambie	9	285 298	12	1 127 487	12	1 127 487
Ghana	28	786 616	60	1 711 124	106	2 975 683
Guinée	8	417 743	14	794 149	33	3 773 535
Guinée-Bissau	0	0	3	70 494	6	525 458
Libéria	6	149 061	12	304 952	14	333 041
Mali	14	211 267	25	702 434	51	1 619 821
Mauritanie	5	241 868	9	342 885	13	448 429
Niger	12	305 301	34	1 077 128	53	2 741 092
Nigéria	60	1 782 476	159	6 619 608	335	28 427 955
Sénégal	23	611 292	41	1 347 176	50	1 873 654
Sierra Leone	5	96 682	11	337 367	19	2 492 201
Tchad	20	1 652 371	31	1 938 647	61	2 964 167
Togo	31	2 579 457	55	3 420 177	55	3 420 177
Total	**319**	**12 016 669**	**681**	**27 382 565**	**1 173**	**65 242 901**

Source : OCDE/CSAO 2018

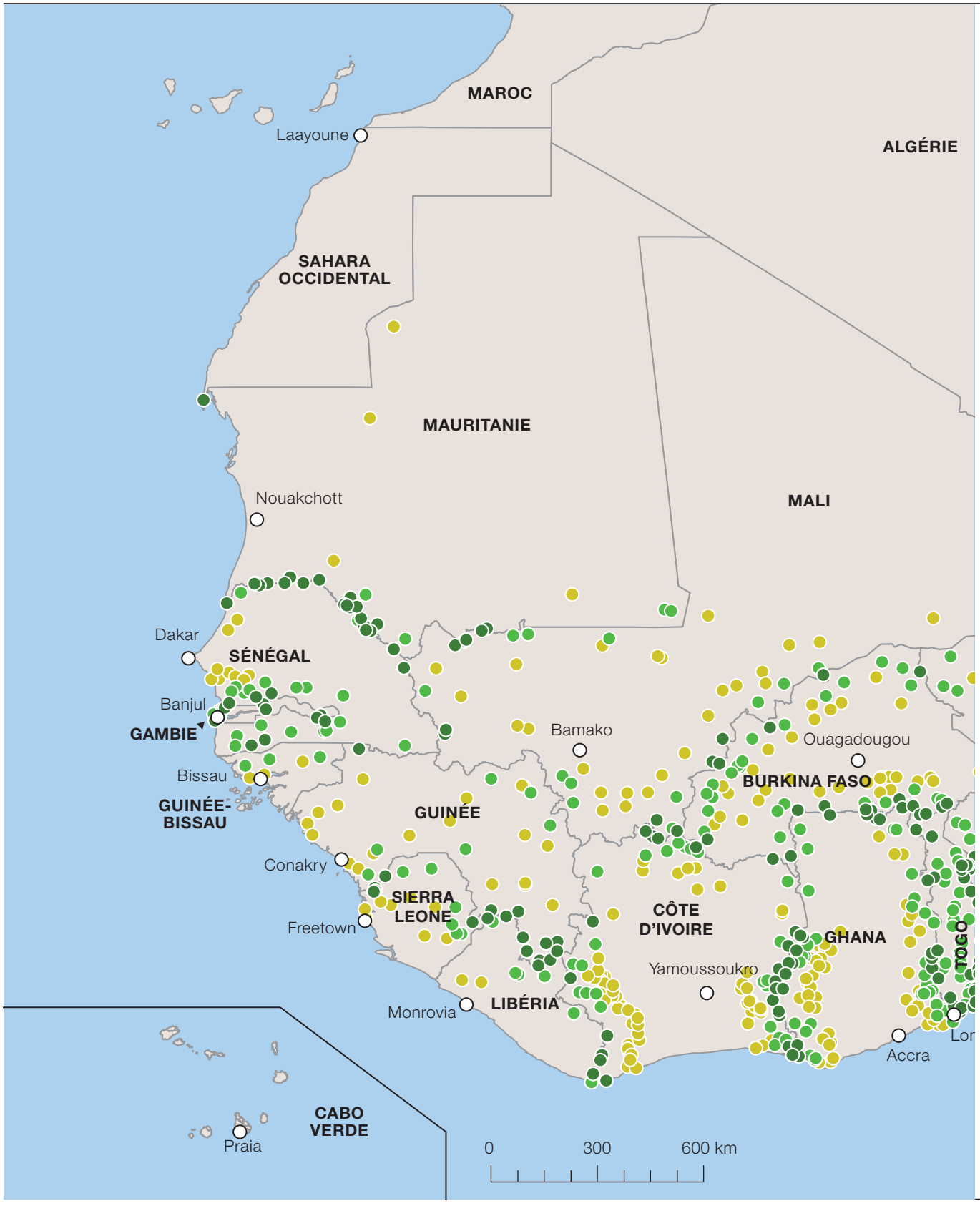
au golfe de Guinée. Du fait de l'étroitesse du territoire national, la totalité des villes de Gambie, de Guinée-Bissau et du Togo sont situées à moins de 100 km d'une frontière terrestre. Seules deux villes du Bénin – Gourou et Sékéré-Gando – sont situées à une distance supérieure.

Le poids numérique et démographique des villes nigérianes est remarquable quelle que soit leur distance aux frontières (Tableau 1.2). À 20 km de distance, les 60 villes du Nigéria représentent 19 % du nombre et 15 % de la population urbaine frontalière de la région. Cette part augmente significativement avec la distance. Un quart des villes et de la population frontalière est ainsi situé au Nigéria à moins de 50 km. À moins de 100 km d'une frontière, les 335 villes

© CSAO/OCDE

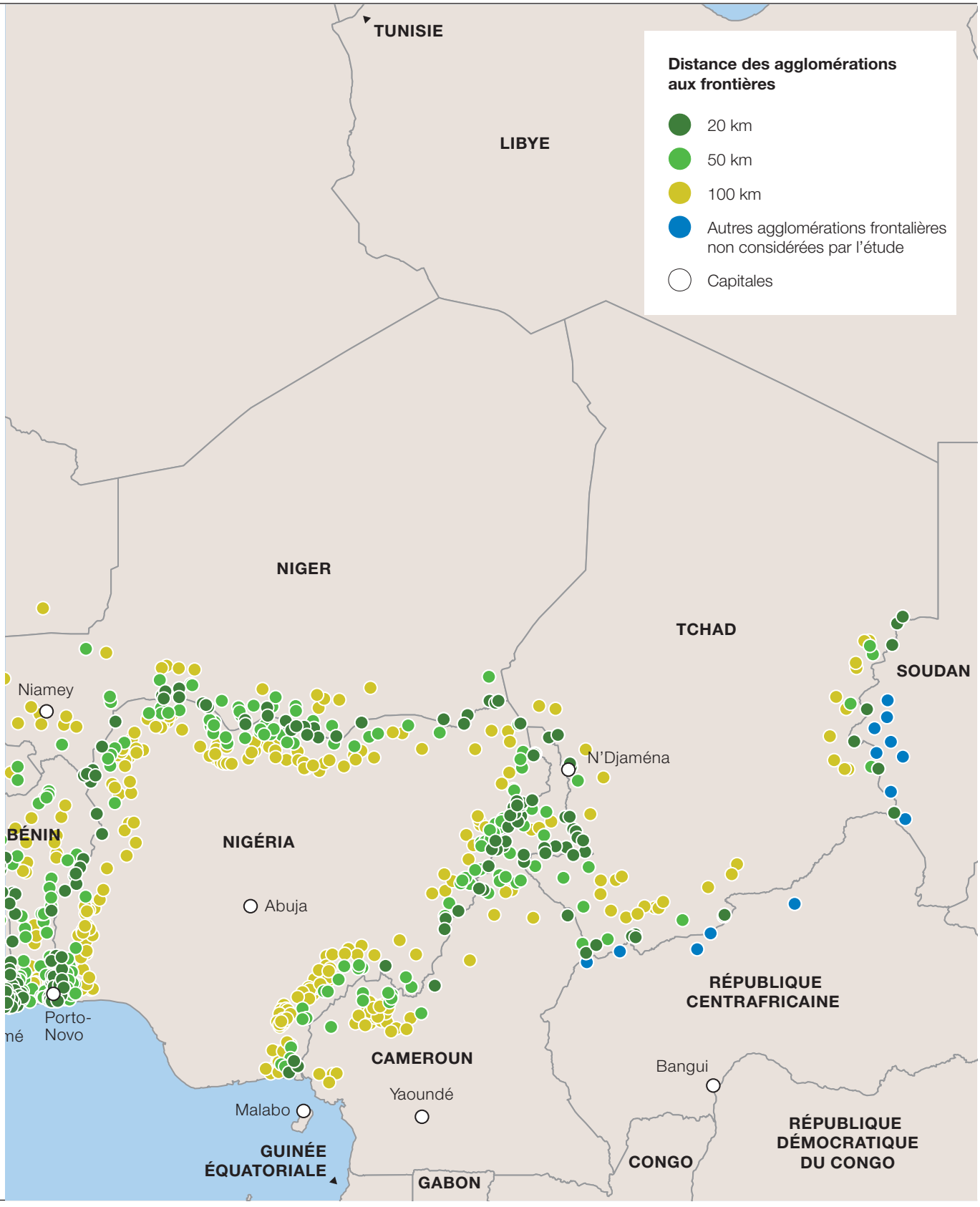
Carte 1.1

Agglomérations selon la distance aux frontières, 2015



Source : OCDE/CSAO 2018

© CSAO/OCDE


Distance des agglomérations aux frontières
20 km
50 km
100 km
Autres agglomérations frontalières non considérées par l'étude
Capitales
TUNISIE
LIBYE
NIGER
TCHAD
SOUDAN
Niamey
N'Djaména
BÉNIN
NIGÉRIA
Abuja
Porto-Novo
CAMEROUN
Yaoundé
Malabo
GUINÉE ÉQUATORIALE
GABON
RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE
Bangui
CONGO
RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO

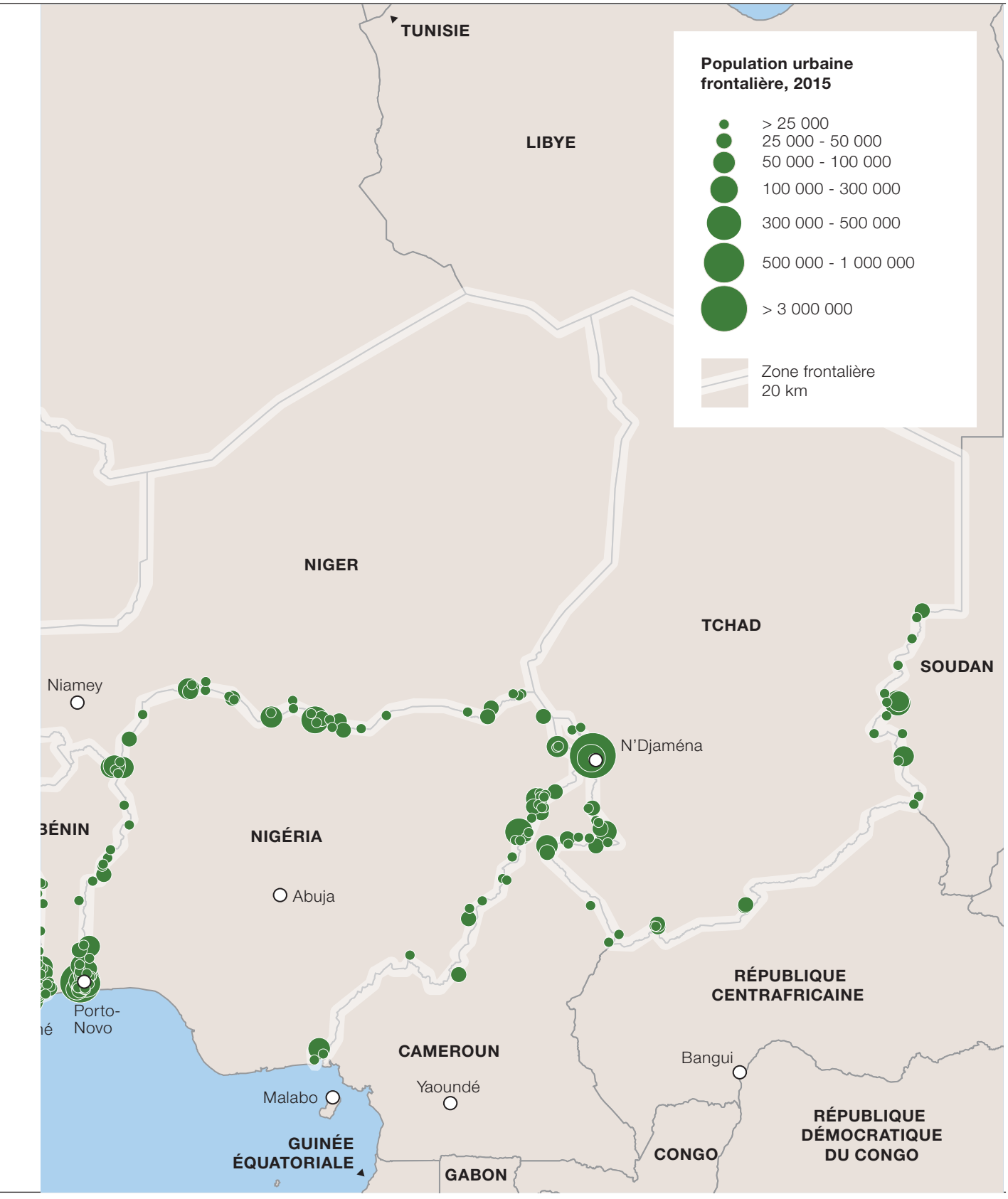
© CSAO/OCDE

Carte 1.2
Population urbaine frontalière, 20 km, 2015



Source : OCDE/CSAO 2018

© CSAO/OCDE


TUNISIE
LIBYE
Population urbaine frontalière, 2015
> 25 000
25 000 - 50 000
50 000 - 100 000
100 000 - 300 000
300 000 - 500 000
500 000 - 1 000 000
> 3 000 000
Zone frontalière 20 km
NIGER
TCHAD
SOUDAN
Niamey
N'Djaména
BÉNIN
NIGÉRIA
Abuja
Porto-Novo
RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE
CAMEROUN
Bangui
Yaoundé
Malabo
GUINÉE ÉQUATORIALE
GABON
CONGO
RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO

© CSAO/OCDE

frontalières nigérianes représentent près de 44 % de la population urbaine considérée, soit plus de 28 millions de personnes. La part du Bénin et du Togo, très importante à 20 et 50 km, décroît significativement avec la distance aux frontières et ne représente plus que 5 % et 8 % de la population à 100 km, ce qui s'explique par l'étroitesse du territoire national.

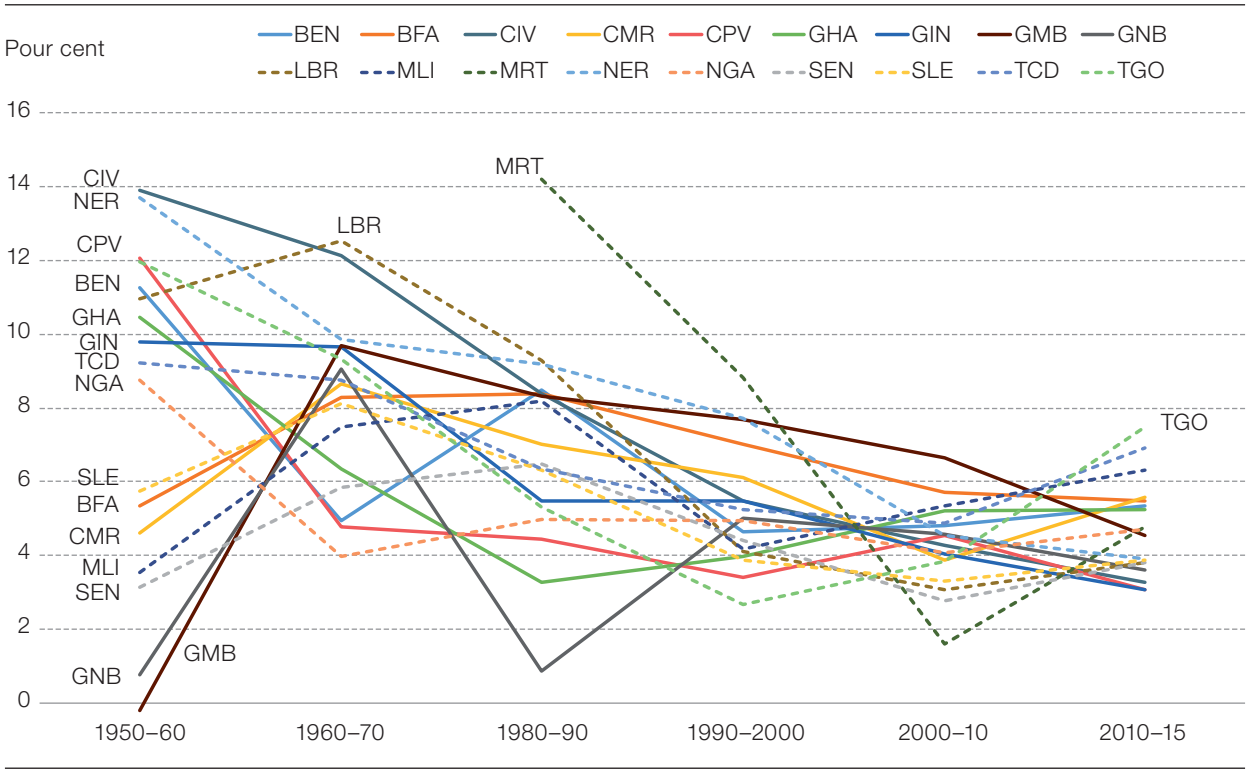
La cartographie du semis urbain à 20 km permet de mettre en évidence le poids démographique des petites et moyennes villes frontalières (Carte 1.2). À cette distance, seules 14 villes sur 319 dépassent les 100 000 habitants (4 %) et seules Lomé et N'Djaména dépassent le million d'habitants. Près de sept villes frontalières sur 10 sont des petits centres de moins de 25 000 habitants, dont l'activité est souvent liée au commerce transfrontalier comme Rosso au Sénégal, Paga au Ghana ou Cinkansé au Burkina Faso. Au Sahel, les villes frontalières sont les plus nombreuses dans la partie occidentale de la vallée du fleuve Sénégal, le pays haoussa et la région du lac Tchad. Inversement, une part importante des frontières ouest-africaines est, en effet, dépourvue de villes frontalières. C'est le cas des espaces sahariens où les villes sont rares en général mais aussi de la quasi-totalité des frontières sahéliennes et soudanaises du Mali, de Guinée et du nord du Burkina Faso.

À 50 km de distance, le paysage urbain est toujours dominé par l'abondance des petites et moyennes villes. Ainsi, les villes de moins de 25 000 habitants représentent 65 % du nombre des villes et un peu moins d'un quart de la population urbaine totale. La part des villes dépassant 100 000 habitants est toujours faible (6 %) en 2015 (Carte 1.3). Outre les capitales du Tchad et du Togo, seule Cotonou au Bénin appartient au groupe des villes millionnaires avec plus de 1.5 million d'habitants en 2015. Plus bas dans la hiérarchie urbaine, Serrekunda en Gambie, Porto-Novo au Bénin et Calabar au Nigéria comptent plus d'un demi-million de personnes. La population combinée de ces villes de plus d'un demi-million d'habitants représente un quart des urbains frontaliers de la région. Les disparités remarquées au sein de la région à 20 km persistent à 50 km : les frontières nigérianes, le golfe de Guinée entre Ghana et Bénin et le sud du bassin du lac Tchad apparaissent comme des zones de concentration exceptionnelles, tandis que de larges pans de frontières sont peu urbanisés, comme entre le Mali et ses voisins.

