

**DYSFONCTIONNEMENTS ET ENTRAVES À LA
CIRCULATION EN AFRIQUE DE L'OUEST :
L'EXEMPLE DU CORRIDOR ABIDJAN-COTONOU**

MESSAN LIHOUSSOU

UNIVERSITÉ D'ABOMEY-CALAVI (BÉNIN)

CHERCHEUR ASSOCIÉ À L'UMR 6266-IDEES (UNIV. DU HAVRE)

INTRODUCTION

Les processus de la mondialisation se caractérisent par une réduction de toutes les formes de distance et l'abolition des ignorances réciproques morcelant l'espace terrestre. Les circulations internationales rapprochent les peuples en multipliant les liaisons entre les territoires. Elles soulèvent dans le même temps la question de l'organisation et du fonctionnement du monde à une échelle qui n'est plus celle des souverainetés limitées dans des frontières qu'elles contribuent à effacer. Le dépassement des cadres d'exercice du pouvoir sur les êtres humains dans leurs territoires provoque l'émergence de nouvelles compositions spatiales fondées sur le concept opératoire d'intégration régionale, lui-même construit sur le concept de région, tant à l'échelle infra-étatique qu'à l'échelle supra-étatique (BALASSA, 1961 ; RICHARD, 2010 ; RICHARD, GANA, 2014 ; HUGON, 2017). L'intégration régionale s'entend comme l'ensemble des processus de coopération établis entre États, territoires ou

espaces socio-économiques. La dimension économique a jusqu'alors primé dans une logique de libre-échange présentée comme la voie pour gagner en compétitivité et en efficacité au profit du développement pour tous. Cette coopération interétatique suppose l'élimination des entraves à une libre circulation des personnes, des biens et services, d'idées, de pratiques du quotidien et d'échanges culturels, des capitaux et facteurs de production.

Ces formes d'intégration ne gommement nullement les pratiques ordinaires des acteurs locaux pratiquant leurs propres formes d'intégration régionale sur le terrain de leur quotidien. Dans les années 90, plusieurs auteurs (par exemple EGG, HERRERA, 1998 ; EGG, IGUÉ, 1993 ; GRÉGOIRE, LABAZÉE, 1993 ; COUSSY, HUGON, 1991) ont proposé une nouvelle forme d'intégration régionale dite « par le bas », avec une logique économique et de connexion des marchés, qui fait émerger les besoins réels et les pratiques des populations ouest-africaines à des échelles nationale, régionale et internationale. Mais qu'attend en fait le citoyen ordinaire ? Par intégration régionale, il entend la liberté de circuler dans l'espace commun sans entraves, la possibilité de produire pour un marché plus important, l'accès à des services fondamentaux comme la santé, l'éducation, l'eau potable et l'électricité, le logement adéquat, le meilleur emploi dans un pays de l'espace commun adapté à ses compétences, la sécurité territoriale, la stabilité politique générale, le déploiement de ses pratiques sociales et culturelles, etc. Pour y parvenir, il appelle de ses vœux le développement des infrastructures et des moyens de transport qui lui permettent de mettre en œuvre ses attentes. Celles-ci sont connues et régulièrement exprimées, souvent bien éloignées des discours des gouvernants et des institutions dont l'incantation intégrative régionale est fondée sur la seule logique de marché. Celle-ci n'est plus suffisante pour comprendre l'intégration régionale, d'où la nécessité de réfléchir aux revendications sociales légitimes des populations concernées.

Ces nouvelles formes d'organisation territoriale qui accompagnent les processus d'intégration sont structurées par des axes appelés « corridors ». Il y a désormais une sorte d'incantation générale qui fait du corridor le paradigme de toutes les politiques d'aménagement. Or leur efficacité politique, économique et sociale est entravée par des dysfonctionnements majeurs. Ils sont illustrés par les propos d'un agent de la police togolaise réclamant de l'argent à un voyageur qui le lui refusait, lors d'un passage au poste frontière Aflao (Togo-Ghana), le 16 novembre 2016 : « *Cette affaire d'intégration régionale ou de libre circulation n'est pas réalisable maintenant ; c'est juste un rêve et les chefs au plus haut niveau en sont bien conscients parce que la réalité que nous vivons sur le terrain est autre. Donnez l'argent et passez ! Je ne mange pas de passeport et les chauffeurs de taxi vous montrent bien comment ça marche ! Arrêtez de faire l'intellectuel et revenez à la réalité du terrain !* » Ces propos montrent bien les écarts entre les discours incantatoires des institutions régionales et étatiques et les vraies pratiques sur le

terrain.

Pour pénétrer dans les mécanismes de l'intégration, qu'ils soient apparents ou cachés, l'entrée par les transports constitue une entrée de première importance (MAREI, 2017). Les transports sont de puissants leviers pour le déploiement de toute activité et, par-delà, un outil important d'amélioration de l'accessibilité (STECK, 2009). Ils représentent un instrument de mise en relation des sociétés différenciées mais aussi de domination et d'affirmation de pouvoir. Ils suscitent également des tensions. L'une de ces tensions réside dans la difficulté à concilier les impératifs de fluidité qu'impose la logistique moderne et les obligations légitimes de fécondité des territoires, obligations qui donnent en réalité du sens à l'économie de la circulation (LOMBARD et alii, 2014). Ces auteurs montrent que la fluidité des corridors africains pourrait contribuer à l'intégration territoriale pour promouvoir un développement partagé et durable. Les exigences de ces réseaux mondialisés en termes de prévisibilité, de traçabilité, de transparence, d'interopérabilité et de minimisation des coûts, semblent pour l'instant exclure l'Afrique des grandes chaînes de la logistique mondiale (STECK, 2015 ; LIHOUSSOU, 2014 ; LOMBARD et alii, 2014 ; PELLETIER, 2012 ; DEBRIE et alii, 2003). Ces auteurs montrent cependant, à côté de ces limites, l'importance géostratégique de ce continent dans l'avenir des échanges mondiaux avec une nouvelle génération d'entrepreneurs et de populations à l'aise dans la mondialisation. De plus, la majeure partie des échanges mondiaux se faisant par voie maritime, les ports africains se modernisent et deviennent de plus en plus des nœuds importants sur les grandes routes maritimes (MAREI, 2016 ; ALIX, 2013 ; CHARLIER, 2013). Il devient alors urgent de penser des modèles de circulation des flux adaptés aux besoins du continent africain et de ses régions, afin de valoriser ses potentialités énormes et pour l'instant faiblement exploitées. C'est à raison que la Soget dans son livre blanc intitulé *L'avenir sera fluide* propose des pistes de réflexion logistique au service du marché mondialisé et par-delà du développement, surtout dans les pays en développement de l'Afrique (ALIX, 2014). Mais que vaut une telle fluidité si elle n'arrive pas à nourrir les populations des territoires concernés et comment l'intégration régionale pourrait-elle y contribuer ? L'essor économique de l'Afrique (3 % des échanges mondiaux) est fortement lié à la qualité de ses infrastructures, et plus particulièrement aux infrastructures des transports et de la logistique (BRICEÑO-GARMENDIA, FOSTER, 2010). Son commerce intérieur se concentre sur la route, mode dominant et perçu comme un outil de l'intégration régionale et du développement.