Sept villes de plus d'un million d'habitants se situent à moins de 100 km d'une frontière en 2015 (Carte 1.4). À Cotonou, Lomé et N'Djaména déjà citées, s'ajoutent Conakry, Freetown, Lagos et Niamey. Cette population représente plus d'un tiers de la population urbaine frontalière totale, soit 21 millions d'urbains, dont près de 12 millions habitent Lagos. La relation de ces villes millionnaires aux frontières est plus ténue qu'à 20 ou 50 km de distance du fait de leurs autres fonctions administratives et politiques. Ainsi, si Cotonou, Lagos, N'Djaména et Lomé sont résolument tournées vers le commerce transfrontalier régional, grâce à leurs infrastructures de transport, leurs grands marchés urbains et leurs marchands spécialisés, la présence d'une

 © CSAO/OCDE

Graphique 1.4
Croissance urbaine annuelle moyenne par pays, 1950–2015



Source : OCDE/CSAO 2018

frontière relativement proche influence moins le développement urbain de Conakry, Freetown et Niamey. Ces villes fonctionnent certes comme la porte d'entrée principale des importations et exportations nationales mais elles sont davantage connectées au monde par le commerce international qu'aux espaces frontaliers par le commerce de réexportation ou la contrebande.

Les agglomérations frontalières croissent plus vite que les autres

La forte croissance urbaine des pays d'Afrique de l'Ouest précède dans de nombreux pays la décolonisation des années 60 (Coquery-Vidrovitch, 1993 ; OCDE/CSAO, 2018). Entre 1950 et 1960, la population urbaine du Bénin, du Cabo Verde, de Côte d'Ivoire, du Ghana, du Libéria, du Niger et du Togo, a ainsi cru à un rythme annuel de plus de 10 %, qui équivaut à un doublement de la population en moins de sept ans (Graphique 1.4). Au Cameroun et en Sierra Leone, les taux de croissance les plus forts ont été observés entre 1960 et 1970. À partir de 1970, la croissance annuelle des villes de la région connaît une diminution générale dans la plupart des pays, avant de se stabiliser entre 3 % et 6 % dans la décennie actuelle.

La croissance démographique a été particulièrement forte dans les capitales où sont regroupés les activités administratives et les services de l'économie

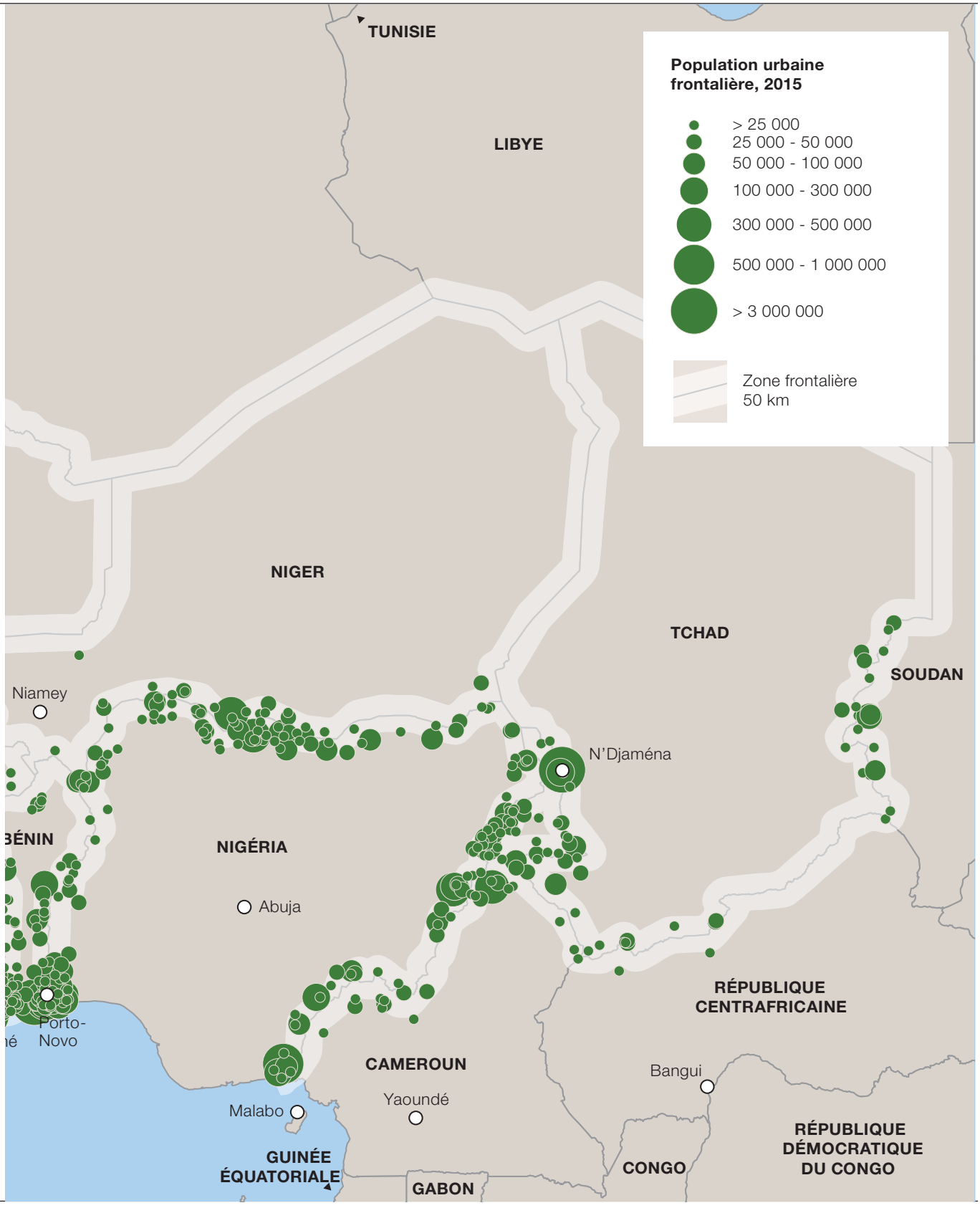
© CSAO/OCDE

Carte 1.3
Population urbaine frontalière, 50 km, 2015



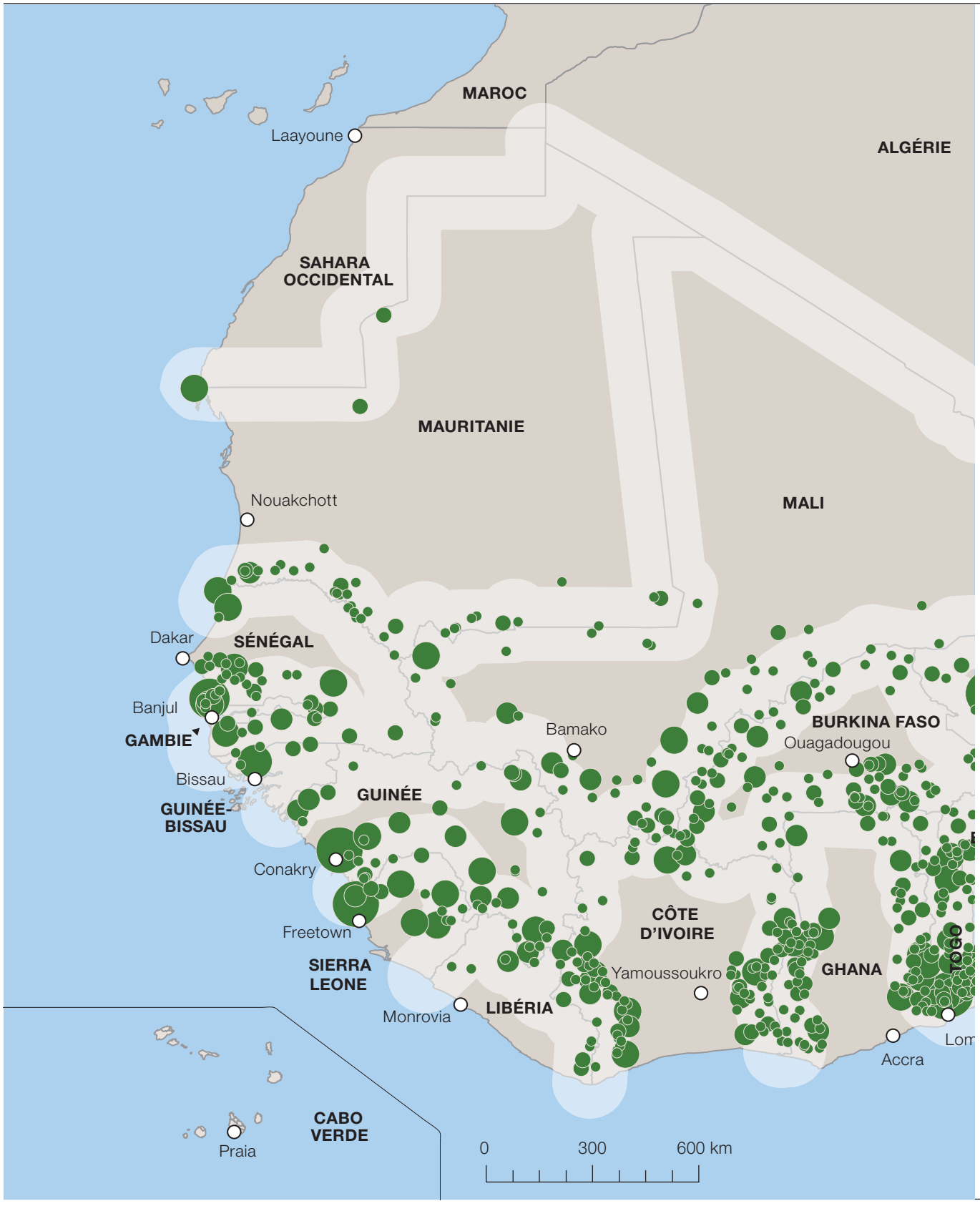
Source : OCDE/CSAO 2018

© CSAO/OCDE


TUNISIE
LIBYE
Population urbaine frontalière, 2015
> 25 000
25 000 - 50 000
50 000 - 100 000
100 000 - 300 000
300 000 - 500 000
500 000 - 1 000 000
> 3 000 000
Zone frontalière 50 km
NIGER
TCHAD
SOUDAN
Niamey
N'Djaména
BÉNIN
NIGÉRIA
Abuja
Porto-Novo
RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE
CAMEROUN
Yaoundé
Malabo
Bangui
GUINÉE ÉQUATORIALE
GABON
CONGO
RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO

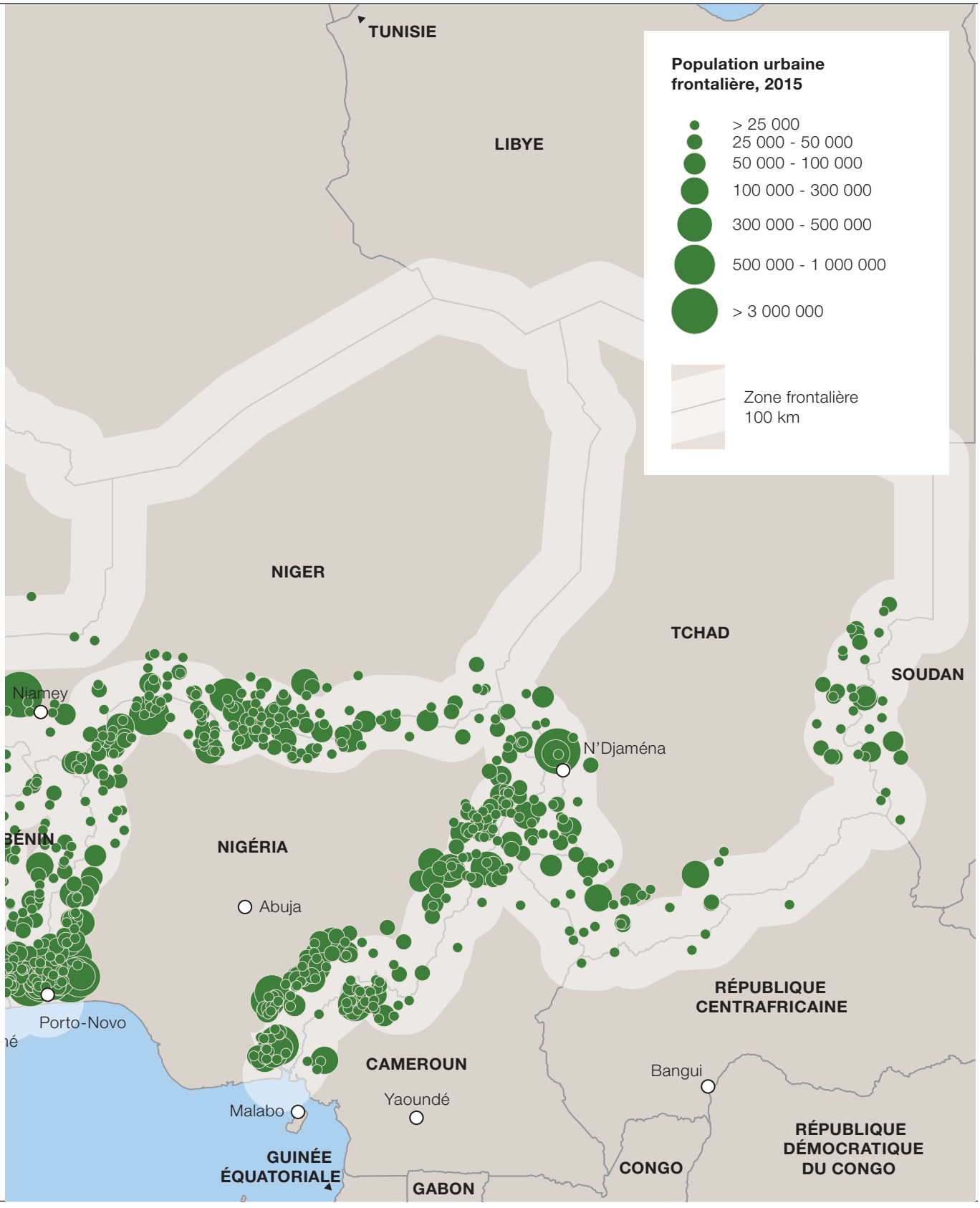
© CSAO/OCDE

Carte 1.4
Population urbaine frontalière, 100 km, 2015



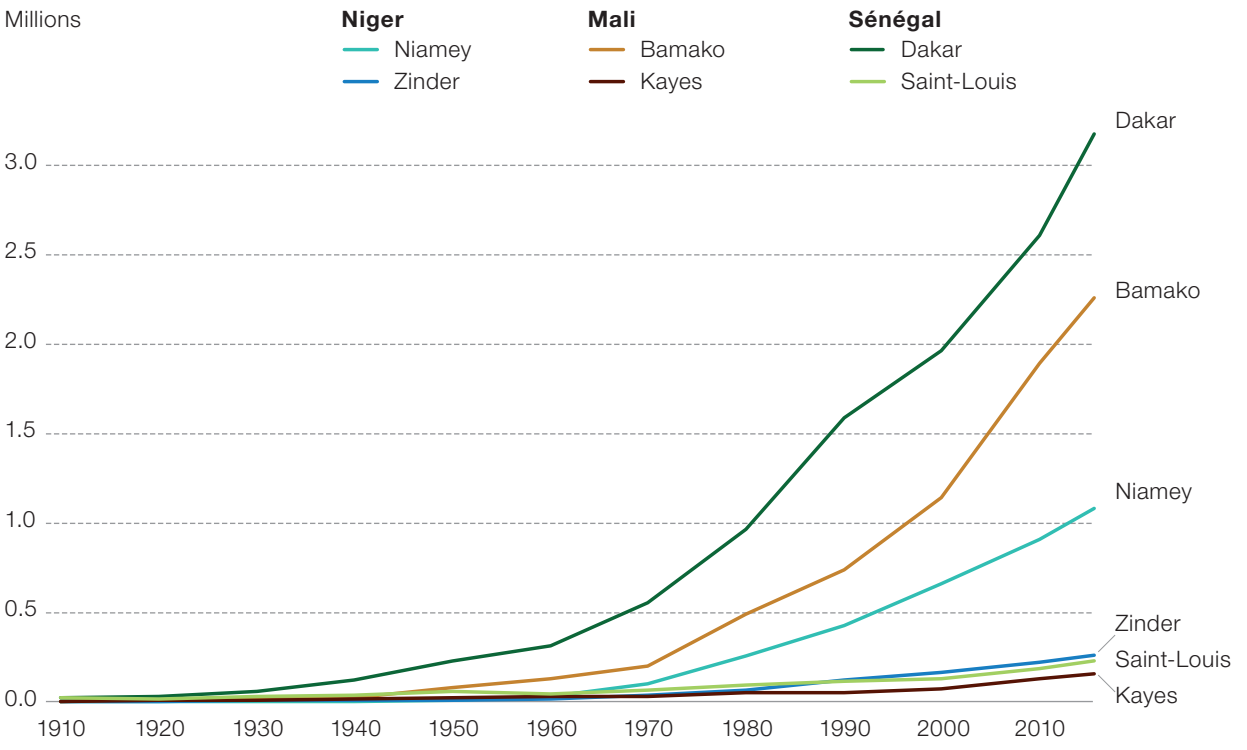
Source : OCDE/CSAO 2018

© CSAO/OCDE


TUNISIE
LIBYE
Population urbaine frontalière, 2015
> 25 000
25 000 - 50 000
50 000 - 100 000
100 000 - 300 000
300 000 - 500 000
500 000 - 1 000 000
> 3 000 000
Zone frontalière 100 km
NIGER
TCHAD
SOUDAN
Niamey
N'Djaména
BÉNIN
NIGÉRIA
Abuja
Porto-Novo
RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE
CAMEROUN
Bangui
Yaoundé
Malabo
GUINÉE ÉQUATORIALE
GABON
CONGO
RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO

© CSAO/OCDE

Graphique 1.5
Évolution démographique des capitales et agglomérations secondaires au Niger, Mali et Sénégal, 1910–2015



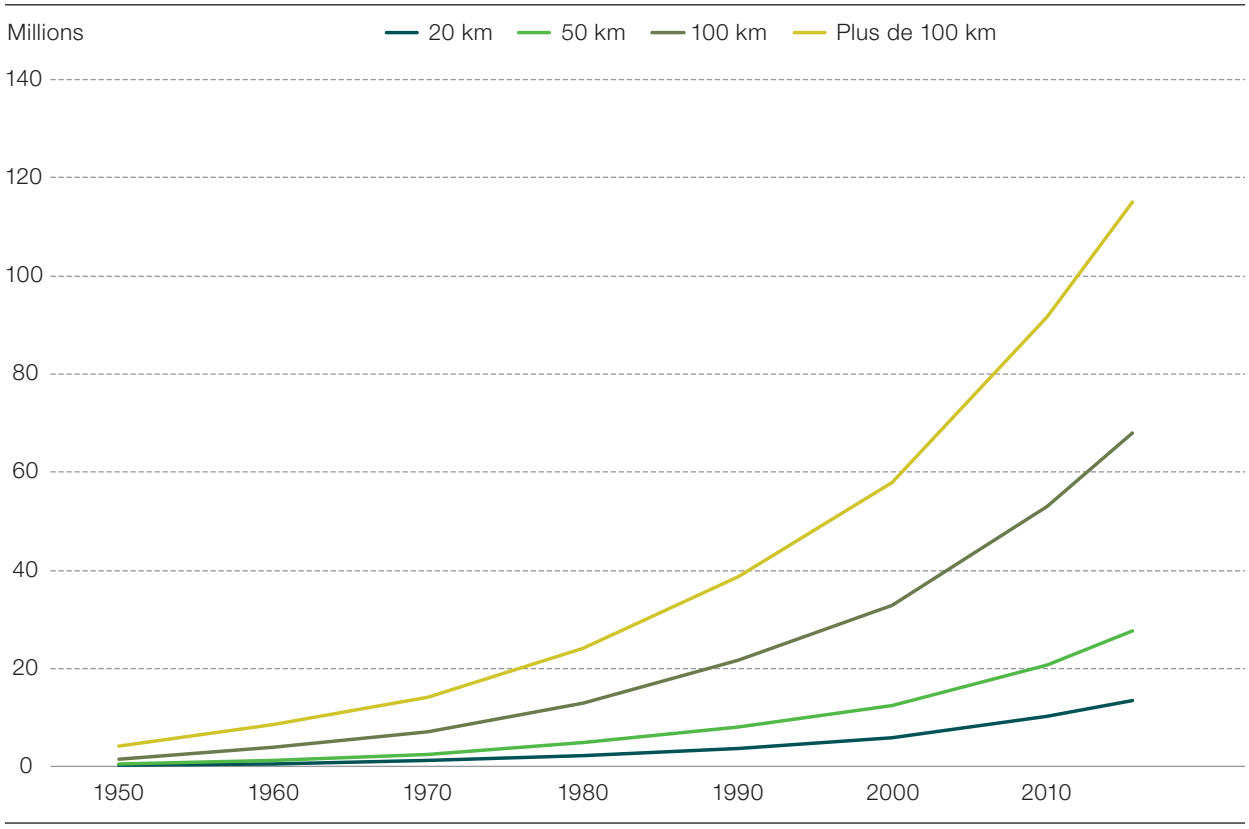
Source : OCDE/CSAO 2018

coloniale puis post-coloniale. Ces capitales, souvent créées à partir de petits bourgs ou ex-nihilo, ont rapidement distancé les centres de pouvoir plus anciens. Au Niger, par exemple, Niamey comptait moins de 10 000 habitants en 1950 contre 12 400 pour Zinder, la capitale historique du sultanat du Damagaram. À l'indépendance du pays, en 1960, la nouvelle capitale politique comptait déjà plus de 33 000 habitants tandis que la population de Zinder n'atteignait pas 20 000 habitants. En 2020, il est estimé que Niamey dépassera 1.2 million, soit une taille près de 5.5 fois supérieure à la seconde ville du pays. Une évolution similaire peut être observée au Mali et au Sénégal, où Bamako et Dakar ont supplanté Kayes et Saint-Louis bien avant la décolonisation, comme le montre leur évolution comparée depuis 1910 (Graphique 1.5).

Dans les régions frontalières, une forte croissance démographique a également été observée. C'est dans la bande la plus proche des frontières que cette croissance a été la plus spectaculaire. Les villes situées à moins de 20 km d'une frontière comptaient ainsi 260 000 personnes en 1950, contre plus de 16 millions en 2020, soit 62 fois plus. Le nombre d'urbains situés à moins de 50 km a été, quant à lui, multiplié par 60 au cours de la même période, passant d'un peu plus d'un demi-million à 33 millions. À une distance de 100 km, la

© CSAO/OCDE

Graphique 1.6
Population urbaine selon la distance aux frontières, 1950–2015



Note : seuls les pays disposant de frontières terrestres sont considérés.
Source : OCDE/CSAO 2018

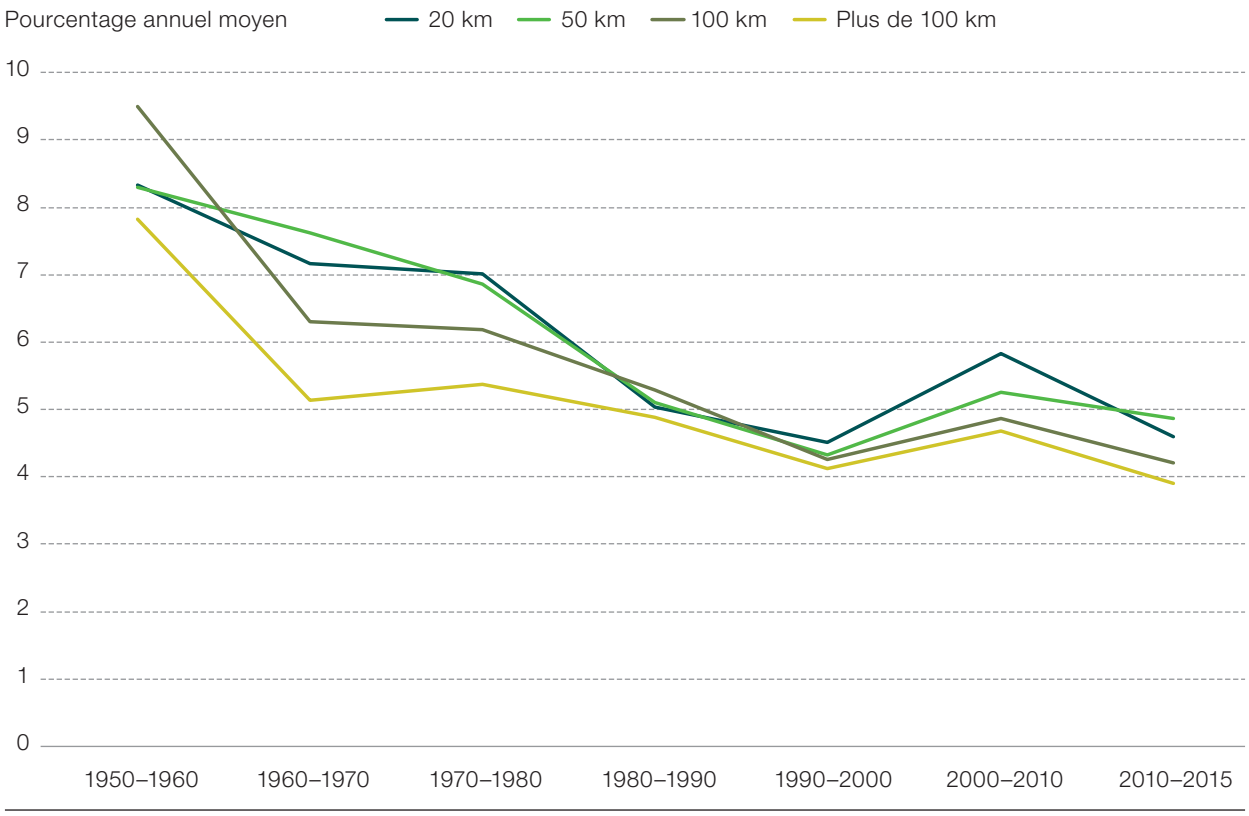
population frontalière a été multipliée par 50, atteignant 80 millions en 2020 contre 1.6 million seulement avant les années 60 (Graphique 1.6).

La croissance annuelle moyenne des villes frontalières a toujours été supérieure à celle des autres villes de la région au cours des dernières décennies (Graphique 1.7). Ayant largement dépassé 8 % dans les années 50, elle a connu une lente diminution au cours des décennies plus récentes, jusqu'à atteindre entre 4 % et 5% selon la distance aux frontières. À ce titre, les taux de croissance moyens montrent que les régions situées à proximité immédiate des frontières, entre 0 et 50 km, sont généralement les plus favorables à la croissance démographique. Outre la croissance démographique interne résultant de hauts taux de fécondité, ces villes attirent de nombreux entrepreneurs désireux de tirer parti des différentiels frontaliers.

En conséquence, la part des villes frontalières dans l'ensemble de la population urbaine d'Afrique de l'Ouest a fortement progressé au cours du temps. En 1950, seuls 4.6 % de la population urbaine habitaient à moins de 20 kilomètres d'une frontière. Cette proportion était de 7.1 % en 2010 et devrait atteindre 7.5 % à la fin de la décennie. En 2020, un sixième des urbains de la région

© CSAO/OCDE

Graphique 1.7
Croissance annuelle moyenne des villes selon la distance aux frontières, 1950–2015



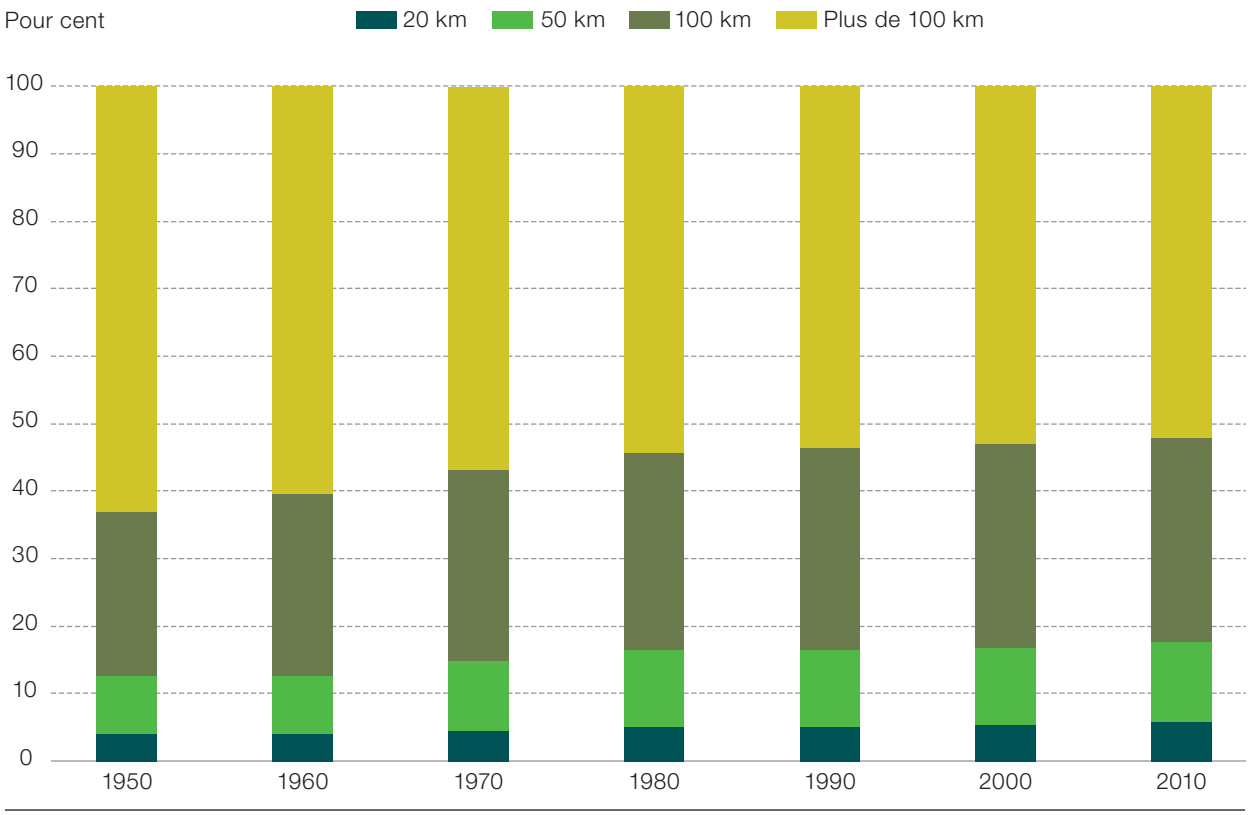
Note : seuls les pays disposant de frontières terrestres sont considérés.
Source : OCDE/CSAO 2018

habitera à moins de 50 km d'une frontière, contre moins de 10 % en 1950. Plus d'un tiers (37 %) de la population urbaine ouest-africaine vivra à moins de 100 km des frontières en 2020 (Graphique 1.8).

Bien que spectaculaire à l'échelle régionale, la croissance démographique générale des villes frontalières cache de grandes disparités géographiques. Les taux de croissance moyens observés entre 2000 et 2010 ne montrent guère de gradients nord-sud entre le Sahel et le golfe de Guinée, de variations d'est en ouest entre le lac Tchad et l'Atlantique ou de spécificités nationales (Carte 1.5). Bien au contraire, les villes d'une même région ou d'un même pays peuvent croître à des rythmes très différents. Ces disparités reflètent l'un des paradoxes des villes frontalières : seule une partie d'entre-elles est réellement localisée sur des axes stratégiques ou au centre de bassins de production leur permettant de bénéficier des avantages frontaliers. Ces avantages stratégiques souvent très localisés fluctuent au gré de l'évolution des réglementations fiscales et douanières, des taux de change et des politiques d'importation. En conséquence, l'évolution démographique des villes frontalières est souvent erratique.

© CSAO/OCDE

Graphique 1.8
Part de la population urbaine selon la distance aux frontières, 1950–2010



Note : seuls les pays disposant de frontières terrestres sont considérés.
Source : OCDE/CSAO 2018

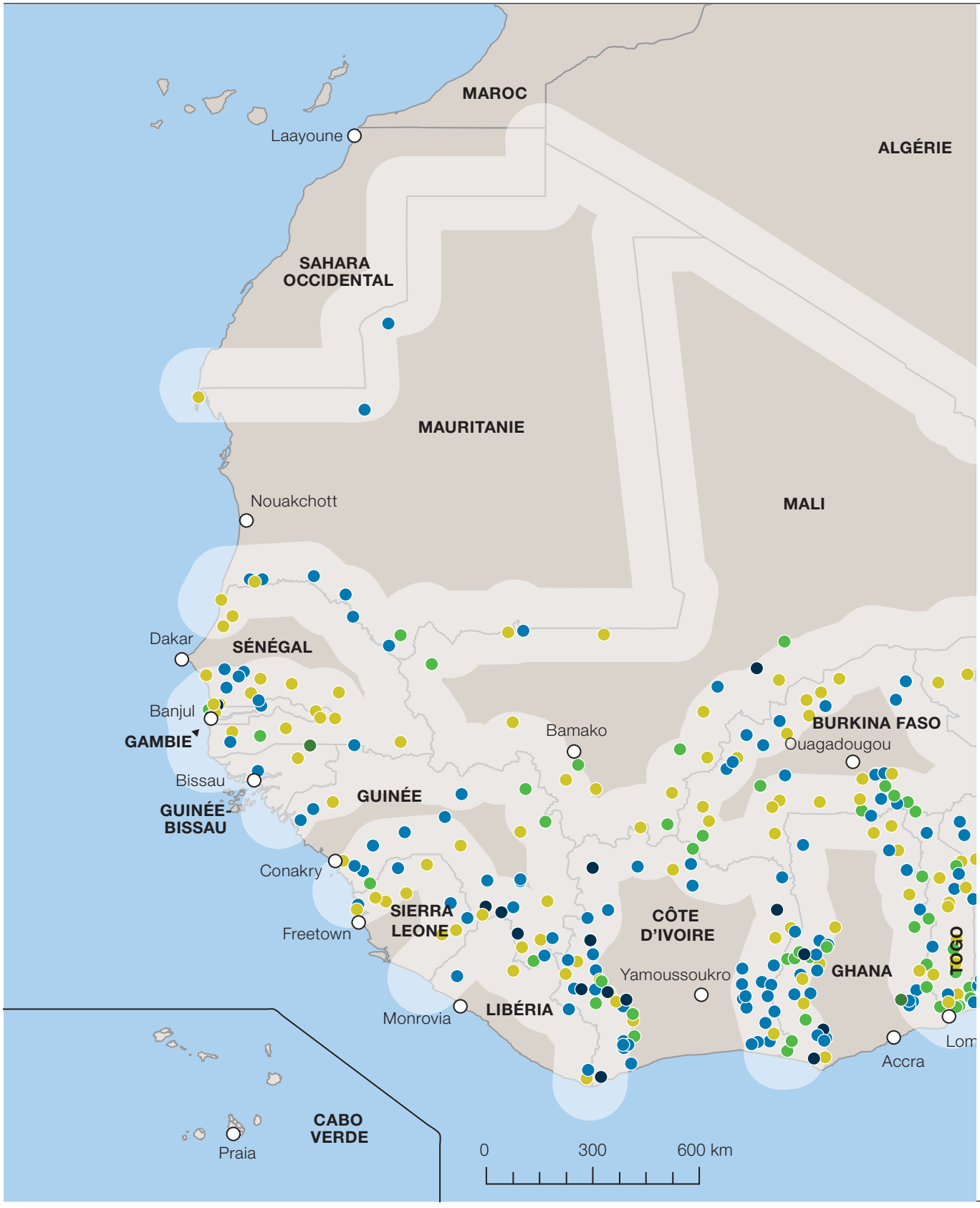
La côte guinéenne, entre le Ghana et le Nigéria, illustre bien cette hétérogénéité (Carte 1.6). La région compte deux des villes frontalières ayant connu la plus forte croissance annuelle moyenne d'Afrique de l'Ouest entre 2000 et 2010 : l'agglomération de Somanya au Ghana (+18.8 %) dont la population urbaine est passée de 15 600 à 87 300 personnes et l'agglomération d'Abomey-Bohicon au Bénin (+12.9 %) qui a crû de 57 200 à 192 000 habitants. Des différences marquées peuvent néanmoins être observées à une échelle plus fine. Ainsi, si certaines villes comme Sémé Kpodji et Ekpè ont crû de plus de 5 % annuellement, poussées par leur proximité à Cotonou et leur localisation stratégique sur le corridor routier qui relie le Bénin à Lagos, d'autres villes en marge de cet espace central ont connu une croissance annuelle moyenne nettement moins forte, voire négative. La population de la ville frontalière nigériane d'Idi Iroko est ainsi passée de 36 900 à 33 300 habitants (-1.0 %), tandis que celle d'Ado Odo (-0.51 %) et Ipokia (-0.55 %) diminuait légèrement.