En Afrique de l'Ouest, plus de 80 % des échanges commerciaux régionaux se font par la route, le rail étant inefficace ou démantelé dans certains pays (ALLAGBÉ, 2014). Ces échanges se font majoritairement à travers des corridors mais avec d'importants dysfonctionnements. Bien que des progrès notoires soient observés dans la gouvernance de ces corridors grâce aux

nombreux et précieux rapports de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) au sein de l'Union Économique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA) et de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la fluidité semble toujours un idéal lointain sur ces liaisons terrestres, surtout aux postes frontaliers. Les discours des institutions régionales n'ont pas encore réussi à changer les pratiques d'entraves à la circulation des personnes et des biens. *A contrario* et à une échelle réduite, il y a une croissance soutenue des échanges entre les peuples transfrontaliers, au sein des regroupements sociaux, ethniques ou religieux, grâce à la porosité des frontières (IGUÉ, 2010 ; EGG, HERRERA, 1998 ; EGG, IGUÉ, 1993 ; GRÉGOIRE, LABAZÉE, 1993). C'est le cas le long de la frontière Aflao (Togo-Ghana) où les grilles de séparation posées sont ouvertes à plusieurs endroits par les agents de sécurité pour le passage frauduleux des personnes et des biens ou de nombreuses routes terrestres de circulation entre le Bénin et le Nigeria. Ces échanges commerciaux passent essentiellement par des routes de la contrebande transfrontalière et échappent en grande partie aux administrations étatiques, donc à toutes les statistiques officielles (LIHOUSSOU, 2014). C'est pour cela que nous formulons l'hypothèse qu'une intégration régionale réussie pourrait contribuer à atténuer les obstacles liés aux frontières administratives, éliminer les entraves aux circulations et mobilités, combattre par tous les moyens la corruption et instaurer la transparence, conditions fondamentales à la fluidité logistique et au développement durable.

Pour valider cette hypothèse, nous avons choisi le corridor Abidjan-Lagos comme terrain d'étude pour trois raisons fondamentales. Premièrement parce que ce corridor traverse plusieurs grandes villes portuaires et capitales économiques ouest-africaines dont respectivement Abidjan (Côte d'Ivoire), Accra (Ghana), Lomé (Togo), Cotonou (Bénin) et Lagos (Nigeria), de langues et cultures diverses, aux effets structurants complexes (OFFNER, 1993). D'après les institutions régionales, ce corridor traverse un vaste espace d'échanges pour environ 30 millions d'habitants avec plus de 47 millions de passagers par an. Deuxièmement, c'est une route inter-États dédiée à l'intégration régionale par lesdites institutions et plus utilisée que les autres corridors partant des ports vers les pays dits enclavés comme le corridor Cotonou-Niamey antérieurement étudié (entre autres, LIHOUSSOU, 2014 ; NATHAN ASSOCIATES, 2013 ; DJIMBA, 1998). Troisièmement, ce choix est motivé par les objectifs du programme de recherche dénommé « *All Cars Export* » sur l'analyse de la circulation des flux de véhicules d'occasion dans les ports et sur les corridors ouest-africains. Ce programme a impliqué des enquêtes de terrain de Cotonou jusqu'à Abidjan dans la période du 7 au 28 novembre 2016. Les dysfonctionnements observés sont analysés comme entraves à la fluidité logistique sur ce corridor, par croisement des données collectées directement sur le terrain avec celles publiées dans les rapports périodiques de l'OPA, de l'Organisation du Corridor Abidjan-Lagos (OCAL), de la Banque Africaine de Développement (BAD), de la Banque

Mondiale (BM) et du programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA). La réflexion s'appuie sur le cas singulier mais exemplaire de la commercialisation des ciments « Dangote » dans la sous-région.

Pour conduire cette recherche, il a fallu affronter une difficulté particulière aux terrains africains, celle des statistiques souvent indisponibles et considérées comme peu fiables. Il a fallu affronter également le manque de coopération des agents de sécurité et la dissimulation de preuves, compte tenu de la sensibilité des informations recherchées. C'est pourquoi nous avons choisi une démarche participative afin d'observer les traitements de tous les usagers. Cette démarche nous a permis de comptabiliser les prélèvements illicites effectués à chaque poste, le nombre de postes de contrôle (police, gendarmerie et douane), puis la durée de ces contrôles. Cette approche a contribué à réduire de façon significative le biais méthodologique qui est au cœur de toute démarche participative qualitative.

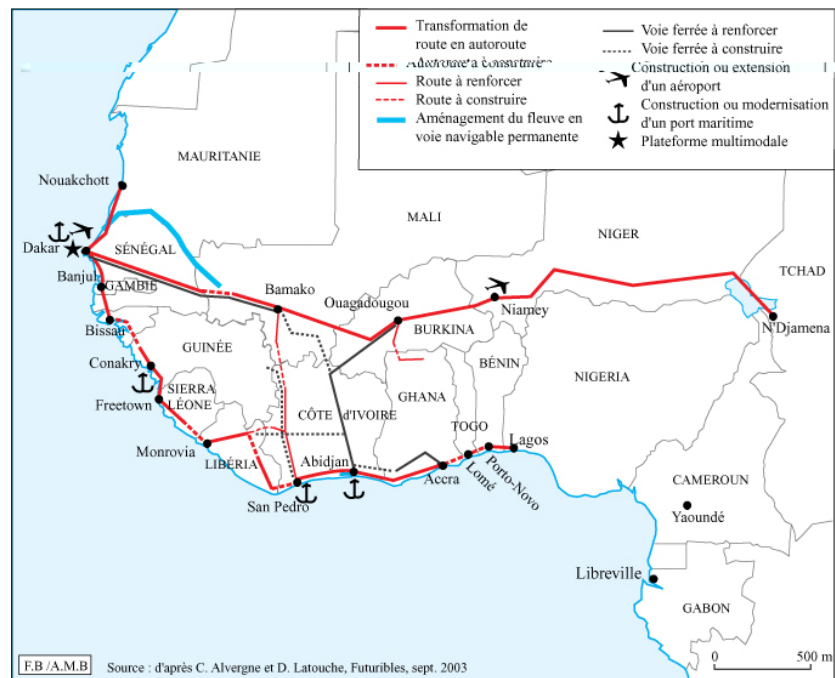
Pour développer nos réflexions, nous proposons de démontrer combien les systèmes de transport ouest-africains à dominance routière entravent la fluidité, puis comment les dysfonctionnements sur le corridor Abidjan-Cotonou freinent l'intégration régionale. Ensuite, nous illustrons nos propos à travers une étude de cas du transport routier des ciments « Dangote », preuve qu'une intégration régionale réussie suppose une fluidité améliorée. Enfin, nous analysons le fossé séparant les discours institutionnels incantatoires sur l'intégration régionale comme clé de voûte de la fluidité et les réalités quotidiennes.

1. UN SYSTÈME DE TRANSPORT ARTISANAL, ENTRAIVE À LA FLUIDITÉ

Les Africains commencent à prendre conscience de l'écart qui les sépare des autres régions en développement sur le plan des infrastructures de transport et de communication. En effet, selon YEPES et alii (2008), leur mise en service est plus lente en Afrique qu'en Asie du Sud et de l'Est mais également qu'en Amérique Latine. Si l'on considère le réseau ferroviaire africain, en grande partie héritage colonial et perçu comme l'instrument de la colonisation (CHARLIER, SEGBOR, 1997), il est très peu développé, sauf en Afrique Australe où les voies ferrées sont mieux interconnectées, favorisant une desserte de l'arrière-pays à des coûts compétitifs (CHALÉARD et alii, 2006). En Afrique de l'Ouest, le déclin du trafic ferroviaire lié à la mauvaise gestion ou au démantèlement du rail dans certains pays vers la fin du XX^e siècle (LIHOUSSOU, 2014) d'un côté, à l'absence d'une planification intelligente des réseaux de transports qui favoriserait le transport multimodal (LIHOUSSOU, 2016) et à la cherté du passage portuaire (ANNEQUIN et alii, 2012 ; PELLETIER, 2012) de l'autre, renforcent et confirment le poids écrasant de la route dans les échanges commerciaux régionaux. Le système de transport routier ouest-africain, dominé par des artisans ou commerçants avec des parcs automo-

biles vétustes, est tributaire d'une cartellisation très poussée, basée sur le principe du tour de rôle, qui s'appuie lui-même sur un réseau souvent en bon état dans un rayon réduit autour des grandes villes (DICKO, 2013). Le réseau de transport routier régional, toujours embryonnaire (ALOKO-N'GUESSAN, 2010 ; GANSARI, 2010), engendre de multiples coûts cachés à l'exploitation d'une industrie de transport routier face à une demande souvent aléatoire et imprévisible. D'importants projets de développement dans le cadre du PIDA, du Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD), des investissements en infrastructures de base de la CEDEAO et de l'UEMOA, sont envisagés pour combler ce vide. Ces infrastructures sont présentées comme de puissants instruments de l'intégration régionale avec trois lignes principales : la côtière Abidjan-Lagos qui devrait atteindre Dakar et Nouakchott, la médiane et la sahélienne toujours en projet (Figure 1).

Figure 1 : Infrastructures de transports prévues par le NEPAD en Afrique de l'Ouest



Source : d'après DICKO (2013)

Le secteur agricole ouest-africain est le plus grand pourvoyeur de fret et affecte significativement les transports locaux (LIHOUSSOU, 2016 ; STECK, 2015 ; DICKO, 2013). De ce fait, les échanges entre pays voisins d'une part et vers les ports d'évacuation d'autre part, se font par la route et moins par le rail ou la combinaison des deux. Dans beaucoup de pays, la concurrence des puissants cartels du camionnage a précipité le déclin du rail.

La question de la domination de la route est donc soulevée par nombre d'acteurs et par les États au regard des flux d'échanges commerciaux. Cependant, la collecte du fret dans les zones difficilement accessibles n'est possible qu'avec des véhicules en majorité vétustes, de taille modeste et variable (marche à pied ou portage, vélo, transport par charrette, moto, tricycle, voiture et camion). De ce fait, la flexibilité et la disponibilité du transport routier lui confèrent une prédominance dans l'espace ouest-africain sur tous les autres modes de transport, malgré les prix élevés pratiqués (ANNEQUIN et alii, 2012 ; ZERELLI, COOK, 2010 ; RIZET, GWET, 2000 ; BOUF et alii, 1989 ; LAMBERT et alii, 1989 ; PLAT, RIZET, 1989). Cette activité de « transport de la débrouille » donne place à une prépondérance d'acteurs non professionnels pour qui le transport demeure un accessoire de leurs commerces. Les coûts de transport sont plus élevés qu'ailleurs et surenchérisent les coûts globaux de l'activité économique, au détriment d'abord des populations mais aussi des opérateurs économiques pour qui le marché africain est peu attractif (ANNEQUIN et alii, 2012 ; ARVIS et alii, 2012 ; NATHAN ASSOCIATES, 2013 ; ANNEQUIN et alii, 2010 ; TERAVANINTHORN, RABALLAND, 2009 ; HARDING et alii, 2007 ; N'GUESSAN, 2003 ; ZERELLI, COOK, 2010). D'où la nécessité de libéraliser ce secteur, d'encourager la concurrence et de promouvoir le professionnalisme. Car demander le renouvellement systématique du parc automobile pourrait ne pas être la meilleure solution au regard de la qualité passable voire médiocre des routes empruntées et limiter le transport routier serait très préjudiciable à l'économie locale.

Le transport routier dans la CEDEAO est régi par les protocoles A/P 2/5/82 relatif au Transport Routier Inter-États (TIE) et A/P 4/5/82 relatif au Transit Routier Inter-États (TRIE) signés à Cotonou le 29 mai 1982, complétés par le protocole additionnel A/SP/1/5/90 adopté le 30 mai 1990 à Banjul portant institution d'un mécanisme de garantie des opérations sous TRIE. Ces accords régionaux prévoient la facilitation du transport routier de marchandises en transit en supprimant les nombreuses et différentes réglementations nationales et la vérification physique des marchandises. Mais le problème demeure entier puisque ces dispositions réglementaires n'ont jamais été appliquées pour diverses raisons. Plusieurs rapports sur la facilitation du transport ou transit en Afrique de l'Ouest (par exemple BAD, 2015 ; OCAL, 2015) dénoncent des obstacles liés à la non-harmonisation, aux instruments réglementaires (carnet de voyage, carte brune, normes des véhicules, etc.) et à la confiance mutuelle des acteurs. Ils proposent l'utilisation de l'instrument juridique des Nations Unies sur le Transport International Routier (TIR) en raison de la standardisation des pratiques exigée par les grands opérateurs mondialisés.

Par-delà cet enjeu d'efficacité économique dominant et révélateur des problèmes de circulation, d'autres composantes sont à prendre en compte. Les effets environnementaux se posent avec une acuité renouvelée, au regard des

nuisances multiples, surtout les pollutions et les accidents liés au trafic routier, sans oublier le problème conjoint de la sécurité et de la sûreté. Les difficultés du transport routier, quelles que soient les mesures prises et les programmes d'extension du réseau routier goudronné, conduisent à promouvoir d'autres solutions. D'où le retour projeté du ferroviaire avec la boucle Abidjan-Cotonou et la promotion des voies d'eau dans une perspective multimodale. Quant au problème soulevé par la fréquence et la multiplication des braquages sur les routes, il impose d'élaborer des solutions communes. Malgré le manque d'accès aux statistiques officielles, les méfaits des coupeurs de routes sur les axes Cotonou-Niamey et Abidjan-Ouagadougou, par exemple, sont bien connus et redoutés par les populations. Pour y faire face, des postes de contrôle (police, douane et gendarmerie) sont installés sur les différents corridors. Mais loin d'améliorer la situation, ceux-ci entravent la fluidité des circulations en raison du nombre et du temps de contrôles inutilement élevés et également de prélèvements illicites (LIHOUSOU, 2014 ; BAKO-ARIFARI, 2001).

Le système de transport régional, important instrument de développement et d'intégration, affiche en Afrique de l'Ouest de nombreuses défaillances et dysfonctionnements, au point de constituer une entrave majeure à la fluidité et à l'intégration régionale. Les travaux de l'OPA et de l'OCAL au sein de l'UEMOA et de la CEDEAO, en démontrent régulièrement les méfaits. L'étude singulière du corridor Abidjan-Cotonou va l'illustrer.

2. LES DYSFONCTIONNEMENTS SUR LES CORRIDORS FREINENT L'INTÉGRATION RÉGIONALE DE L'AFRIQUE DE L'OUEST

L'OPA a publié en juin 2016 son 25^{ème} rapport annuel sur les dysfonctionnements observés au niveau des corridors ouest-africains. Les résultats concernent essentiellement les corridors Tema-Ouagadougou, Ouagadougou-Bamako, Lomé-Ouagadougou, Dakar-Bamako, Abidjan-Ouagadougou, Abidjan-Bamako, Cotonou-Niamey. Pour chaque corridor sont mesurés le nombre de postes de contrôle, les temps de contrôle et les prélèvements illicites opérés par la police, la douane, la gendarmerie et autres services publics. Selon ce 25^{ème} rapport, des améliorations sont observées, par rapport aux années antérieures, en matière de facilitation des échanges commerciaux. Mais ces travaux n'intègrent pas le corridor littoral Abidjan-Cotonou. A notre connaissance, il n'y a que l'OCAL et la BAD qui se sont intéressées spécifiquement à ce corridor et sur des points très précis. L'ambition affichée sur le site institutionnel de l'OCAL se résume en ce slogan : « *un corridor sans nouvelle infection, sans discrimination, sans décès lié au VIH et sans entrave à la libre circulation des personnes et des biens* ». Évidemment, cette attention portée au volet sanitaire de lutte contre les maladies sexuellement transmissibles dont le VIH/SIDA, est pertinente et légitime. Les questions ayant trait à la construction des routes et à la mise en place des

guichets uniques comme outils de la facilitation des échanges sont intégrées aux travaux mais présentent des biais importants. Les collectes de données de ces institutions (OPA, OCAL, UEMOA, CEDEAO, BAD, BM) sont opérées selon un planning bien précis et connu de tous les acteurs des corridors concernés et par leurs agents bien identifiés, ce qui perturbe la collecte des données (LIHOUSSOU, 2014).