Des disparités similaires sont observées entre le Ghana et le Togo. La ville de Somanya, située au centre d'un ensemble dense de gros bourgs à vocation agricole, est ainsi voisine de plusieurs villes proches du barrage d'Akosombo dont la croissance annuelle moyenne a été nettement plus réduite entre 2000

© CSAO/OCDE

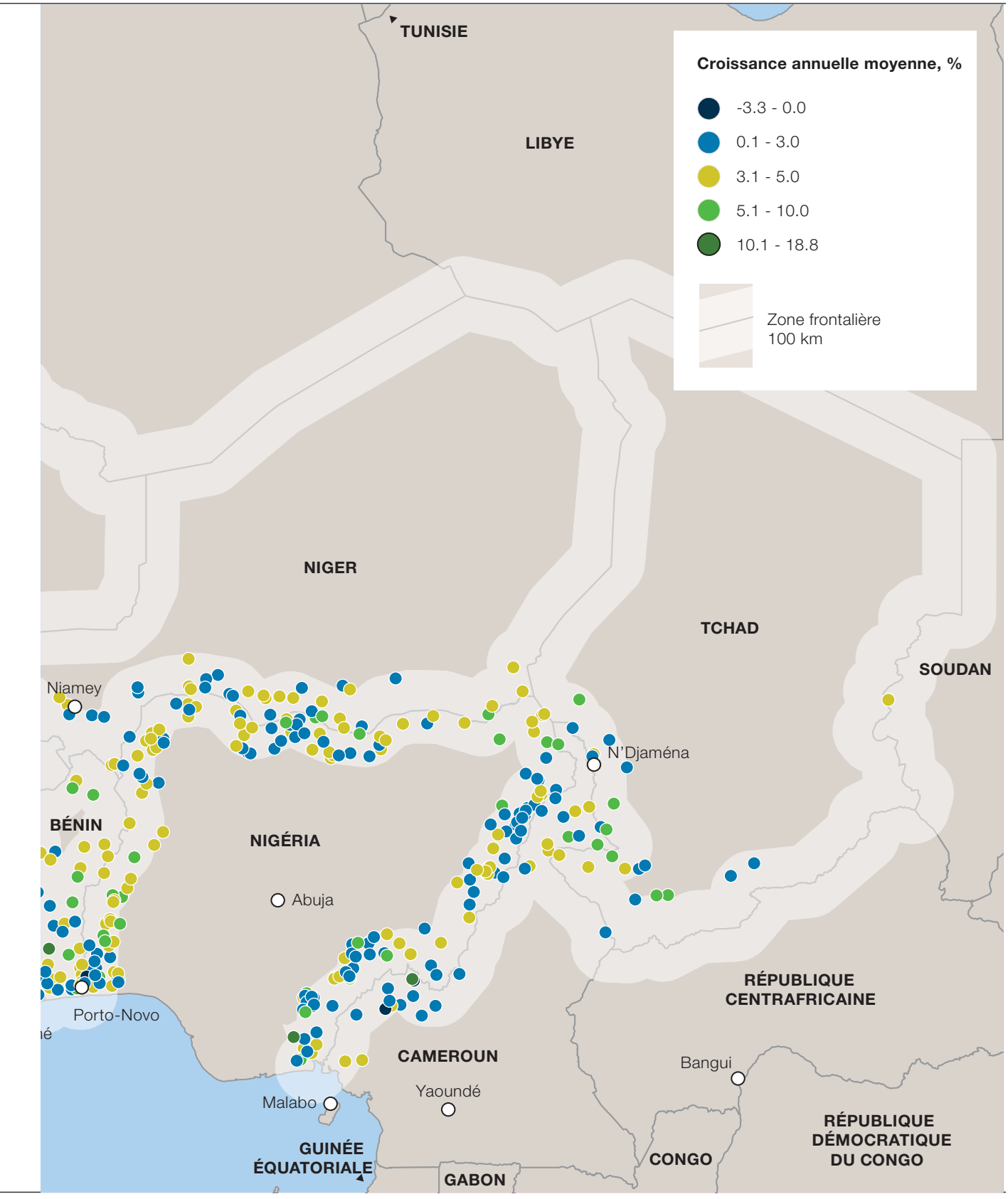
Carte 1.5

Croissance annuelle moyenne des villes frontalières, 100 km, 2000–10



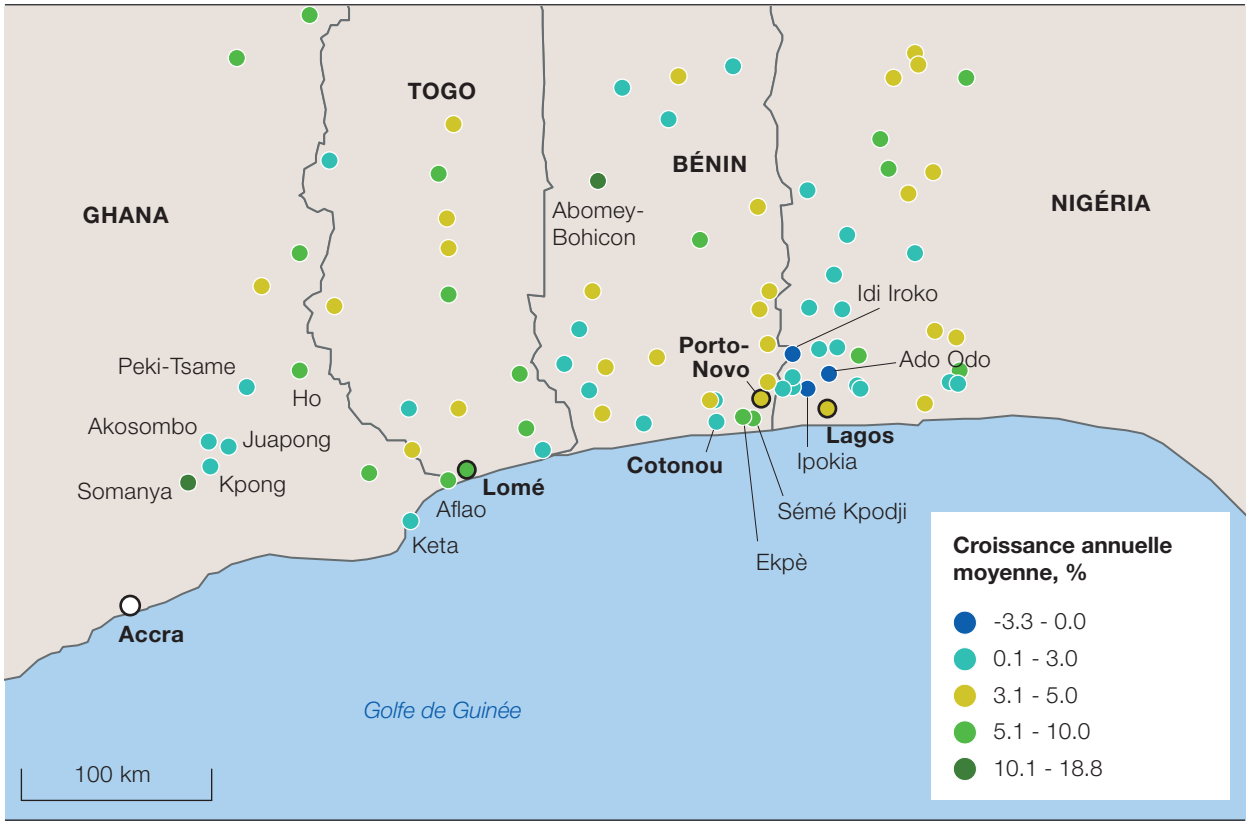
Source : OCDE/CSAO 2018

© CSAO/OCDE


Croissance annuelle moyenne, %
-3.3 - 0.0
0.1 - 3.0
3.1 - 5.0
5.1 - 10.0
10.1 - 18.8
Zone frontalière
100 km
TUNISIE
LIBYE
NIGER
TCHAD
SOUDAN
Niamey
N'Djaména
BÉNIN
NIGÉRIA
Abuja
Porto-Novo
CAMEROUN
Yaoundé
Malabo
GUINÉE ÉQUATORIALE
GABON
RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE
Bangui
CONGO
RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO

© CSAO/OCDE

Carte 1.6
Croissance annuelle moyenne des villes frontalières entre Ghana et Nigéria, 100 km, 2000–2010



Source : OCDE/CSAO 2018

et 2010, comme Juapong (+2.4 %), Kpong (+0.8 %) ou Peki-Tsame (+0.3 %). Plus au sud, sur la bande côtière, la croissance annuelle moyenne de Lomé (+7.6 %) et d'Aflao (+6.5 %), dont la population a doublé sur la période considérée, contraste singulièrement avec celle de Keta, un comptoir commercial aujourd'hui confronté à l'érosion côtière (+1.2 %).

Les fortes disparités infrarégionales observées entre 2000 et 2010 se poursuivent dans la décennie suivante (Carte 1.3). Aucun gradient régional ou tendance nationale ne peut être dégagé géographiquement. Entre 2010 et 2020, toutefois, les plus fortes croissances urbaines sont enregistrées sur le golfe de Guinée entre Nigéria et Bénin ainsi que sur les frontières orientales du Nigéria avec le Cameroun. Sur les 16 villes ayant connu une croissance annuelle moyenne supérieure à 10 %, 10 sont nigérianes : Ikot Offiong, Gbenga, Oron, Okpoma, Adikpo, Eket, Idi Emi, Zaki Biam, Ago Egun et Bazza. Les frontières du Nigéria, où se trouve le plus grand nombre de villes, concentrent également 53 des 125 villes ayant connu une croissance urbaine annuelle moyenne comprise entre 5 % et 10 %, contre 19 au Tchad et 15 au Bénin. Au Tchad, la forte croissance urbaine observée dans l'est du pays résulte, outre l'accroissement démographique, des migrations forcées de réfugiés en provenance du Soudan et de République centrafricaine. Des croissances

© CSAO/OCDE

très modérées, inférieures à 2 % annuels, sont observables dans l'ensemble de la région, de Banjul en Gambie à l'extrême nord camerounais alors que dans certaines villes de l'ouest de la Côte d'Ivoire (Touba, Tabou, Zeaglo, Loboville), de Sierra Leone (Kamakwie, Daru) et de Guinée (Guéckédou) déclinent (Carte 1.7).

Densités urbaines et croissance

Les avantages et inconvénients de la densité urbaine dans le processus de développement ont fait l'objet de débats très vigoureux au cours des dernières décennies. Les dynamiques urbaines d'Afrique de l'Ouest ont ainsi souvent été appréhendées au travers des problèmes que génère la densité, qu'il s'agisse de congestion du réseau routier, de salubrité publique, d'insécurité, de pollution ou de coûts fonciers. Bien peu de villes de la région sont en effet en mesure de répondre adéquatement aux défis urbanistiques, environnementaux et sécuritaires qui accompagnent la croissance démographique contemporaine. Toutes doivent faire face à une augmentation rapide de la population, de la densité et de la superficie bâtie, sans nécessairement bénéficier de ressources décentralisées ou de pouvoirs politiques suffisants au niveau national.

Le débat sur la croissance et la densité des villes africaines s'est longtemps focalisé sur les très grands centres urbains et leur nature supposément incontrôlable. Avec ses 12 millions d'habitants, Lagos a, par exemple, souvent été présentée comme un exemple de chaos urbain, favorisant le crime, la congestion routière, l'urbanisation informelle et la pollution. Des travaux récents ont cependant contribué à remettre en question cette vision et à identifier de nouvelles stratégies de développement urbain qui puissent tenir compte à la fois des forces globales agissant sur les villes et des réponses locales données à la croissance urbaine (Freund, 2007 ; Locatelli et Nugent, 2009 ; Myers, 2011).

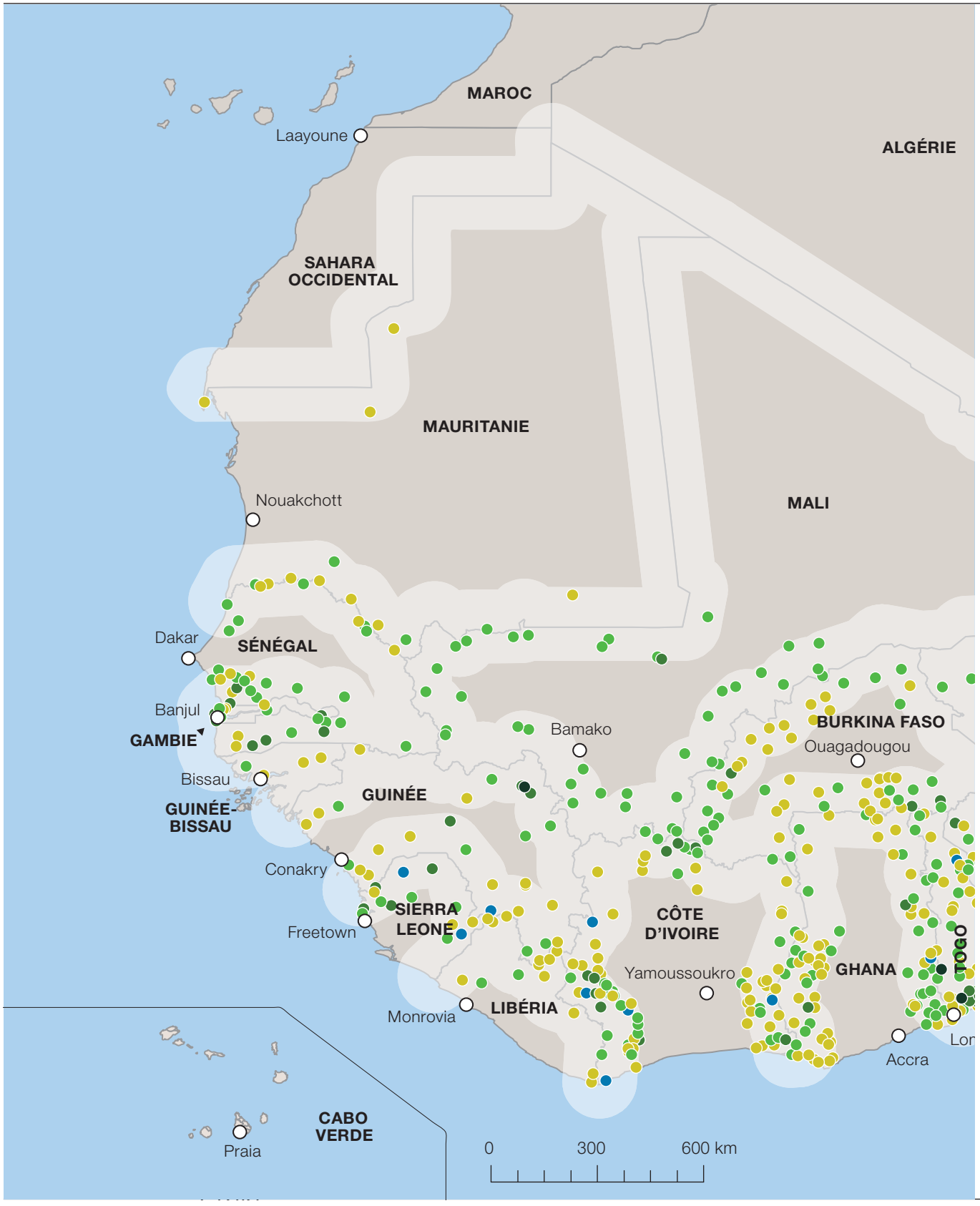
La polémique sur la taille supposément démesurée des villes ouest-africaines a en outre obscurci le fait que les systèmes urbains de la région comptent en réalité peu de très grandes villes en comparaison internationale. Elle a également contribué à minimiser les changements sociaux intervenus dans les centres urbains de plus petite taille, particulièrement importants pour les régions frontalières du fait de leur spécialisation commerciale. Enfin, l'intérêt porté aux problèmes urbains a contribué à passer sous silence certains avantages très concrets liés à la concentration des activités humaines.

Du point de vue des entreprises formelles ou informelles, la densité urbaine favorise l'échange d'information sur les prix et l'évolution générale des marchés, permet d'accéder plus facilement à une main-d'œuvre diversifiée et qualifiée, et encourage les transferts technologiques entre entreprises travaillant dans des domaines complémentaires. Les employés de ces entreprises bénéficient en outre de la possibilité de choisir entre plusieurs

 © CSAO/OCDE

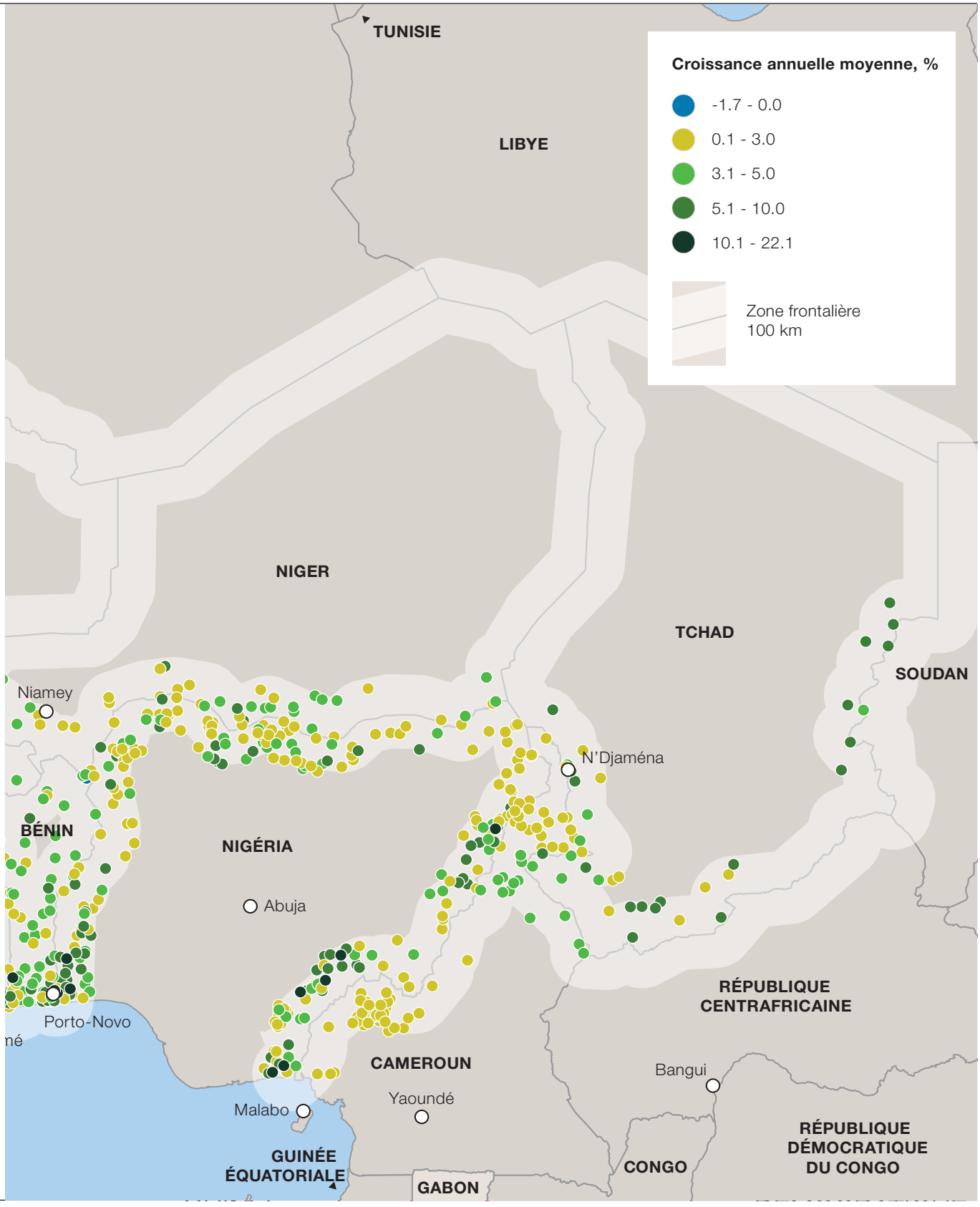
Carte 1.7

Croissance annuelle moyenne des villes frontalières, 100 km, 2010–20



Source : OCDE/CSAO 2018

© CSAO/OCDE


Croissance annuelle moyenne, %
-1.7 - 0.0
0.1 - 3.0
3.1 - 5.0
5.1 - 10.0
10.1 - 22.1
Zone frontalière
100 km
TUNISIE
LIBYE
NIGER
TCHAD
SOUDAN
Niamey
N'Djaména
BÉNIN
NIGÉRIA
Abuja
Porto-Novo
CAMEROUN
Yaoundé
Malabo
GUINÉE ÉQUATORIALE
GABON
CONGO
RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE
Bangui
RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO

© CSAO/OCDE

entreprises et de certaines aménités urbaines, comme les infrastructures de transport, de santé ou d'éducation, qui accompagnent le développement urbain. Ces économies externes ne sont pas l'apanage des centres urbains des pays développés où leur importance a souvent été démontrée (Glaeser, 2011). Elles s'appliquent à tous types de villes, y compris les villes ouest-africaines.

La densité favorise en particulier l'échange d'informations tacites entre entreprises et entre particuliers. Contrairement aux informations codifiées qui peuvent être formalisées, les informations tacites échangées en face-à-face sont fortement dépendantes du contexte social dans lequel les acteurs sociaux interagissent. Ces ensembles de normes et de valeurs sont transmises par la socialisation et sont particulièrement difficiles à répliquer à distance par l'intermédiaire des nouvelles technologies de la communication (Storper et Venables, 2004). Les règles qui s'appliquent au passage des frontières en Afrique sont un exemple de ces informations non codifiées, qui permettent aux marchands de négocier les obstacles réglementaires et de conclure des relations d'affaires avec les représentants des autorités chargées du contrôle de la frontière (Titeca, 2012 ; Lamarque, 2014 ; Niang, 2013 ; Cantens et Raballand, 2017). L'existence de communautés d'affaires dans les villes frontalières permet aux marchands d'échanger leurs expériences et de forger un ensemble de normes informelles qui rendent leurs activités possibles et rentables (Walther, 2015, 2014a ; Koné, 2015).

Les environnements urbains denses favorisent également les interactions sociales entre acteurs aux compétences, langues, nationalités et appartenances religieuses différentes. Plus les opportunités d'échanger des idées, des valeurs et des produits différents de ceux qui sont connus localement est grande, et plus les acteurs sociaux sont encouragés à développer des solutions innovantes (Banque mondiale, 2009). Les innovations qui naissent de ce processus sont plus facilement échangeables en milieu urbain qu'en milieu rural, où la probabilité de rencontres est plus faible, qu'il s'agisse de nouveaux produits agricoles, de nouveaux comportements alimentaires ou de nouvelles normes religieuses. L'importance de cette mixité sociale en milieu urbain est aujourd'hui reconnue par un nombre croissant d'auteurs, qui insistent sur la nécessité de regarder au-delà du « chaos » qui caractérise nombre de villes africaines. À ce titre, Lagos est aujourd'hui considérée comme un milieu particulièrement favorable à l'initiative individuelle et à la créativité par les architectes (van der Haak, 2005) et les écrivains (Onuzo, 2018) du fait même du nombre de personnes qui s'y croisent.

Pour que les externalités potentielles des villes puissent se transformer en avantages concrets, encore faut-il que la croissance urbaine soit accompagnée de politiques publiques adaptées. Soutenue par des politiques publiques cette croissance peut se transformer en avantage comparatif et constituer un facteur déterminant du changement social.

 © CSAO/OCDE

Des densités décroissantes depuis les frontières

Les densités urbaines et nationales obéissent à des logiques différentes (Graphique 1.9). Certains pays comme le Mali et le Niger possèdent des villes denses tout en étant faiblement peuplés dans leur ensemble du fait de l'importance de leurs espaces sahariens, tandis que certains petits pays comme le Cabo Verde ou la Gambie possèdent des villes moyennement denses mais sont très peuplés relativement à leur territoire (Tableau 1.3). Le Nigéria est un cas particulier dans la mesure où il présente une forte densité à la fois à l'échelle de ses villes et de son territoire national. La densité moyenne des villes tchadiennes, supérieure à 12000 habitants au kilomètre carré, s'explique par la présence de nombreux camps de réfugiés à la frontière soudanaise et centrafricaine, où habitent près de 442500 personnes sur une surface très réduite. La densité urbaine du Tchad calculée sans les camps de réfugiés est de 4675 habitants au kilomètre carré, légèrement supérieure à celle du Cameroun. Ailleurs dans la région, les plus fortes densités urbaines sont observées au Bénin (8674 hab/km²), en Côte d'Ivoire (8638) et au Mali (7875). À l'inverse, les villes de Guinée-Bissau, du Libéria, de Mauritanie et du Togo apparaissent peu denses en moyenne, avec moins de 4000 habitants au kilomètre carré.

La densité des villes d'Afrique de l'Ouest présente des variations nationales importantes qui reflètent des modes d'occupation de l'espace bien particuliers (Carte 1.8). La Côte d'Ivoire, qui possède l'un des réseaux urbains les plus récents du continent (OCDE/CSAO, 2018), fournit un exemple particulièrement illustratif de ces dynamiques nationales. Les villes ivoiriennes frontalières du Libéria dans le district des Montagnes présentent en effet des densités moyennes très élevées. Ces centres urbains, comme Zouan ou Guinglo-Tahouake, forment un front pionnier dans une région dédiée à la culture du cacao et du café. Sur la frontière orientale également, les villes ivoiriennes présentent des densités supérieures en moyenne aux villes ghanéennes. Cette situation s'explique par le fait que l'étalement urbain ivoirien est demeuré très faible au cours de la décennie 2010, en raison de l'instabilité politique qui a freiné son développement (OCDE/CSAO, 2018). Ailleurs dans la région, les densités des villes du Nigéria sont en règle générale supérieures à celles du Cameroun mais égales à celles du Niger, du bassin du lac Tchad au Dendi. Les villes du nord du Burkina Faso se distinguent par leur relative faible densité comparée aux villes frontalières maliennes.

Parmi les villes de plus d'un million d'habitants en 2015, Abidjan, Dakar, Douala, Kano, Lagos, et Yaoundé présentent une densité tout à fait exceptionnelle à l'échelle régionale et internationale (Graphique 1.10). Ces villes comptent parmi les plus peuplées de la région. Avec plus de 15000 habitants au kilomètre carré, la densité de la capitale sénégalaise, à l'étroit sur la presqu'île du Cap-Vert, est ainsi similaire à celle de Casablanca au Maroc, alors que celle de Lagos (12600 hab./km²) est comparable à celle de Karachi au Pakistan.

© CSAO/OCDE

Tableau 1.3
Population et superficie par pays, 2015

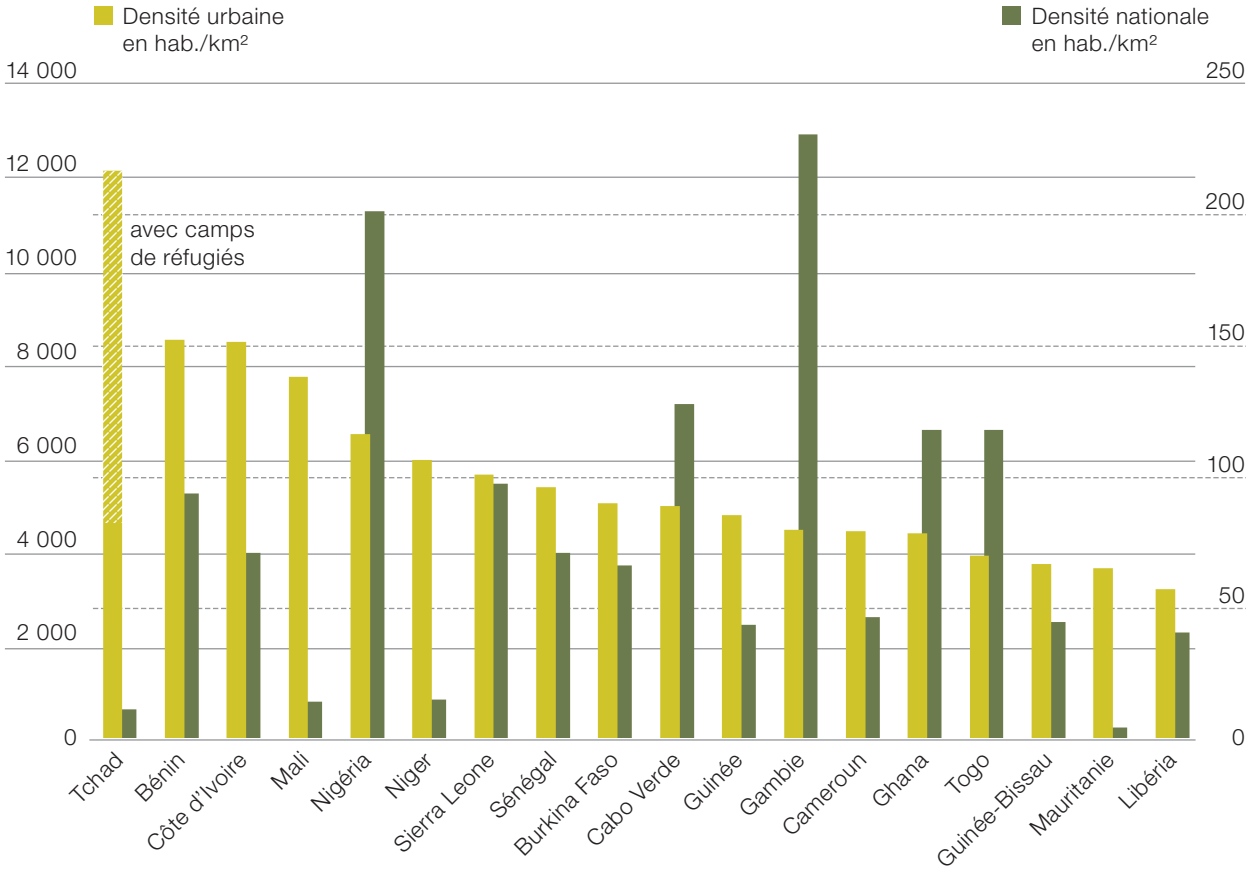
Pays	Population nationale	Superficie nationale, km²	Population urbaine	Superficie urbaine, km²
Bénin	10 749 468	112 622	5 072 168	1 185
Burkina Faso	18 450 494	274 366	5 276 926	1 187
Cabo Verde	524 833	4 033	263 913	49
Cameroun	22 179 707	468 315	12 754 444	4 071
Côte d'Ivoire	23 300 000	322 462	11 489 818	1 478
Gambie	2 023 790	8 613	1 127 487	285
Ghana	27 403 036	227 533	14 247 403	3 649
Guinée	10 923 758	245 790	4 044 553	806
Guinée-Bissau	1 530 637	34 107	525 458	106
Libéria	4 045 171	99 025	1 715 625	425
Mali	17 819 002	1 242 248	5 697 331	1 124
Mauritanie	4 034 103	1 035 000	1 713 049	389
Niger	18 850 739	1 271 947	3 270 216	550
Nigéria	186 939 800	913 475	97 795 768	19 723
Sénégal	14 143 151	196 712	7 156 859	959
Sierra Leone	7 092 113	71 740	2 592 400	448
Tchad	13 670 084	1 274 413	3 899 403	776
Togo	6 835 000	56 785	3 420 177	974
Total	**390 514 884**	**7 859 185**	**182 062 998**	**38 183**

Source : OCDE/CSAO 2018

Un second groupe de villes présente des densités comprises entre 4000 et 8000 habitants au kilomètre carré, parmi lesquelles Conakry, Freetown, N'Djaména et Niamey qui se situent à moins de 100 km d'une frontière terrestre. Avec 6 300 hab./km², la densité de Niamey est comparable à celle de Rio de Janeiro au Brésil, ce qui est tout à fait remarquable si l'on considère que l'essentiel de l'habitat nigérien est constitué de maisons familiales (concessions). Dans ces environnements urbains, les fortes densités s'expliquent par la taille moyenne des familles extrêmement élevée plutôt que par l'existence de bâtiments à étages.

© CSAO/OCDE

Graphique 1.9
Densité nationale et urbaine, 2015



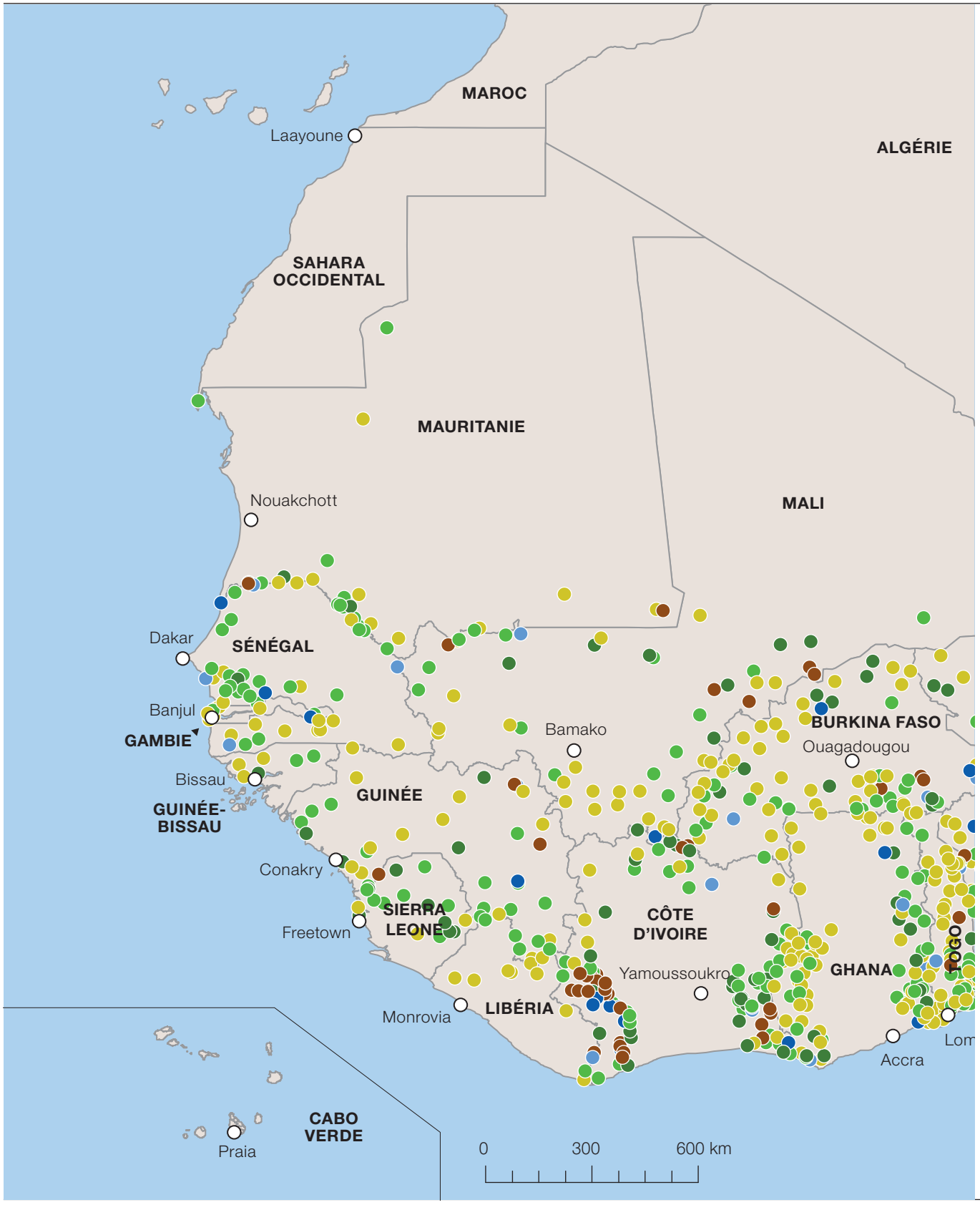
Source : OCDE/CSAO 2018

Enfin, des densités inférieures à 4000 habitants au kilomètre carré sont observées dans plusieurs villes du golfe de Guinée, au sud du Nigéria (Benin City, Onitsha, Uyo, Aba, Nsukka), au Ghana (Accra) et dans le pays bamiléké du Cameroun (Bafoussam). La densité d'Onitsha (3000 hab./km²), la seconde ville la plus peuplée de la région, est comparable à celle de Moscou en Russie. Le mode d'occupation de l'espace de la capitale ibo, décentralisé et peu dense, contraste avec les fortes densités de Kano dans le nord (13800 hab./km²) et de Lagos.

D'une manière générale, la densité des villes frontalières est supérieure à la moyenne des centres urbains de la région et décroît avec la distance aux frontières (Tableau 1.4). Elle varie de 7400 habitants au kilomètre carré en moyenne à 20 km à 6800 habitants à 100 km, ce qui témoigne à nouveau de la spécificité démographique des centres urbains frontaliers. Comme pour la croissance urbaine, le fait que la médiane soit inférieure à la moyenne observée signifie que certaines villes possèdent une densité très largement supérieure aux autres.