Notre recherche, basée sur la méthode de l'observation participante, permet de présenter des résultats originaux sur les entraves à la mobilité le long du corridor Abidjan-Cotonou dans les deux sens (trajets aller-et-retour). Nous y avons relevé tous les postes de contrôle, le temps consacré à chaque contrôle et le montant perçu de façon illicite par les agents des divers services des États. Pour y arriver, nous étions à bord d'un véhicule immatriculé au Bénin, avec un chauffeur et tous les documents susceptibles d'être demandés parfaitement en règle, muni d'un passeport ordinaire CEDEAO. Notre recherche s'est aussi focalisée sur la circulation des personnes (mobilités) souvent délaissée au profit du transport de marchandises au regard des intérêts économiques dominants, exprimés à travers les rapports de l'OPA et de l'OCAL. Les Tableaux 1 et 2 présentent quelques résultats de l'enquête.

Tableau 1 : Dysfonctionnements entre Cotonou et Abidjan

Pays	Tronçon concerné	Distance (km)	Postes de contrôle (nb)	Prélèvements illicites (FCFA)	Temps de contrôle (mn)
Bénin	Cotonou - Hillacondji	99,3	1	0	5
Togo	Sanveecondji - Aflao	52,7	3	2 000	45
Ghana	Aflao-Elubo	556	19	61 250	269
Côte d'Ivoire	Noé-Abidjan	165	2	0	90
Total		873	25	63 250	409

Source : Travaux de terrain du 7 au 28 novembre 2016 (1 euro = 655,957 FCFA)

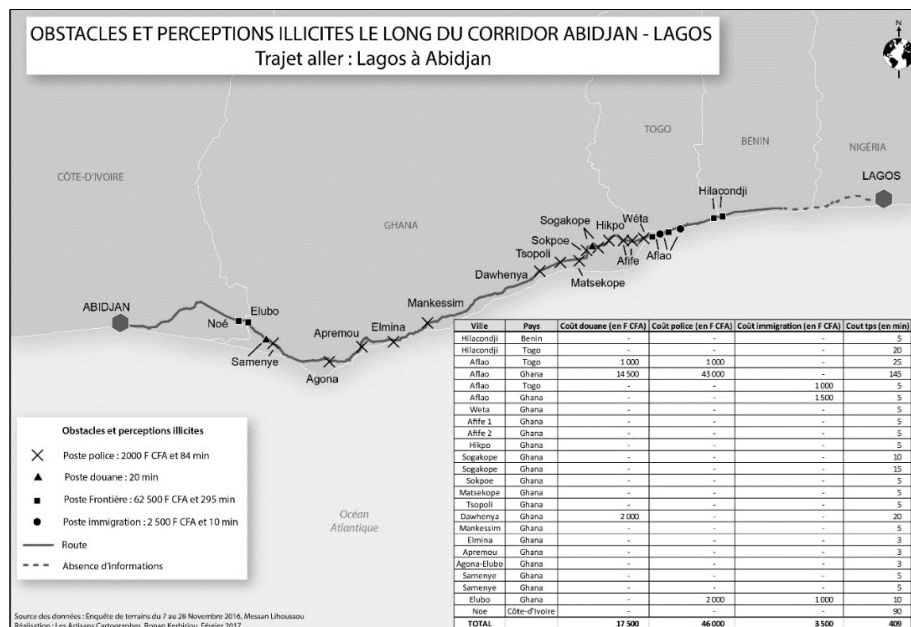
Tableau 2 : Dysfonctionnements entre Abidjan et Cotonou

Pays	Tronçon concerné	Distance (km)	Postes de contrôle (nb)	Prélèvements illicites (FCFA)	Temps de contrôle (mn)
Bénin	Hillacondji - Cotonou	99,3	1	0	5
Togo	Aflao - Sanveecondji	52,7	2	6 000	40
Ghana	Elubo - Aflao	556	5	11 200	118
Côte d'Ivoire	Abidjan - Noé	165	2	0	33
Total		873	10	17 200	196

Source : Travaux de terrain du 7 au 28 novembre 2016 (1 euro = 655,957 FCFA)

Les résultats montrent que les dysfonctionnements sont plus importants dans le sens Cotonou vers Abidjan, avec 25 postes de contrôle soit en moyenne 2,9 postes aux 100 km, un temps de contrôle d'environ 7 h soit en moyenne 47 mn aux 100 km et un montant illicite perçu de 66 000 FCFA (100,62 €) soit 7 586 FCFA (11,56 €) aux 100 km (Figure 2).

Figure 2 : Entraves et prélèvements illicites sur le corridor Abidjan-Cotonou (aller)



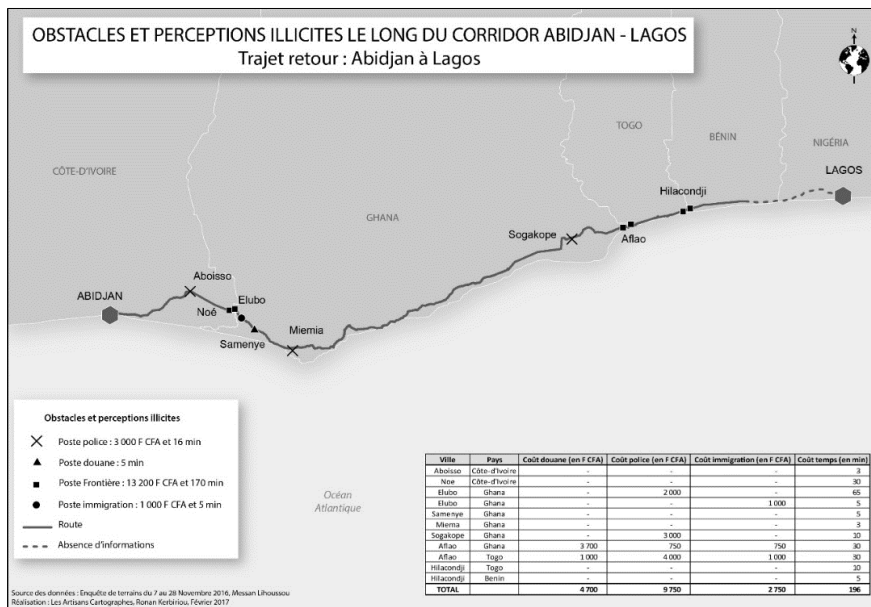
Source : Enquêtes de terrain du 7 au 28 novembre 2016

Le trajet Abidjan vers Cotonou est plus fluide avec 10 postes de contrôle soit en moyenne 1,15 poste aux 100 km, un temps de contrôle de 3h15 mn soit 22,5 mn aux 100 km et des perceptions illicites de 17 200 FCFA (26,22 €) soit 1 977 FCFA (3€) aux 100 km (Figure 3).