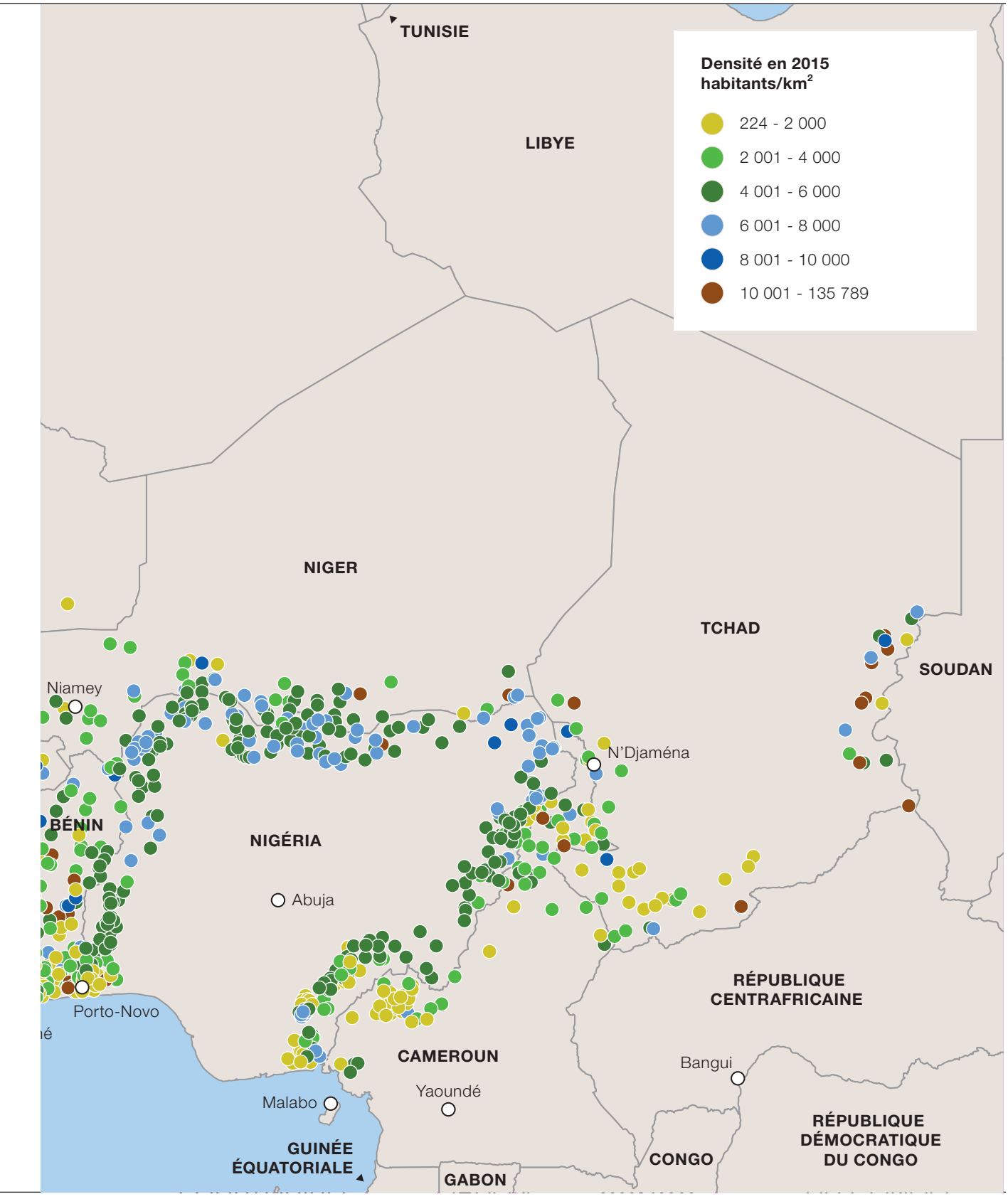
© CSAO/OCDE

Carte 1.8
Densité des villes frontalières, 2015



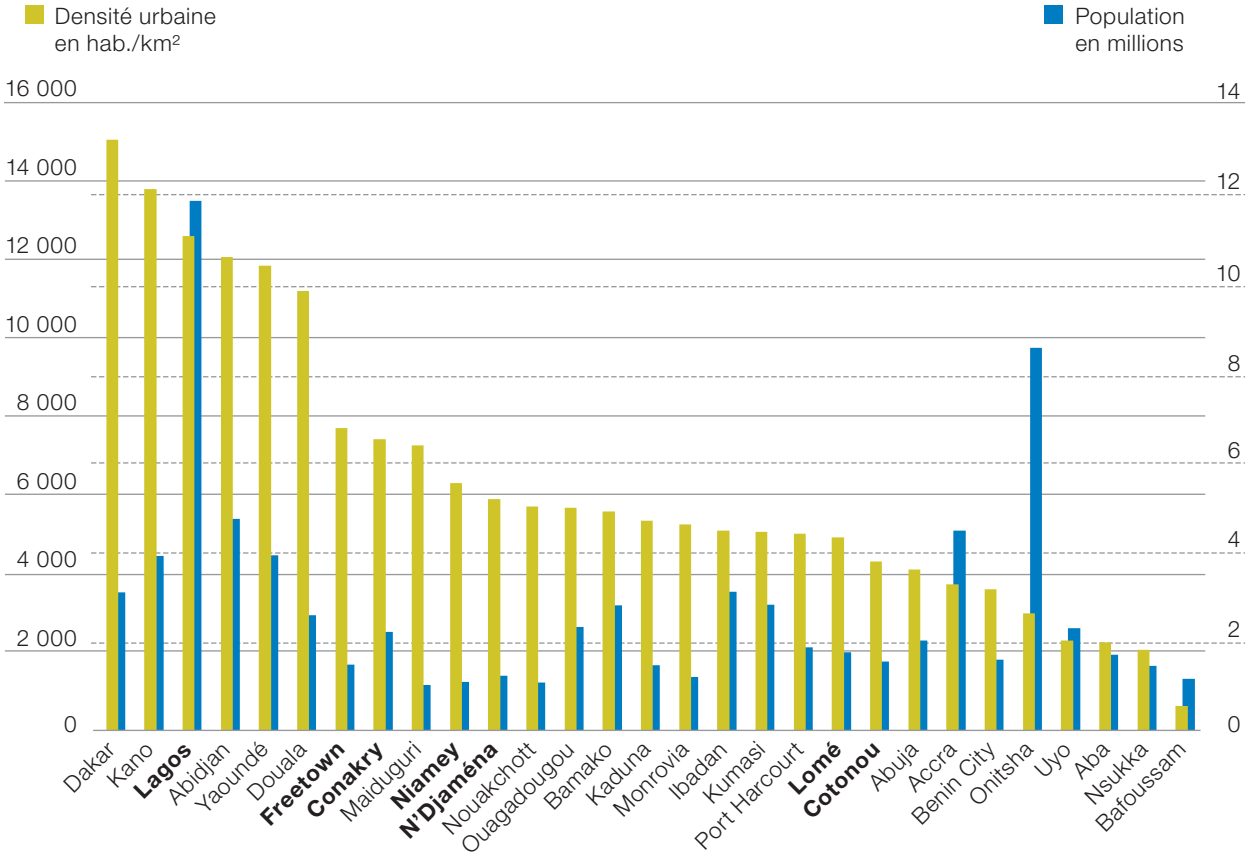
Source : OCDE/CSAO 2018

© CSAO/OCDE


Densité en 2015
habitants/km²
224 - 2 000
2 001 - 4 000
4 001 - 6 000
6 001 - 8 000
8 001 - 10 000
10 001 - 135 789
TUNISIE
LIBYE
NIGER
TCHAD
SOUDAN
Niamey
N'Djaména
BÉNIN
NIGÉRIA
Abuja
Porto-Novo
CAMEROUN
Yaoundé
Malabo
GUINÉE ÉQUATORIALE
RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE
Bangui
CONGO
RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO
GABON

© CSAO/OCDE

Graphique 1.10
Densité et population des villes millionnaires, 2015



Note : les villes situées à moins de 100 km d'une frontière sont indiquées en gras.
Source : OCDE/CSAO 2018

Outre les camps de réfugiés déjà mentionnés, des densités urbaines exceptionnellement élevées sont atteintes dans certains sites d'orpaillage, comme Massiogo au Mali, qui sont susceptibles de connaître des évolutions de population très rapides.

Tableau 1.4
Densité urbaine selon la distance aux frontières, 2015

	Distance aux frontières			
Densité en habitants/km²	**20 km**	**50 km**	**100 km**	**Ensemble des agglomérations**
Moyenne	7 405	6 841	6 807	6 562
Médiane	5 338	5 199	5 500	6 122

Source : OCDE/CSAO 2018

© CSAO/OCDE

Marchés frontaliers et morphologie

Les villes frontalières croissent plus vite et présentent des densités plus fortes que les autres villes de la région. Les opportunités économiques offertes par les espaces frontaliers en sont l'un des facteurs. Ce chapitre s'intéresse aux fondements économiques du développement démographique des villes localisées proches des frontières, qui ne sont pas toutes des marchés frontaliers. Enfin, l'environnement urbain est diversement affecté par l'existence des frontières comme le montrent les caractéristiques morphologiques.

Facteurs de croissance des marchés frontaliers

Les marchés frontaliers se distinguent des autres marchés à différents égards[1]. Tandis que les marchés régionaux et nationaux tirent leur richesse de leur arrière-pays, les marchés frontaliers prospèrent au point de convergence des réseaux transnationaux. Alors que le développement de la plupart des marchés est lent, les marchés frontaliers connaissent de brusques essors ou déclins sous l'effet des variations des différentiels de prix, des taux de change des devises, des taxes entre les pays, et des interdictions sur les importations ou les exportations. Contrairement aux autres marchés qui doivent principalement leur envergure à la taille et aux qualifications de leur réservoir de main-d'œuvre, les marchés frontaliers dépendent des opportunités commerciales offertes par leur situation périphérique, qui leur confère paradoxalement une place centrale au niveau régional (Zeller, 2015).

La simple présence d'une frontière et d'une ville ne suffit pas à créer les conditions d'une activité transfrontalière florissante. Nombre de régions frontalières n'accueillent qu'un commerce transfrontalier limité, et nombre de villes tournent le dos à la frontière au lieu d'en faire un carrefour économique. Des études antérieures de l'OCDE/CSAO (2017, 2014) montrent l'inégale répartition des 135 marchés frontaliers identifiés du Sénégal au Tchad au milieu des années 2010 (Carte 2.1). Certaines régions abritent des groupes de marchés, souvent organisés en « villes-jumelles », tandis que de grands pans de frontières n'en comptent aucun. La densité des groupes de

1 Cette section s'appuie sur un texte antérieur (Walther, 2014) reproduit avec l'autorisation de la revue.

© CSAO/OCDE

marchés frontaliers contribue à former des régions frontalières fonctionnelles au sein desquelles les interactions sociales et économiques sont potentiellement intenses.

À l'ouest, les zones de marchés les plus denses se situent en Sénégambie méridionale (marchés de Ziguinchor, Farafenni et Diaobé) et le long du fleuve Sénégal (marchés de Rosso, Kaédi et Bakel). Les frontières de la Côte d'Ivoire constituent également un centre névralgique d'intégration régionale, abritant trois sous-groupes de marchés : entre Kissidougou, Nzérékoré, Man et Odienné à l'ouest ; entre Kadiolo, Kadiana et Zégoua au nord ; et entre Wa et Agnibélékrou à l'est. Le centre de la région accueille trois groupes de marchés relativement distincts des autres : le nord du Togo, avec les marchés de Bittou, Dapaong et Cinkansé ; la région du Borgou, structurée autour des marchés de Nikki et Okuta ; et la région trinationale du Dendi, avec les marchés de Gaya, Malanville et Kamba. Plus à l'est, les deux concentrations de marchés les plus importantes se situent au nord du Nigéria et autour du lac Tchad. La première, située au nord du pays haoussa, s'étend de part et d'autre d'un large pan de la frontière nigéro-nigériane entre Birni N'Konni et Maigatari. La seconde couvre l'extrême est du Niger, le lac Tchad et le nord du Cameroun jusqu'à Touroua. À l'inverse, les marchés frontaliers sont rares dans le Fouta-Djalon et le Liptako-Gourma, entre le Libéria et la Côte d'Ivoire, et entre le Niger et le Mali.

Comment expliquer alors que certaines villes frontalières deviennent des marchés florissants ? Les sections suivantes examinent trois facteurs influant sur le développement économique des marchés frontaliers : la présence d'une communauté de marchands à même d'exploiter efficacement les différentiels frontaliers ; la combinaison d'activités commerciales et productives reposant sur des infrastructures de marché et de transport ; et la porosité relative des frontières, source d'opportunités commerciales.

Communautés d'affaires

Le succès des marchés frontaliers est principalement lié à leurs acteurs commerciaux. Sans une communauté innovante de marchands investis dans des réseaux d'affaires transnationaux, les villes frontalières peuvent difficilement prétendre au statut de marché frontalier. Ces entrepreneurs, en exploitant les différentiels (Carte 2.2), tirent profit de la connexion de différents marchés nationaux (Walther, 2015).

Au cours de l'histoire, ces communautés d'affaires ont joué un rôle essentiel dans la prospérité des marchés. Nombre d'entre eux qui florissaient avant la colonisation, tels que Salaga au Ghana ou Kong en Côte d'Ivoire, ont disparu ou connu un déclin spectaculaire au XX^{e} siècle, car ils ne servaient plus de carrefours le long des routes commerciales régionales ou avaient perdu leur soutien politique. Dans certains lieux, tels que Gaya au Niger, le souvenir d'un passé de commerce de longue distance a totalement disparu des récits

 © CSAO/OCDE

de migration et de peuplement, malgré la situation de la ville sur l'une des principales routes commerciales mise en place entre le pays haoussa et Asante au XIXe siècle (Lovejoy, 1986). À l'inverse, certains des marchés frontaliers contemporains les plus dynamiques sont le fruit du colonialisme (Nugent, 2002), stratégiquement situés le long des nouveaux axes de transport créés par les puissances coloniales.

Circulation et production

La capacité à allier activités commerciales et productives constitue un autre facteur important du développement des marchés frontaliers. En leur qualité de places commerciales, les marchés frontaliers africains sont intimement liés aux flux commerciaux de matières premières, produits de base et services qui connectent le monde globalisé. Les marchés frontaliers apparaissent ainsi comme des lieux de convergence des flux transnationaux de biens et de personnes (Dobler, 2016).

Toutefois, plus que de simples points de convergence, les marchés frontaliers jouent aussi un rôle crucial dans l'organisation des activités agricoles. En Afrique, ils rassemblent, en un même lieu, un ensemble de biens qui n'y transitent que brièvement (voitures d'occasion, cigarettes ou carburant) et simultanément, des produits agricoles (oignons ou céréales) qui y sont stockés avant d'être distribués à l'échelle régionale. Les marchés frontaliers voient la convergence de deux stratégies spatiales différentes : la circulation transnationale et la production régionale (Walther, 2012).

La présence d'infrastructures de marché et de transport s'avère primordiale pour les communautés d'affaires et les producteurs : elle permet à l'économie régionale de tirer profit de la combinaison d'activités commerciales et productives. De nos jours, un certain nombre d'initiatives privées et publiques sont prises pour moderniser les infrastructures routières et ferroviaires, et faciliter les échanges à travers la région grâce à la mise en place de postes frontières uniques (Notes ouest-africaines no 23).

Porosité des frontières

Parmi les autres facteurs susceptibles de déterminer le succès des marchés frontaliers figure la relative porosité des frontières. Le degré d'ouverture des frontières varie sensiblement selon les cas et génère des flux spécifiques de biens et de personnes. Les frontières officiellement fermées à un certain nombre de produits afin de protéger la production nationale, mais officieusement ouvertes aux flux informels du fait de la collusion entre marchands et autorités gouvernementales, constituent un environnement stimulant pour le commerce transfrontalier. Les frontières nigérianes offrent un exemple particulièrement probant de ce phénomène : l'État s'est opposé à l'harmonisation des tarifs douaniers extérieurs et à la levée des barrières commerciales préconisées par la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) (Golub, 2012). Par conséquent, tandis que la plupart des

 © CSAO/OCDE

Carte 2.1
Marchés frontaliers en Afrique de l'Ouest

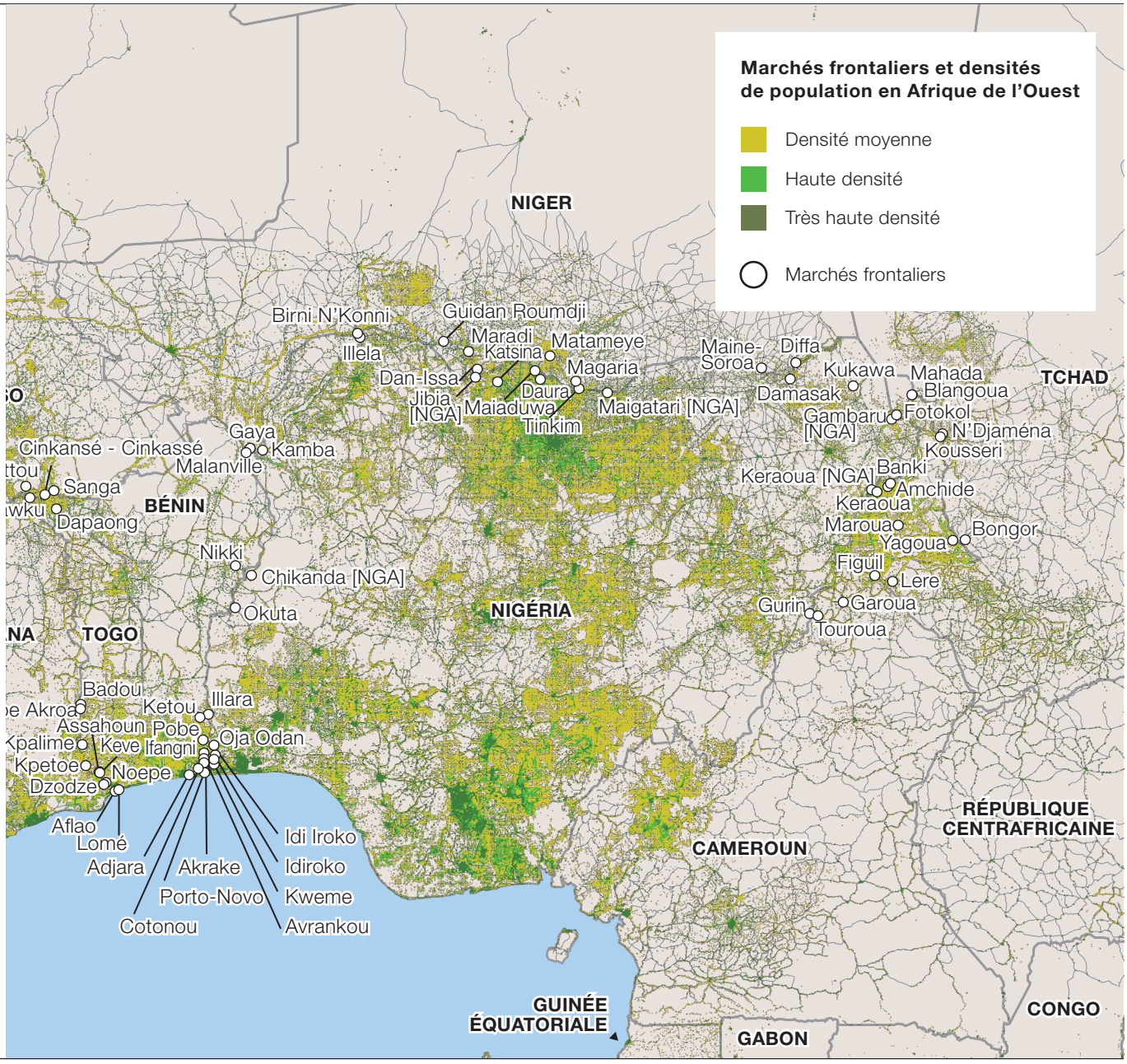


Source : OCDE/CSAO 2017

pays francophones de la région ont adopté des politiques de libre-échange, le Nigéria continue d'interdire l'importation de différents biens, tels que les voitures d'occasion (Beuving, 2015) ou les vêtements (Brooks et Simon, 2012), dont le commerce illégal enrichit considérablement les commerçants de longue distance.

Les marchés situés de part et d'autre de la frontière entre le Niger et le Nigéria prospèrent, par exemple, grâce au commerce de différents produits agricoles

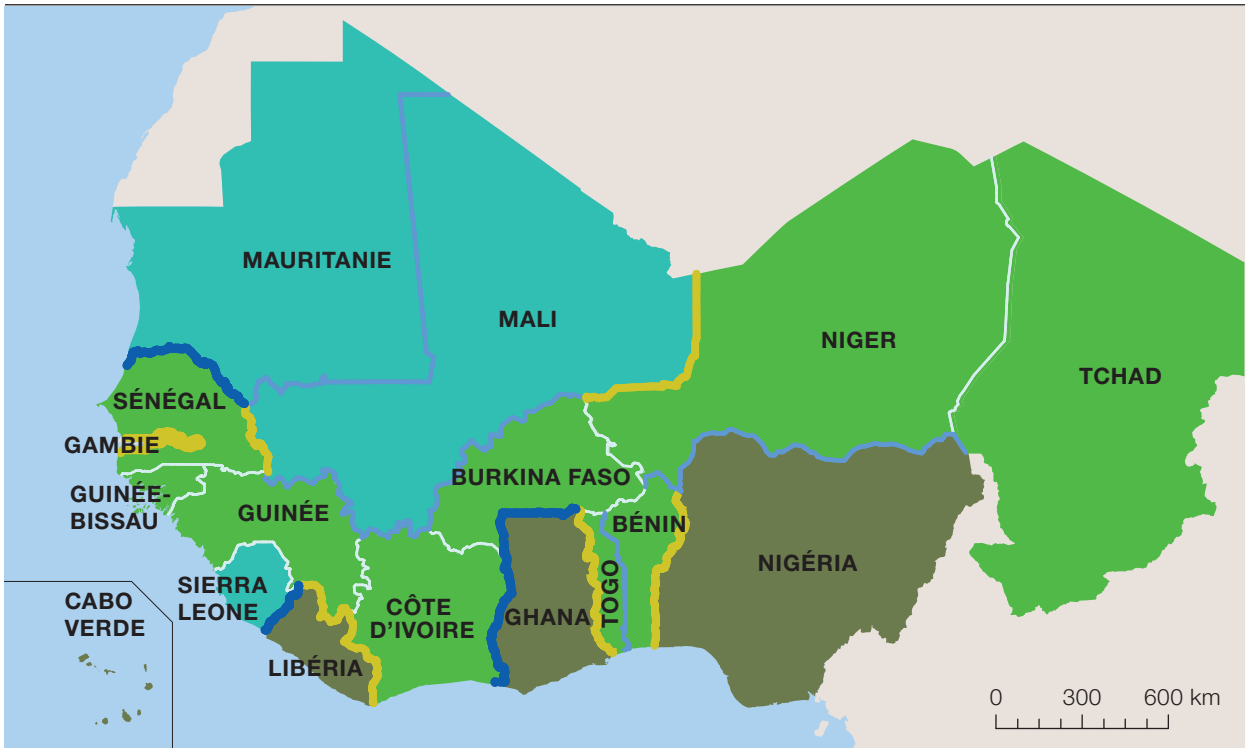
© CSAO/OCDE



et marchandises qui ne peuvent être produits par l'économie nigériane, sont fortement subventionnés ou peuvent s'acheter à moindre coût sur les marchés mondiaux (Carte 2.2) (Hoffmann et Melly, 2018). Les interdictions d'importation et d'exportation sur un ensemble de céréales de base et de produits manufacturés favorisent les flux de réexportation en provenance des marchés mondiaux, qui arrivent au Bénin, transitent par le Niger et entrent illégalement sur le marché nigérian.