L'analyse de ces résultats montre que les entraves sont plus importantes sur le territoire ghanéen que dans les pays de l'UEMOA. Les nœuds de tensions et points de prélèvements illicites sont les postes frontaliers avec le Ghana et non la traversée du territoire. En effet, de la frontière Aflao (Togo-Ghana) jusqu'à la frontière Elubo (Ghana-Côte d'Ivoire), il y a certes plusieurs postes de contrôle dédiés à la sécurité mais sans ponctions illicites aussi élevées que celles qui sont exigées aux postes frontaliers. Les prélèvements illicites sont plus importants dans le sens Cotonou à Abidjan parce que les contrôles et prélèvements viseraient à limiter l'entrée des « étrangers » sur le territoire national du Ghana beaucoup plus que leur sortie. Le Tableau 3 permet de comparer aux 100 km les dysfonctionnements observés sur le corridor Cotonou-Abidjan à ceux des autres corridors de l'Afrique de l'Ouest

pour conforter nos propos.

Figure 3 : Entraves et prélèvements illicites sur le corridor Abidjan-Cotonou (retour)



Source : Enquêtes de terrain du 7 au 28 novembre 2016

Tableau 3 : Analyse comparée des dysfonctionnements sur les corridors ouest-africains

Corridors ouest-africains concernés	Distance (km)	Nombre de postes (100 km)	Temps de contrôle (100 km)	Perceptions illicites (100 km)
Abidjan-Bamako	1 174	3	19	4 886
Abidjan-Ouagadougou	1 263	1	1	919
Bamako-Dakar via Diboli	1 382	1	51	1 269
Bamako-Dakar via Moussala	1 225	1	26	489
Bamako-Ouagadougou via Hérémakono	934	2	23	1 952
Bamako-Ouagadougou via Koury	1 035	2	107	2 268
Cotonou-Niamey	950	2	55	3 256
Téma-Ouagadougou	1 057	2	11	4 080
Ouagadougou-Lomé	920	2	49	1 721
Cotonou-Abidjan	873	2,9	47	7 586
Abidjan-Cotonou	873	1,15	22,5	1 977

Source : 25^{ème} rapport de l'OPA (2015) et résultats des enquêtes de terrain du 7 au 28 novembre 2016

L'analyse du Tableau montre un nombre élevé de postes de contrôle d'Abidjan à Bamako (3) et de Cotonou à Abidjan (2,9), un temps de contrôle exagérément long sur le corridor Bamako-Ouagadougou via Koury (107 mn) et les perceptions illicites les plus élevées de Cotonou à Abidjan (7 586 FCFA/11,56 €). Par ailleurs, nos observations directes sur le terrain montrent que les populations résidant immédiatement de part et d'autre des frontières circulent plus aisément que les autres voyageurs, même s'ils sont ressortissants de l'UEMOA ou de la CEDEAO. Il est aussi constaté que les ressortissants des pays de l'UEMOA semblent être mieux accueillis dans les autres pays membres de cette union que dans les autres États de la CEDEAO.

Ces résultats montrent qu'une intégration réussie devrait permettre de réduire significativement ces dysfonctionnements qui malheureusement freinent pour l'instant l'intégration régionale tant souhaitée. En l'absence d'un cadre réglementaire intégré facilitateur de la fluidité logistique, les populations utilisent les routes de la contrebande transfrontalière, ce qui pose le problème de l'importance de l'informel dans les économies en Afrique au sud du Sahara. Par ailleurs, des pressions exercées par les acteurs de la logistique mondialisée sur les États et les institutions régionales pourraient accélérer le processus de l'intégration régionale. C'est dans ce sens que l'homme d'affaire nigérian Aliko DANGOTE, promoteur d'une très grande entreprise de production et de distribution de ciment par la route, à vocation régionale, démontre que les processus d'intégration peuvent réussir mais au prix de nuisances environnementales et sociales élevées.

3. LE TRANSPORT ROUTIER DES CIMENTS « DANGOTE » ET SES NUISANCES SUR LE CORRIDOR LITTORAL

La majorité des études liées à la facilitation des échanges sur les corridors en Afrique de l'Ouest concerne les produits de grande consommation comme le riz, l'huile végétale, le sucre et les textiles. Cette contribution ouvre une voie peu étudiée : celle du ciment qui a connu une pénurie pendant plusieurs années dans les pays de la sous-région. En effet, la réalisation de grands projets de (re)construction d'infrastructures routières, de logements et d'assainissement, a poussé le groupe nigérian « Dangote » à exporter du ciment produit au Nigeria vers les marchés des pays voisins, parfois en écrasant les petites unités nationales de production. Le groupe Dangote est un conglomérat nigérian, créé en 1981 par Aliko DANGOTE et qui a son siège social à Lagos (Nigeria). Ce groupe est présent dans plusieurs pays de la sous-région et opère dans l'industrie du ciment, de la farine, du sucre, de l'immobilier, etc. Depuis 2015, de longues files de ses camions parcourent le corridor depuis Lagos jusqu'à Accra pour la distribution du ciment dans des magasins, dépôts et boutiques, parfois dans des zones très reculées. De nos entretiens avec des agents de la douane béninoise et les camionneurs à la frontière Hillacondji (Bénin-Togo), complétés par l'observation directe sur le

terrain les 18, 24 mai 2016 et les 8, 16, 28 novembre 2016, il ressort qu'environ 2 000 camions chargés de ciments « Dangote » sont stationnés le long de la route transcôtère depuis Aného jusqu'à la frontière Hillacondji. Le groupe « Dangote » bénéficie du soutien politique de son pays d'origine, le Nigeria, pour exploiter au mieux le cadre réglementaire des échanges régionaux sans céder aux pièges de la corruption. En effet, toutes les formalités administratives aux différentes frontières traversées sont effectuées dans la transparence et suivant les exigences de la CEDEAO par les services compétents du groupe avant les passages aux frontières. Un tel fonctionnement suscite des mécontentements des douaniers interrogés, habitués à opérer des ponctions sur tout ce qui circule. Des réactions similaires sont également observées chez des chauffeurs. Jusqu'alors, les frais de route de ces derniers, reçus du transporteur pour faire face aux prélèvements illicites, constituaient un appoint de revenus substantiel pour le chauffeur qui parvenait à prélever pour lui-même une partie de cette dotation. La disparition temporaire de quelques postes de contrôles sauvages, en lien avec les accords passés par la société « Dangote », conduit à réduire les sommes qui leur étaient alloués pour faire face à de tels contrôles. Malgré ces réactions d'acteurs de terrain, le cas « Dangote » semble un exemple réussi de transport routier et d'échanges commerciaux régionaux, défiant les pratiques de corruption connues sur les corridors ouest-africains.

Cependant, ce processus décrit à l'apparence d'une *success story* engendre des effets négatifs qui exigent des réflexions pour un meilleur encadrement de telles opérations dans la perspective d'une implémentation. Pour stationner, les camions envahissent la route et créent de sérieuses congestions (Photos 1 et 2).

Photo 1 : Congestion sur la route d'Accra



Source : Photo prise le 16/11/2016 à Akatsi (Ghana)

Photo 2 : Congestion à la frontière Aflao



Source : Photo prise le 16/11/2016 à Aflao (Togo)

Ces parkings sauvages observés aussi bien dans les zones frontalières Hillacondji et Aflao que sur le tronçon ghanéen du corridor, nuisent énormément aux activités commerciales installées au bord de la route, au lieu de contribuer à leur essor (LOMBARD et alii, 2014). En effet, ces camions cachent les commerces et empêchent les clients potentiels que sont les autres acteurs en mouvement sur la route, de s'arrêter pour s'y approvisionner causant souvent des accidents graves parfois mortels (Photos 3 et 4).

Photo 3 : Camion renversé près d'une école à Aného



Source : Photo prise le 08/11/2016 à Aného (Bénin)

Photo 4 : Double stationnement à Aného



Source : Photo prise le 08/11/2016 à Aného (Bénin)

De plus, les transporteurs de ciment, tous des Nigériens, se déplacent avec des équipements nécessaires pour faire leur cuisine à côté des véhicules. Ils dépensent donc très peu d'argent pendant leur séjour, même quand il est long. Or, l'activité transport, par nature, surtout dans le mode routier, est un catalyseur des économies locales des territoires concernés. Dans le cas présent, les populations n'y trouvent aucun intérêt pour l'instant et dénoncent énergiquement cette situation au regard des nuisances qui en résultent. On assiste alors à un déplacement de certaines activités de cette bande spatiale de la frontière Hillacondji vers les abords libres de la voie goudronnée. Sur le plan technique, c'est de la dégradation accélérée de l'infrastructure routière communautaire qu'il est question au regard de l'importance des flux, sans oublier l'aspect esthétique. Sont également soulevées par les populations les préoccupations relatives à la morale et aux bonnes mœurs, avec leur conséquence de transmission sexuelle de maladies dont le VIH/SIDA.

Les accidents causés par l'activité des camions Dangote ne cessent de faire la « une » des quotidiens (« *Accidents de circulation : les camions Dangote ont encore fait une victime à Lomé* », Togotribune du 23 janvier 2017 ; « *Collision entre un camion Dangote et un véhicule 4x4 à Sakété au Bénin* », *Matin libre* du 29 août 2016 ; « *Cameroun : un camion Dangote fait 8 morts* », *Camer.be* du 3 mars 2016). Pour autant, les dirigeants semblent indifférents aux cris de détresse des populations concernées. La menace n'est pas prête de s'arrêter car cet opérateur déploie sur ce corridor plus de 3 000 camions immatriculés au Nigeria et 3 000 camions immatriculés au Ghana, avec d'autres projets d'extension du parc automobile au Bénin et au Togo. Cette organisation de la commercialisation des ciments « Dangote » est dénoncée (LIHOUSOU, 2016). Il est proposé un transport maritime sur courte distance, même si les coûts de passage portuaire ne sont pas encore très

compétitifs. Un navire de ce groupe achemine déjà du ciment depuis le port de Lagos vers le port ghanéen de Tema (Photos 5 et 6), mais pas en quantité suffisante pour couvrir la demande du marché.

Photo 5 : Déchargement clinker au port de Tema



Source : Photo prise le 18/11/2017 à Tema

Photo 6 : Déchargement du ciment au port de Tema



Source : Photo prise le 18/11/2017 à Tema

Les logiques de circulation des flux intra-régionaux sont à repenser compte tenu des nombreuses nuisances qu'elles engendrent. Le nombre d'accidents aux 100 km devient de plus en plus élevé et inquiétant, soit plus de 120 accidents au cours du premier semestre 2015 (OCAL, 2015). La fluidité logistique recherchée par la réduction des barrières est remise en question par nombre d'acteurs de ce corridor. L'organisation du transport des ciments « Dangote » a reçu la caution politique de tous les États de la CEDEAO, ce qui démontre la possibilité d'une coopération régionale pour promouvoir les échanges en Afrique de l'Ouest. Elle engendre cependant des nuisances qui compromettent la fluidité logistique, indispensable à l'essor de ces échanges commerciaux régionaux voire internationaux. Il faut s'interroger sur les pratiques réelles de cette intégration vécue par les acteurs sur le terrain.

4. L'INTÉGRATION RÉGIONALE EN DÉBATS : DES DISCOURS INSTITUTIONNELS AUX PRATIQUES DES ACTEURS

L'Union africaine (2002) a remplacé l'OUA (1963) par l'acte constitutif du 11 juillet 2000 à Durban (Afrique du Sud). Elle compte 55 États membres (plus du milliard d'habitants), avec des instruments d'intégration comme le parlement africain et le PIDA, pour ce qui concerne les questions de transport. Mais cette intégration africaine s'est révélée bureaucratique et teintée d'un panafricanisme idéologique en partie déconnecté des réalités d'un monde globalisé et englué dans une « balkanisation » territoriale où la souveraineté acquise par les États à l'indépendance limite les effets des processus d'intégration continentale (DIOUF, 2006). Dans le même temps, les processus d'intégration régionale ont pris le pas, soutenus par les ex-puissances colonisatrices (BÉKOLO-EBÉ, 2001), dans une perspective néocolonialiste. Plusieurs formes de regroupement ont donc partagé en grandes régions le continent africain (nord, ouest, centrale, est, australe) mais sans avoir abouti jusqu'alors à des résultats incontestables.

Ces politiques d'intégration, qu'elles soient régionales ou continentales, poursuivent de grandes ambitions concernant les droits de l'homme, la santé, l'éducation, l'économie, la justice, les échanges commerciaux, la facilitation de la circulation des personnes et des biens, etc. Le transport terrestre et plus spécifiquement routier occupe une place très importante au service de la réalisation de ces ambitions. De nombreux programmes ont été lancés, pour partie dans le cadre du PIDA. Cependant, le volet facilitation de la circulation reste un chantier en attente de lancement. Le président du groupe « Dangote » estime qu'il lui est plus difficile de se déplacer en Afrique que ce ne l'est pour un citoyen américain ou britannique.

Pour ce qui concerne la CEDEAO, née du traité de Lagos du 28 mai 1975, révisé le 24 juillet 1993 par le traité de Cotonou, et concernant plus de 300 millions d'habitants répartis dans 15 pays membres, le transport est affiché comme la base incontournable de l'intégration régionale. Il est affirmé que c'est par le transport que s'opérera la convergence des politiques décidées dans tous les domaines (par exemple, agriculture et ressources naturelles, commerce, justice, santé, éducation, formation, fiscalité, communication, tourisme, sécurité, défense, etc.). Pour assurer la mise en place progressive et effective d'un espace harmonisé, les textes insistent sur la nécessité de relier les territoires nationaux entre eux par des réseaux de transports interconnectés, routier surtout mais aussi ferroviaire, aérien et par voies d'eau navigables. Le constat est que, pour l'instant, ces objectifs ne sont pas encore atteints car la libre circulation des personnes et des biens demeure un idéal non atteint, malgré les progrès réalisés.

Selon un rapport conjoint de l'UA, de la BAD et la Commission Économique pour l'Afrique (CEA) des Nations Unies publié en 2016

(UA/BAD/CEA, 2016), cinq dimensions sont déterminantes pour apprécier l'Indice de l'Intégration Régionale de l'Afrique (IIRA) : la libre circulation, l'intégration productive, l'intégration commerciale, l'intégration financière et macroéconomique et les infrastructures régionales. Les résultats (Tableau 4) montrent que les espaces économiques de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et de l'Afrique Australe (SADC), avec des indices supérieurs à la moyenne, constituent les espaces africains les mieux intégrés.

Tableau 4 : Indice 2016 de l'intégration régionale de l'Afrique

Communauté Économique Régionale	Intégration commerciale	Infrastruct. régionales	Intégration productive	Libre circulation des personnes	Intégration financière et macroéco.	IIRA
CAE	0,780	0,496	0,553	0,715	0,156	0,540
CEDEAO	0,442	0,426	0,265	0,800	0,611	0,509
CEEAC	0,526	0,451	0,293	0,400	0,599	0,454
CEN-SAD	0,353	0,251	0,247	0,479	0,524	0,395
COMESA	0,572	0,439	0,452	0,268	0,343	0,415
IGAD	0,505	0,63	0,434	0,454	0,221	0,457
SADC	0,508	0,502	0,35	0,530	0,397	0,531
UMA	0,631	0,491	0,481	0,493	0,199	0,459
Score moyen	0,540	0,461	0,384	0,517	0,381	0,470

CAE : Communauté d'Afrique de l'Est ; CEEAC : Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale ; CEN-SAD : Communauté des États Sahélo-Sahariens ; COMESA : Marché Commun de l'Afrique Orientale et Australe ; IGAD : Autorité Intergouvernementale pour le développement ; SADC : Communauté de Développement de l'Afrique Australe ; UMA : Union du Maghreb Arabe.