© CSAO/OCDE

Carte 2.2
Différentiels de prix alimentaires



Niveau des prix alimentaires en Afrique de l'Ouest (par rapport à la moyenne régionale)

Bas (< - 8 %) Moyen (-8 - +8 %) Élevé (> +8 %)

Écart des prix alimentaires entre pays en Afrique de l'Ouest, frontières terrestres (par rapport à la moyenne régionale)

Bas (< 6 %) Moyen (6 - 17 %) Élevé (17 - 23 %) Très élevé (> 23 %)

Source : Allen 2017

Morphologie urbaine

L'environnement urbain est diversement affecté par l'existence des frontières. La morphologie reflète alors différents modes d'organisation de l'espace qui s'expliquent par l'histoire des peuplements humains, les diverses fonctions occupées par les villes au cours du temps et les stratégies de développement territorial des États. L'emplacement et la morphologie actuelle des villes frontalières ont connu de profondes transformations depuis la fin du XIXe siècle (Soi et Nugent, 2017). La colonisation a tout d'abord encouragé un certain nombre d'établissements humains à se relocaliser au plus près des nouvelles infrastructures routières et ferroviaires (Njoh, 2006) ou à déménager de part et d'autre des frontières coloniales pour bénéficier des différentiels législatifs, des différences de prix ou échapper à l'impôt (Encadré 2.1). Ces mouvements ont été particulièrement nombreux sur les frontières séparant les colonies britanniques et françaises comme en attestent les villes frontalières du pourtour du Ghana et du Nigéria (Miles, 1994 ; Nugent, 2002). Les

© CSAO/OCDE

Encadré 2.1
Recompositions spatiales en Sierra Leone-Guinée

À l'époque précoloniale, les routes commerciales et les établissements humains sont connus pour leur mobilité. Dans la région de la Sierra Leone-Guinée, par exemple, plusieurs couloirs commerciaux relient le Fouta-Djalon à l'océan Atlantique de même que les marchés du golfe de Guinée. De plus petites routes croisent ces grands corridors, formant un réseau. Les ressources générées par ces échanges contribuent à renforcer la centralité de certaines villes. Les marchands y opérant assurent la sécurité des routes commerciales, hébergent d'autres marchands en déplacement, construisent des infrastructures liées au commerce et développent un réseau dense de clients (Howard, 2014).

La construction de lignes de chemin de fer par les puissances coloniales affecte considérablement ces couloirs commerciaux, certains marchés perdant ainsi leur position centrale. De part et d'autre de la frontière coloniale, des réseaux ferroviaires sont développés pour centraliser les récoltes et acheminer les importations vers Conakry en Guinée française et Freetown en Sierra Leone. Les deux infrastructures coloniales restent distinctes. Le système dendritique imposé par la colonisation et axé sur les centres régionaux remplace progressivement le réseau utilisé par les marchands jusque dans les années 1890.

Certains marchands africains s'adaptent avec succès au nouvel ordre spatial imposé par les Français et les Britanniques. Les marchands de noix de cola, par exemple, comprennent vite les avantages liés à l'utilisation des bateaux à vapeur pour le développement de nouveaux réseaux vers d'autres colonies et de celle du télégraphe pour le suivi des prix et des livraisons. Un certain nombre de « contrebandiers », comme les appellent les puissances coloniales, passent aussi ces nouvelles frontières en quête de meilleurs prix pour les produits locaux et pour répondre à la demande croissante d'importations du reste du monde. Les marchands de bétail prospèrent également, en se relocalisant près des nouveaux centres ferroviaires. D'autres marchands africains ne sont en revanche pas capables de soutenir la concurrence des entreprises européennes, en particulier les commerçants de longue distance dont les réseaux sociaux sont affectés par la restructuration des routes commerciales et le remplacement des caravanes financées par les États africains par les lignes coloniales de chemin de fer.

Source : Walther 2014b

« villes-jumelles » observées aujourd'hui donnent souvent l'illusion d'avoir été partagées par la colonisation, alors que leur genèse résulte d'une relocalisation opportuniste.

L'impulsion donnée par le commerce transfrontalier à la période coloniale s'est poursuivie après les indépendances. La libéralisation du commerce régional dans les années 80 a encore encouragé ces dynamiques (Walther, 2009). Certains États situés à l'interface de plusieurs systèmes douaniers et monétaires, comme le Bénin ou la Gambie, se sont alors spécialisés dans la réexportation de produits agricoles et manufacturés venus du marché mondial à destination des États voisins ayant imposé des restrictions d'importation. Les villes frontalières ont profité de ces stratégies d'État et ont alors connu un développement spectaculaire. Située sur l'un des corridors principaux du commerce de réexportation des textiles et des véhicules d'occasion, la petite

 © CSAO/OCDE

ville nigérienne de Gaya, par exemple, est passée de 8000 à 45000 habitants entre 1985 et 2015 (Walther, 2015).

La croissance très largement spontanée des villes frontalières n'est pas sans poser de nombreux problèmes d'aménagement aux nouvelles collectivités territoriales. Du fait de la décentralisation financière encore imparfaite, les pouvoirs publics ne disposent pas des moyens financiers nécessaires pour répondre aux nouveaux enjeux nés de l'étalement urbain. En conséquence, les villes frontalières connaissent souvent un développement informel et non concerté qui entrave leurs potentialités économiques. Les nouveaux quartiers d'habitations sont insuffisamment pourvus en services et infrastructures, tandis que les zones centrales où se concentrent habituellement les échanges marchands sont engorgées et vétustes. Ces conditions, qui concernent toutes les villes de la région, sont encore aggravées en milieu frontalier par l'absence de schémas d'aménagements partagés avec les centres urbains situés de l'autre côté de la frontière.

Parmi les 319 villes situées à moins de 20km d'une frontière terrestre en 2015, 27 peuvent être qualifiées d'agglomérations transfrontalières principales (Carte 2.3). Elles totalisent plus de 3.7 millions d'habitants, soit 31% de la population urbaine totale à cette distance des frontières. Neuf de ces agglomérations se situent sur les frontières du Nigéria, six sur celles du Bénin et cinq sur les frontières du Ghana. La vallée du fleuve Sénégal en compte quatre.

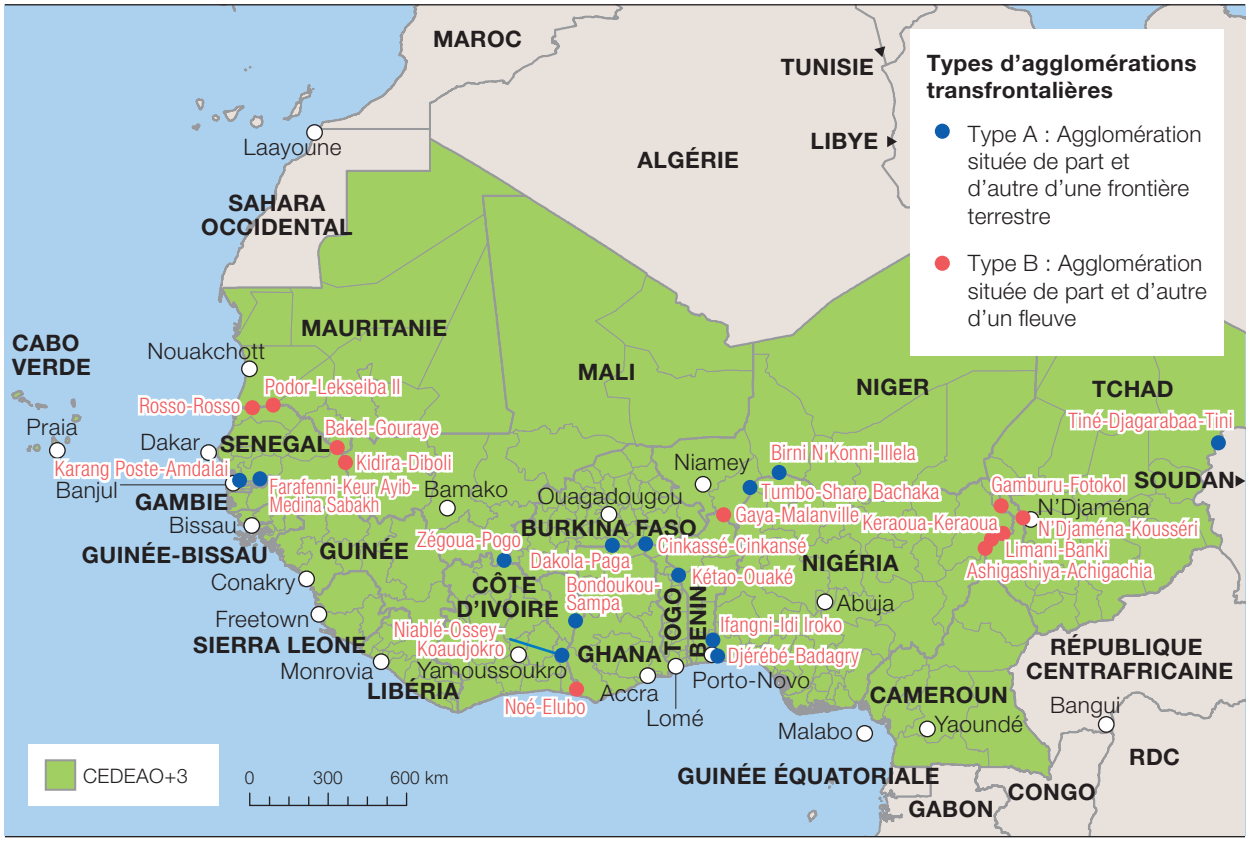
Ces agglomérations ont pour particularité de présenter un tissu urbain séparé par une frontière nationale. Le critère morphologique permet de différencier ces agglomérations en deux grands types : celles situées de part et d'autre d'une frontière terrestre (A) et celles situées de part et d'autre d'un fleuve (B) (Tableau 2.1). Trois agglomérations partageant une frontière terrestre, présentent en outre la particularité de se situer sur une portion restreinte du littoral guinéen : Lomé-Aflao entre Togo et Ghana, Sémé-Badagry entre Bénin et Nigéria et Aného-Hilacondji entre Togo et Bénin.

Les agglomérations séparées par une frontière terrestre sont le plus souvent établies le long d'un axe routier ou d'une voie de chemin de fer. L'agglomération de Cinkansé entre Togo et Burkina Faso, qui compte plus de 53000 habitants en 2015 constitue un bon exemple de ce développement urbain marqué par une continuité dans le bâti urbain et par des origines liées au commerce transfrontalier de contrebande.

Les agglomérations frontalières séparées par un fleuve sont nombreuses dans la région. Cela s'explique par le fait que les pouvoirs coloniaux ont souvent cherché à placer les centres urbains à proximité des voies navigables, qui étaient les seuls moyens de communication avant la construction des routes et des chemins de fer, et utilisé les cours d'eau pour définir le tracé des frontières

 © CSAO/OCDE

Carte 2.3
Agglomérations transfrontalières principales par type, 2015



Source : Mission opérationnelle transfrontalière (MOT)

internes et externes des colonies (Soi et Nugent, 2017). Le franchissement des fleuves se fait au moyen de pirogues dans les plus petits centres, de ferry, ou de ponts.

Le cas de l'agglomération de Malanville-Gaya entre Bénin et Niger est très représentatif de ces centres urbains bien intégrés du point de vue économique malgré la contrainte du franchissement du fleuve (Sougué, 2016) (Carte 2.4). Le franchissement du fleuve Niger possède une dimension historique particulièrement importante pour les populations locales. C'est à cet endroit en effet que, selon le mythe de fondation de Gaya, le héros fondateur des Kyanga, Kokoa Monzon, traversa le fleuve sur un serpent magique pour échapper aux cavaliers du Borgou (Walther, 2012). Les deux villes ont été reliées par ferry jusqu'à la construction d'un premier pont en béton réalisé dans le cadre de l'opération Hirondelle mise en place par la France en 1953 pour acheminer l'arachide produit au Niger sur le golfe de Guinée en évitant le Nigéria anglophone (Bach, 2016). Un nouveau pont plus large a été construit plus récemment, sur lequel sont installés les services de police et de douane des deux pays avant leur déménagement supposé dans le nouveau poste juxtaposé construit à Malanville (Notes ouest-africaines n° 23).

© CSAO/OCDE

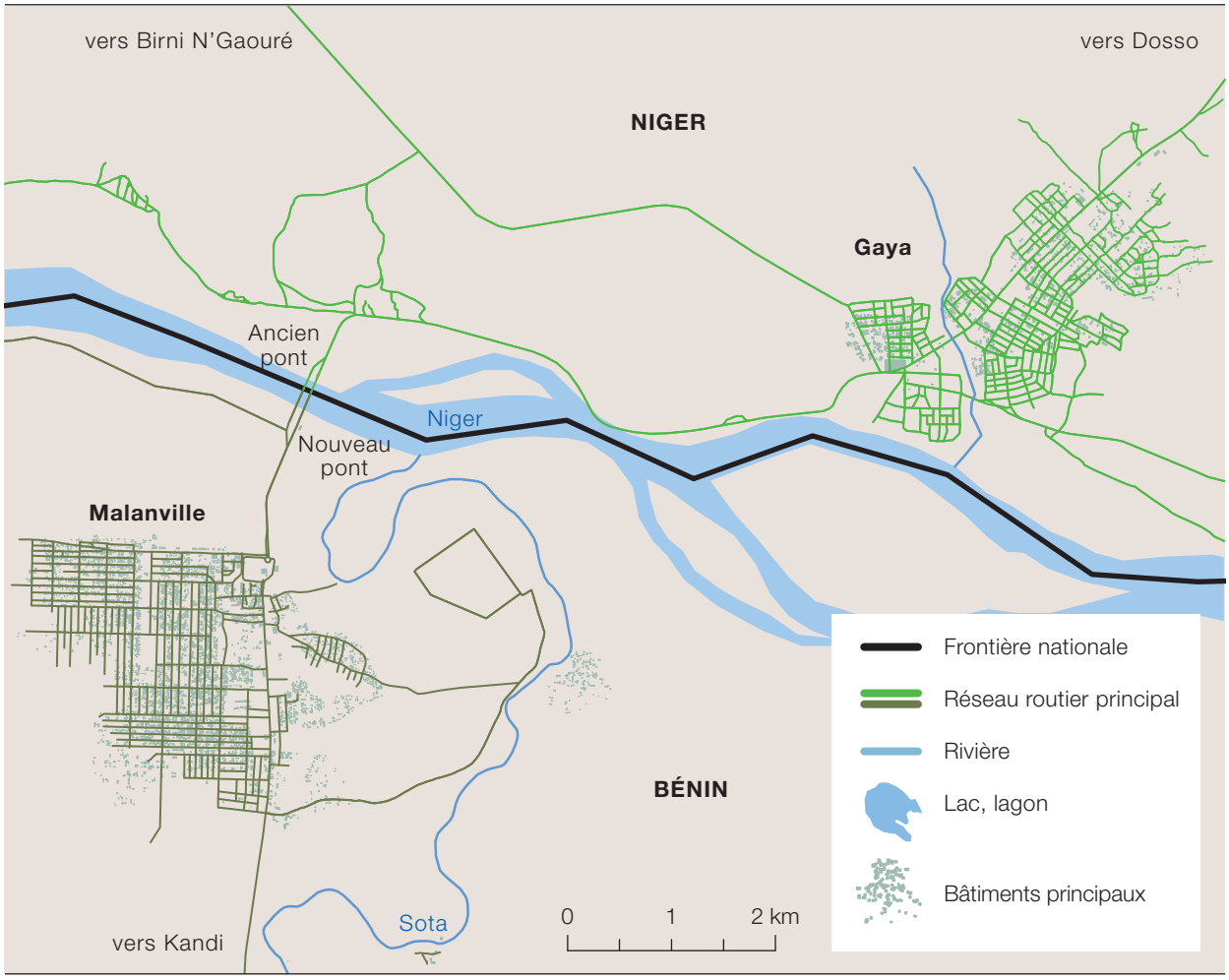
Tableau 2.1
Population des agglomérations transfrontalières principales par type, 2015

Agglomérations	Population en 2015	Type
N'Djaména – Kousséri (TCD-CMR)	1 311 294	B
Lomé – Aflao (TGO-GHA)	998 379	A*
Sémé-Kpodji – Badagry (BEN-NGA)	266 300	A*
Djérégbé – Badagry (BEN-NGA)	252 017	A
Gaya – Malanville (NER-BEN)	111 174	B
Birni N'Konni – Illela (NER-NGA)	108 714	A
Bondoukou – Sampa (CIV-GHA)	108 421	A
Gamburu – Fotokol (NGA-CMR)	97 670	B
Cinkansé – Cinkassé (BFA-TGO)	53 093	A
Rosso – Rosso (SEN-MRT)	50 940	B
Idi Iroko – Ifangni (NGA-BEN)	44 149	A
Farafenni-Keur Ayib – Medina Sabakh (GMB-SEN)	37 257	A
Kétao – Ouaké (TGO-BEN)	36 290	A
Limani/Bula Chirabe – Banki (CMR-NGA)	35 031	B
Aného – Hilacondji (Grand Popo) (TGO-BEN)	33 101	A*
Bakel – Gouraye (SEN-MRT)	32 028	B
Elubo – Noé (GHA-CIV)	27 440	B
Zégoua – Pogo (MLI-CIV)	25 139	A
Karang Poste – Amdalai (SEN-GMB)	18 305	A
Niable – Ossey-Koaudjokro (CIV-GHA)	16 190	A
Tiné – Djagaraba-Tini (TCD-SDN)	16 138	A
Ashigashiya – Achigachia (NGA-CMR)	13 036	B
Keraoua – Keraoua (NGA-CMR)	12 470	B
Podor – Lekseiba II (SEN-MRT)	12 153	B
Paga – Dakola (GHA-BFA)	11 034	A
Tumbo – Share Bachaka (NGA-NER)	10 828	A
Kidira – Diboli (SEN-MLI)	10 538	B
Total	**3 749 129**	

Note : un astérisque indique les agglomérations littorales.
Source : OCDE/CSAO 2018

© CSAO/OCDE

Carte 2.4
L'agglomération transfrontalière de Gaya-Malanville (Niger-Bénin)