Source : UA/BAD/CEA, 2016

Au sein de la CEDEAO, l'UEMOA créée le 10 janvier 1994 à Dakar, vise, elle aussi, l'édification en Afrique de l'Ouest d'un espace communautaire d'une totale liberté de circulation des personnes, des capitaux, des biens, des services et des facteurs de production, ainsi que la jouissance effective du droit d'exercice et d'établissement pour les professions libérales, de résidence pour les citoyens sur l'ensemble du territoire communautaire. L'UEMOA constitue l'espace économique le mieux abouti du grand ensemble ouest-africain dit de grandes mobilités qu'est la CEDEAO (NDIAYE, ROBIN, 2010 ; ROBIN, 2008). Des auteurs estiment toutefois qu'il existe un vice juridique dans le protocole A/SP.1/5/79 du 25 mai 1979 de cette institution concernant la libre circulation des personnes, le droit de résidence et d'établissement (IBRIGA, SOURWEMA, 2014 ; ROBIN, 2008) qui favoriserait la corruption sur ses routes (BAKO-ARIFARI, 2001). Pour ZOGO NDAKA (2011), ce sont les pesanteurs politiques et institutionnelles de même que les difficultés d'ordre structurel, qui freinent la libre circulation des personnes dans ces espaces. En effet, les textes communautaires reconnaissent à chaque État le droit d'admettre ou non un demandeur de séjour sur son territoire. L'appréciation de la notion

« d'inadmissibilité » d'un immigrant ou migrant sur un territoire, laissée à la discrétion de chaque État, et donc de la police des frontières, affaiblit significativement les droits du citoyen communautaire et donne plus de pouvoir aux agents de police. Cette notion stipule que chaque État se réserve le droit discrétionnaire (à travers la police des frontières) de refuser l'accès à son territoire à un citoyen communautaire ou non, sans avoir à se justifier, même si ses documents de voyage sont en règle.

Ce discours montre que ceux qui ont reçu mandat d'appliquer et de faire respecter les dispositions régionales en matière d'intégration et surtout de libre circulation des personnes et des biens, sont les premiers obstacles à la fluidité et refusent d'appliquer les décisions imposées par la hiérarchie et/ou les institutions. Certains dirigeants en sont aussi conscients mais n'ont pas les moyens ou la volonté de lutter contre ce fléau qu'est la corruption sur la route, ce qui éloigne les discours des réalités vécues sur les corridors ouest-africains. Les séminaires, ateliers et formations organisés à cet effet par les institutions régionales et internationales n'ont pas encore produit leurs fruits, car les prélèvements constituent un important complément de revenu de ces agents des États en charge de la sûreté et de la sécurité. Par ailleurs, l'absence d'un visa de séjour communautaire comme c'est le cas ailleurs (espace Schengen par exemple), handicape la mobilité du non-citoyen CEDEAO qui doit solliciter le visa de séjour de chacun des pays séparément. La conséquence de cette non-harmonisation des procédures est le faible degré de mobilité et d'échanges commerciaux entre les pays d'espaces régionaux différents et même ceux de la même région. En effet, les compagnies de transport en commun de masse redoutent les barrières et rançonnements hors de leur espace d'immatriculation et y limitent leurs offres de services de transport.

Ce manque d'échanges intra-régionaux montre que les mobilités intra-régionales sont toujours limitées. Quels que soient les investissements qui ont été engagés pour développer les infrastructures, indispensables pour permettre la liaison et faire croître la fluidité, les comportements des agents des services des États, les crispations souveraines des États, les pratiques des acteurs économiques en limitent la portée et les effets. Par-delà les obstacles juridiques et techniques qui demeurent, c'est la performance du système ouest-africain de transport terrestre en général qui est en jeu. La fluidité des corridors et particulièrement de la liaison littorale Abidjan-Cotonou, impose que les décisions prises soient appliquées. Cela concerne l'entretien et la modernisation des routes, l'amélioration de l'état du parc automobile, la réduction du nombre de postes de contrôle sur les corridors, le respect de textes réglementaires, en l'occurrence par rapport à la charge à l'essieu, défiés par les pratiques des acteurs du transport, etc. Les écarts entre les discours institutionnels et les pratiques des acteurs sur le terrain révèlent les freins puissants à l'avancée du processus d'intégration régionale de l'Afrique de l'Ouest.

CONCLUSION

L'Afrique de l'Ouest enregistre depuis quelques années, malgré les aléas conjoncturels, de forts taux de croissance, en moyenne près de 7 % avec une démographie dynamique et un capital humain de plus en plus qualifié. Sont ainsi relancées les préoccupations légitimes en termes d'intégration et de promotion des espaces communautaires d'échanges commerciaux. Cependant, de nombreux dysfonctionnements annihilent les efforts conduits pour intégrer les grands réseaux de la logistique mondialisée. Les corridors ouest-africains sont mis en avant comme instruments de développement, par la fécondité économique et sociale qui pourrait être la leur au sein des territoires traversés et comme instruments de lutte contre la pauvreté. Ils devraient contribuer à la fluidité des circulations au lieu de l'entraver, comme c'est avéré, avec les nombreuses barrières sur les routes et des ponctions illicites. Les postes frontaliers constituent des nœuds aux pratiques opaques de ce complexe territorial, en raison de la mauvaise application des textes communautaires et des dysfonctionnements internes propres au fonctionnement des appareils d'État qui n'assurent pas à leurs agents des rémunérations suffisantes ni n'encadrent suffisamment leurs pratiques. Même si les enjeux de sûreté et de sécurité sont réels et méritent toute l'attention des agents qui en ont la charge, y compris par des contrôles renforcés et nombreux, il devient urgent d'éliminer la corruption et les prélèvements illicites qui pervertissent l'acte même de contrôle sur les corridors ouest-africains.

Le corridor Abidjan-Cotonou, axe dédié à l'intégration régionale par les institutions régionales, illustre bien les effets de tous ces dysfonctionnements sur les échanges commerciaux régionaux. Par-delà, c'est toute l'économie de la circulation qui est menacée avec des surcoûts et des pertes considérables d'efficacité et de productivité. Les opérateurs mondialisés présents dans cette région font pression pour une harmonisation des textes réglementaires et des pratiques, voire du droit communautaire des affaires et de ses applications. Cette légitime préoccupation est au cœur des rapports des institutions régionales et internationales. Cette logique commande en partie l'évolution des ports à la recherche d'une meilleure compétitivité. De ce fait, les corridors relient les ports et les centres continentaux. En retour, les ports intègrent désormais l'aménagement et le fonctionnement des corridors dans leur plan de structuration de la chaîne logistique globale. Dans la concurrence interportuaire, ce schéma d'organisation globale devient stimulant pour relancer les bases de la complémentarité portuaire. Les pouvoirs publics s'en remettent de plus en plus aux investisseurs privés mondialisés pour doter leurs pays des instruments physiques propices à l'essor des échanges. Il demeure qu'ils ont une lourde responsabilité qui est celle d'établir le cadre institutionnel de pratiques fluides, non seulement pour attirer les acteurs économiques mondiaux mais aussi pour favoriser la circulation au profit de tous leurs ressortissants qui voient dans l'ouverture territoriale une voie de progrès personnel.