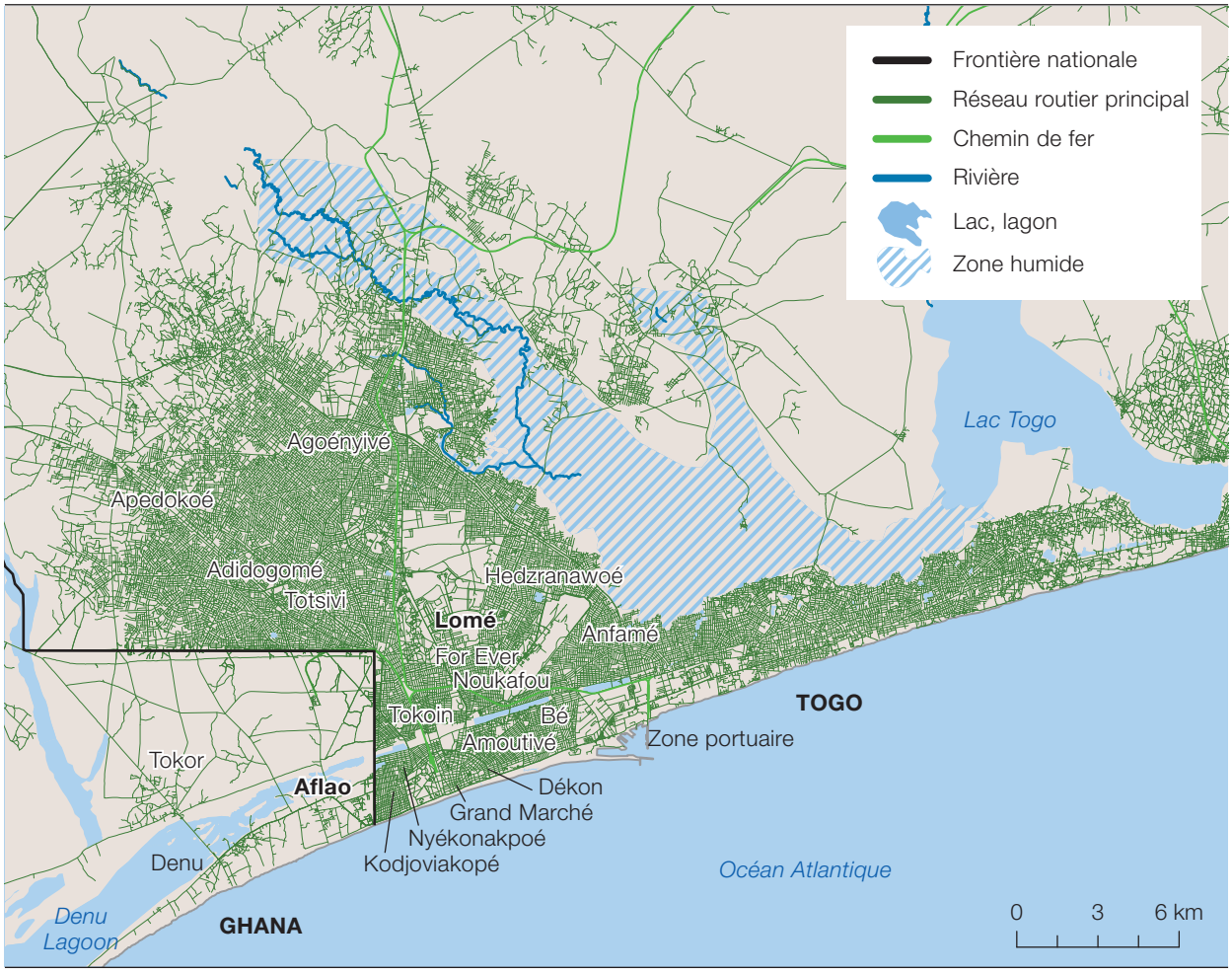
Source : OpenStreetMap 2018

Quel que soit leur type morphologique, les agglomérations transfrontalières forment des ensembles urbains dans lesquels les interdépendances sont très fortes de part et d'autre des frontières. Le développement rapide d'un côté de la frontière correspond souvent à un changement réglementaire ou conjoncturel majeur survenu de l'autre côté. Au cours du temps, ces interdépendances peuvent donner naissance à une certaine spécialisation. Ainsi, le développement du commerce de textiles usagés à Gaya au Niger s'explique-t-il en partie par de nouvelles contraintes réglementaires imposées aux marchands de Malanville, qui ont ensuite déménagé leurs activités sur l'autre rive du fleuve Niger. Ayant délaissé le commerce de la friperie, Malanville s'est depuis lors spécialisée dans le commerce des produits agricoles régionaux, comme l'oignon, le riz et le maïs.

Un cas tout à fait singulier concerne les agglomérations transfrontalières dans lesquelles une capitale d'État fait face à un autre centre urbain.

© CSAO/OCDE

Carte 2.5
L'agglomération transfrontalière de Lomé-Aflao (Togo-Ghana)



Source : OpenStreetMap 2018

La spécificité de ces agglomérations est de mettre en relation des villes à la taille et aux fonctions très inégales. Ainsi, tandis que les villes capitales peuvent se développer sans dépendre exclusivement des échanges transfrontaliers, les plus petits centres qui leur sont proches ne doivent leur existence qu'aux relations qu'ils peuvent établir avec l'autre côté de la frontière. Il n'existe que trois cas de ce type en Afrique de l'Ouest et centrale : Lomé-Aflao entre Togo et Ghana, N'Djaména-Kousséri entre Tchad et Cameroun et Bangui-Zongo entre la République centrafricaine et la République démocratique du Congo.

La cartographie du réseau routier sur la frontière togolaise-ghanéenne met en évidence une profonde discontinuité dans l'aménagement urbain. Bien que le bâti entre Lomé et Aflao soit continu le long du littoral, la partie togolaise présente un réseau de voirie nettement plus dense et structuré que la partie ghanéenne, où un grand nombre de voies de communication sont non revêtues et où l'habitat est nettement plus informel (Carte 2.5). Cette discontinuité terri-

© CSAO/OCDE

toriale est encore plus forte au nord du lagon littoral, où les très fortes densités et les grandes avenues togolaises font face à un ensemble de petits bourgs séparés par des parcelles agricoles. Il s'agit là d'un héritage historique qui remonte à la fin du XIX^{e} siècle. Lomé fut en effet à l'origine construite par les Allemands sur un quadrillage urbain rigoureux, qui distinguait le quartier administratif d'origine coloniale des autres quartiers commerçants construits précédemment (Soi et Nugent, 2017 ; Gervais-Lambony et Nyassogbo, 2007). Le quadrillage initial sera repris et agrandi par l'administration coloniale française après la Seconde guerre mondiale. Du côté ghanéen, en revanche, la croissance urbaine a suivi un modèle plus organique à partir du port d'origine précoloniale utilisé par les marchands européens et africains (Encadré 2.2).

Encadré 2.2
Lomé et Aflao : un lien particulier

Lomé, capitale du Togo, et Aflao, ville frontalière ghanéenne, sont proches – et ce dans tous les sens du terme. Lorsque les passagers et véhicules d'Aflao passent la frontière à Kodjoviakopé, ils pénètrent en plein cœur de la ville de Lomé. Pourtant, bien que Lomé et Aflao puissent donner l'impression d'une agglomération unique, elles ont toujours constitué deux entités bien distinctes. Lors de l'établissement de la frontière de la Côte-de-l'Or à Aflao en 1874, un ensemble hétéroclite de marchands cherchant à éviter les droits de douane britanniques se sont relocalisés juste de l'autre côté de la frontière afin d'y créer une nouvelle communauté. Ce n'est que plus tard que Lomé est élevée au rang de capitale coloniale allemande. Tandis que de nombreuses implantations d'Aflao sont absorbées par la ville sous l'effet de son expansion vers le nord, le quartier voisin de Kodjoviakopé tient en fait son nom de son fondateur originaire d'Anecho, à l'est du Togo (Carte 2.5).

On dit souvent que Lomé prospère lorsque le Ghana connaît des difficultés. Ce fut le cas dans les années 70, durant lesquelles de graves pénuries au Ghana ont entraîné l'apparition d'un commerce lucratif de contrebande, source de bonnes affaires tant pour le port que pour la communauté d'affaires de Lomé. À l'inverse, l'essor que connaît actuellement le Ghana est associé à une stagnation économique dans la capitale togolaise, que viennent exacerber des tensions politiques persistantes. À l'évidence, Aflao s'est façonnée sous l'effet de sa proximité avec Lomé. En témoigne la diversité de sa population qui inclut d'importantes minorités commerçantes d'autres régions d'Afrique de l'Ouest, parmi lesquelles les Maliens sont les plus nombreux. Leur présence est étroitement liée à l'afflux de migrants à Lomé depuis 1990. De nos jours, des bus transportent quotidiennement des marchands de Kumasi et d'Abidjan vers la frontière d'Aflao. Ces marchands gagnent en général Kodjoviakopé à pied, puis prennent un véhicule jusqu'au Grand marché avant de recruter des porteurs pour ramener les marchandises à Aflao.

Aflao a par ailleurs été façonnée par ses relations difficiles avec le reste du Ghana, où elle apparaît comme une périphérie problématique. Le manque d'attention portée à Aflao se reflète dans son bâti, qui n'a connu aucune amélioration notable durant les années de prospérité des échanges avec Lomé. Aujourd'hui, il existe une bonne route à voie unique menant à la frontière *via* Denu – le long de laquelle fleurissent de nombreuses nouvelles banques et stations essence –, mais la grande majorité des routes d'Aflao restent en mauvais état. En outre, en dépit de son importance commerciale et de sa population de plus de 84 000 habitants en 2015, Aflao n'a pas de marché digne de ce nom. À l'inverse, ▸

© CSAO/OCDE

▸ Lomé dispose d'un excellent réseau routier et d'un grand nombre de marchés, comme il sied à une ville dont la zone métropolitaine abrite une population de 1.73 million d'habitants.

La juxtaposition de Lomé et Aflao soulève un ensemble de questions de gouvernance qui font rarement l'objet d'un consensus entre responsables politiques et populations frontalières. Il existe d'étroites connexions familiales entre Aflao et certains quartiers de Lomé, en particulier au nord de la ville. En réponse à la demande de simplification des passages, les deux autorités ont accepté d'ouvrir le poste piéton Beat 9, spécifiquement conçu pour les populations locales qui se verraient soumises à des contrôles d'identité plus restreints. Toutefois, après le succès initial de cette mesure, des plaintes se sont élevées contre des problèmes de harcèlement et de corruption. Le poste ne fonctionne qu'à titre exceptionnel, les autorités togolaises ayant clôturé leur section de frontière dans la ville. Néanmoins, de nombreuses brèches sont utilisées par les passeurs. Il existerait jusqu'à 23 routes non officielles sillonnées par des *okada* (motos) qui font transiter passagers et marchandises de contrebande (essence et textiles, entre autres) de part et d'autre de la frontière.

Les autorités ghanéennes en charge des douanes et de l'immigration ont fait pression pour l'installation d'une seconde clôture frontalière au Ghana, mais cette mesure est extrêmement impopulaire. Les relations entre les jeunes d'Aflao et les organismes gouvernementaux sont déjà tendues, suite à une série d'affrontements ces dernières années concernant la police. Alors que les services en charge de la police, des douanes et de l'immigration affirment qu'Aflao est un foyer de criminalité qu'il est nécessaire de reprendre en main, le Chef suprême d'Aflao compte parmi les critiques des contrôles existants, qu'il juge inutilement intrusifs.

La dynamique actuelle d'intégration régionale a des répercussions pour Lomé comme pour Aflao. Le corridor Abidjan-Lagos, qui constitue le projet prioritaire de la CEDEAO, passe à l'heure actuelle par Aflao-Kodjoviakopé. Les autorités togolaises apportent des améliorations au port autonome de Lomé afin de renforcer sa compétitivité avec Tema et Cotonou où la durée d'immobilisation est bien plus longue. Le port lui-même se situe aux abords est de Lomé, ce qui rend envisageable d'éviter la traversée du centre-ville par les poids lourds ; toutefois, ceux faisant route vers le Ghana doivent actuellement passer par le centre administratif de Lomé. Au vu de la densité de la population de Kodjoviakopé, l'espace de stationnement est quasi nul pour les véhicules. En pratique, cela se traduit par des embouteillages de poids lourds du côté ghanéen, les transporteurs cherchant à dédouaner leurs marchandises. Le nouveau poste frontière construit à Akanu/Noepé, à quelque 40 km d'Aflao, ne remédie guère à ce problème (Notes ouest-africaines n° 23).

Source : Paul Nugent 2018

 © CSAO/OCDE

Références

Allen, T. (2017), «Le coût des prix alimentaires élevés en Afrique de l'Ouest», *Notes ouest-africaines*, nº 8, Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/48e99091-fr.

Bach, D. (2016), *Regionalism in Africa. Genealogies, Institutions and Trans-State Networks,* Routledge, Abingdon.

Banque mondiale (2009), *World Development Report. Reshaping Economic Geography,* Banque mondiale, Washington DC.

Beuving, J. (2015), « American cars in Cotonou: Culture in African entrepreneurship and the making of a globalising trade », *The Journal of Modern African Studies,* vol. 53, nº 3, Cambridge University Press, pp. 317-338, https://doi.org/10.1017/S0022278X15000373.

Brooks, A. et D. Simon (2012), « Unravelling the Relationships between Used Clothing Imports and the Decline of African Clothing Industries », *Development and Change,* vol. 43, nº 6, Wiley-Blackwell, pp.1265-1290, https://doi.org/10.1111/j.1467-7660.2012.01797.x.

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,* nº 67, https://opendocs.ids.ac.uk/opendocs/bitstream/handle/123456789/13379/ICTD_WP67.pdf.

Coquery-Vidrovitch, C. (1993). *Histoire des villes d'Afrique noire : Des origines à la colonisation,* Albin Michel, Paris.

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, nº 1, pp. 145-169, https://doi.org/10.1017/S0022278X15000993.

Freund, B. (2007), *The African City: A History,* Cambridge University Press, Cambridge.

Gervais-Lambony, P. et G.K. Nyassogbo (dir. pub.) (2007), *Lomé : Dynamiques d'une ville africaine,* Karthala, Paris.

Glaeser, E. (2011), *Triumph of the City,* Penguin Press, New York.

Golub, S. (2012), « Government policies, smuggling, and the informal sector », dans Benjamin N. et A.A. Mbaye (dir. pub.) *The Informal Sector in Francophone Africa. Firm Size, Productivity, and Institutions,* Banque mondiale, Washington DC, pp. 195-218.

Hoffmann, L.K. et P. Melly (2018), « Incentives and constraints of informal trade between Nigeria and its neighbours », *Notes ouest-africaines,* nº 16, Éditions OCDE, Paris, https://doi.org/10.1787/7aa64379-en.

Howard, A.M. (2014), « Cross-Boundary Traders in the Era of High Imperialism: Changing Structures and Strategies in the Sierra Leone-Guinea Region », *Articulo-Journal of Urban Research,* nº 10, https://doi.org/10.4000/articulo.2535.

Koné, M.M. (2015), *Marchands ouest-africains et marchés frontaliers : construction d'une communauté d'affaires,* thèse de doctorat, Université de Bordeaux, https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01399293/document.

Lamarque, H. (2014), « Fuelling the Borderland: Power and Petrol in Goma and Gisenyi », *Articulo-Journal of Urban Research,* nº 10, https://doi.org/10.4000/articulo.2540.

Locatelli, F. et P. Nugent (dir. pub.) (2009), *African Cities: Competing Claims on Urban Spaces,* Brill, Leiden.

Lovejoy, P.E. (1986), *Salt of the Desert Sun: A History of Salt Production and Trade in the Central Sudan,* Cambridge University Press, Cambridge.

Miles, W. (1994), *Hausaland Divided: Colonialism and Independence in Nigeria and Niger,* Cornell University Press, Ithaca.

Myers, G. (2011), *African cities: Alternative Visions of Urban Theory and Practice,* Zed Books, Londres.

Niang, A. (2013), « The (In) Commodities of Laissez-faire Integration: Trade and Mobility in a Cross-border Market », *African Studies,* vol. 72, nº 1, pp.41-63, https://doi.org/10.1080/00020184.2013.776197.

Njoh, A.J. (2006), « African cities and regional trade in historical perspective: Implications for contemporary globalization trends », *Cities,* vol. 23, nº 1, pp.18-29, https://doi.org/10.1016/j.cities.2005.07.009.

Nugent, P. (2012), « Border Towns in Comparative Perspective », dans Wilson T.M. et H. Donnan (dir. pub.), *A Companion to Border Studies,* Wiley-Blackwell, Chichester, pp. 556-572.

 © CSAO/OCDE

Nugent, P. (2002), *Smugglers, secessionists & loyal citizens on the Ghana-Togo frontier: The life of the borderlands since 1914,* James Currey Publishers, Oxford.

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

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, https://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.

Onuzo, C. (2018), *Welcome to Lagos,* Faber & Faber.

OpenStreetMap (2018), Bénin, Ghana, Niger, Nigéria, Togo, https://download.geofabrik.de/africa.html.

Soi, I. et P. Nugent (2017), « Peripheral Urbanism in Africa: Border Towns and Twin Towns in Africa », *Journal of Borderlands Studies,* vol. 32, nº 4, pp. 535-556, https://doi.org/10.1080/08865655.2016.1196601.

Sougué, E. (2016), « Malanville-Gaya, une dynamique de territorialisation à la frontière Bénin-Niger », *Territoire en mouvement,* vol. 29, https://doi.org/10.4000/tem.3216.

Storper, M. et A.J. Venables (2004), « Buzz: Face-to-face contact and the urban economy », *Journal of Economic Geography,* vol. 4, nº 4, pp. 351-370, https://doi.org/10.1093/jnlecg/lbh027.

Titeca, K. (2012), « Tycoons and contraband: Informal cross-border trade in West Nile, north-western Uganda », *Journal of Eastern African Studies,* vol. 6, nº 1, pp.47-63, https://doi.org/10.1080/17531055.2012.664703.

Van der Haak, B. (2005), « Lagos Wide & Close. An Interactive Journey into an Exploding City », Amsterdam, Submarine, http://lagos.submarinechannel.com.

Walther, O. (2015), « Business, brokers and borders: The structure of West African trade networks », *Journal of Development Studies,* vol. 51, nº 5, pp. 603-620, https://doi.org/10.1080/00220388.2015.1010152.

Walther, O. (2014a), « Trade networks in West Africa: A social network approach», *Journal of Modern African Studies,* vol. 52, nº 2, pp. 179-203.

Walther, O. (2014b), « Border markets: An introduction », *Articulo-Journal of Urban Research,* nº 10, https://doi.org/10.4000/articulo.2532.

Walther, O. (2012), « Traders, agricultural entrepreneurs and the development of cross-border regions in West Africa », *Entrepreneurship and Regional Development,* vol. 24, nº 3-4, pp. 123-141, https://doi.org/10.1080/08985626.2012.670909.

Walther, O. (2009), « A mobile idea of space. Traders, patrons and the cross-border economy in Sahelian Africa », *Journal of Borderlands Studies,* vol. 24, nº 1, pp. 34-46.

Zeller, W (2015), *What Makes Borders Real: In the Namibia-Zambia and Uganda-South Sudan Borderlands,* Unigrafia, Helsinki, http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-10-9155-1.

 © CSAO/OCDE

Notes ouest-africaines

Population et morphologies des villes frontalières

Cette Note qui fait partie de la Collection « Villes », analyse l'évolution démographique et morphologique des villes frontalières d'Afrique de l'Ouest depuis le milieu du XXe siècle. L'utilisation d'une base de données harmonisée – ce qu'offre Africapolis – permet de montrer que les villes frontalières ont connu une croissance plus importante que les autres villes de la région depuis 1950. Alors que la taille moyenne des villes augmente avec la distance aux frontières, la densité urbaine diminue à mesure qu'on s'en éloigne. Ces résultats suggèrent que les villes frontalières forment des ensembles urbains différents des autres, notamment du fait de leur spécialisation dans les activités commerciales, qui stimulent la croissance et encourage les fortes densités. Le document identifie enfin 27 agglomérations transfrontalières principales dans la région et discute leurs particularités.

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