BIBLIOGRAPHIE

- ALLAGBÉ S.B. (2014) **Activités de transit et transport international au nord-est du Bénin**. Lomé, Thèse de doctorat unique de géographie, Université de Lomé, 368 p.
- ALIX Y. (2013) Afrique de l'Ouest : les ports ne seront pas tous des hubs. **Journal de la Marine Marchande**, n° 4878, pp. 12-14.
- ALIX Y. (2014) **L'avenir sera fluide**. Livre blanc de la Soget, 28 p.
- ALOKO-N'GUESSAN J. (2010) Le rôle des voies de communication terrestres dans le processus de maîtrise de l'espace ivoirien. In IGUE O.J., FODOUOP K., ALOKO-N'GUESSAN J. (Eds) **L'armature du développement en Afrique : Industries, transports et communication, vol. 6**. pp. 88-105.
- ANNEQUIN C., ESHUN A., COOK A., RASMUSSEN N. (2010) **Transport and logistics costs on the Tema-Ouagadougou corridor**. Accra, rapport technique n° 25 USAID- West Africa Trade Hub, 148 p.
- ANNEQUIN C., ESHUN A., COOK A., EPÉE-GOUVERNAYRE P., RASMUSSEN N. (2012) **Transport and logistics costs on the Lomé-Ouagadougou corridor**. Accra, rapport technique n°47 USAID- West Africa Trade Hub, 111 p.
- ARVIS J.-F., MUSTRA M.A., OJALA L., SHEPHERD B., SASLAVSKY D. (2012) **The Logistics Performance Index and its Indicators**. The World Bank, 68 p.
- BAD (2015) **Problématique de la facilitation du transport en Afrique de l'Ouest et plan d'actions**. 54 p.
- BAKO-ARIFARI N. (2001) La corruption au port de Cotonou : douaniers et intermédiaires. **Politique africaine**, n° 83, pp. 38-58.
- BALASSA B. (1961) **The theory of economic integration**. Homewood, 304 p.
- BÉKOLO-EBÉ B. (2001) L'intégration régionale en Afrique : caractéristiques, contraintes et perspectives. **Mondes en développement**, n° 115-116, pp. 81-88.
- BOUF D., GODARD X., KEITA B., KLEIN O. (1989) **Politiques de réduction des coûts de camionnage en Afrique Sub-saharienne : Cas du Mali**. SITRASS, 126 p.
- BRICEÑO-GARMENDIA C., FOSTER V. (2010) Satisfaire les besoins d'infrastructure de l'Afrique. In FOSTER V., BRICEÑO-GARMENDIA C. (Eds) **Infrastructures africaines, une transformation impérative**. Washington, Pearson, pp. 41-60.
- CHALEARD J.-L., CHANSON-JABEUR C., BERANGER C. (éd.) (2006) **Le chemin de fer en Afrique**. Paris, Karthala - PRODIG – SEDET.
- CHARLIER J. (2013) The changing geography of the world and African container port traffics. **11th Intermodal Africa South Conference**, Port Elisabeth, 20-22 november.

CHARLIER J., SEGBOR P. (1997) La crise et les perspectives du chemin de fer au Togo. **Bulletin de la Société Belge d'Études Géographiques**, Vol. 66, n° 1, pp. 133-148.

COUSSY J., HUGON Ph. (Eds.) (1991) **Intégration régionale et ajustement structurel en Afrique subsaharienne**. Ministère de la Coopération et du Développement.

DEBRIE J., ELIOT E., STECK B. (2003) Mondialisation des réseaux de circulations en Afrique de l'Ouest. **Mappemonde**, Vol. 71, n° 3, pp. 7-12.

DICKO A.H. (2013) **Transport et compétitivité des économies soudano-sahéliennes : cas du système de transport du Mali et son impact sur la filière cotonnière**. Le Havre, Thèse de doctorat en géographie, Université du Havre, 492 p.

DJIMBA A. (1998) Landlocked Niger and its Alternative Seaport Access. In HODDER D., LLOYD S., MCLACHLAN K. (Eds.) **Land-locked States of Africa and Asia**. London, Frank Cass, pp. 40-55.

EGG J., HERRERA J. (Eds) (1998) Échanges transfrontaliers et intégration régionale en Afrique subsaharienne. **Autrepart : Cahiers des Sciences Humaines**, nouvelle série n° 6, 210 p.

EGG J., IGUÉ J.O. (1993) **L'intégration par les marchés dans le sous-espace est : l'impact du Nigeria sur les voisins immédiats**. Paris, Club du Sahel-OCDE, 150 p.

GANSARI S. (2010) Les transports routiers au Bénin, état des lieux et défis. In IGUE O.J., FODOUOP K., ALOKO-N'GUESSAN J. (Eds) **L'armature du développement en Afrique : Industries, transports et communication, Vol. 6**. pp. 106-133.

GRÉGOIRE E., LABAZÉE P. (Eds) (1993) **Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest : logiques et pratiques d'un groupe d'hommes d'affaires contemporains**. Paris, Karthala, ORSTOM, 266 p. (Coll. Hommes et Sociétés).

HARDING A., RABALLAND G., PÁLSSON G. (2007) **Ports et transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre : Les défis à relever**. The World Bank, 56 p. (Document de travail SSATP n°84F).

HUGON Ph. (2017) Régionalisme et régionalisation : limites de jure et réussites contrastées. In MBALLA C., MANDÉ I. (Eds) **L'Afrique est-elle partie ? Bilan et perspectives de l'intégration africaine**. Transformations revue Interventions économiques, Hors-série, pp 14-17.

IBRIGA L.M., SOURWEMA K.S. (2014) **Guide de la libre circulation des personnes et des biens en Afrique de l'Ouest**. Laboratoire Citoyennetés, 16 p.

IGUÉ O.J. (2010) Migrations transfrontalières et échanges commerciaux régionaux. In IGUE O.J., FODOUOP K., ALOKO-N'GUESSAN J. (Eds) **Frontières, espaces de développement partagé**. Paris, Karthala, pp. 77-105 (Coll. Maîtrise de l'espace et développement, Vol. 8).

LAMBERT J., DIAZ OLVERA L., SILUÉ S. (1989) **Politiques de réduction des coûts de camionnage en Afrique Sub-saharienne : Cas de la Côte d'Ivoire**. SITRASS, 125 p.

LIHOUSSOU M. (2014) La compétition portuaire pour la desserte des territoires enclavés. Le cas de Cotonou (Bénin). **Géotransports**, n° 4, pp. 99-116.

LIHOUSSOU M. (2016) Quel avenir pour le transport maritime régional en Afrique de l'Ouest ? In SERRY A., LÉVÉQUE L. (Eds) **Le transport maritime à courte distance : mythe ou avenir du transport régional**. Actes du colloque international Devport, éditions EMS, pp. 303-317.

LOMBARD J., NINOT O., STECK B. (2014) Corridors de transport en Afrique et intégration territoriale en questions. In GANA A., RICHARD Y. (Eds) **La régionalisation du monde, construction territoriale et articulation global/local**. Paris, IRMC-KARTHALA, pp. 253-272.

MAREÏ N. (2017) Régionalisation entre Maghreb et Afrique de l'Ouest : regard géographique. In MBALLA C., MANDÉ I. (Eds) **L'Afrique est-elle partie ? Bilan et perspectives de l'intégration africaine**. Transformations revue Interventions économiques, Hors-série, pp 33-36.

MAREÏ N. (2016) Le détroit de Gibraltar, un carrefour international réactivé. In CHARLIER J. et alii (Eds) **Interoceanic Canals and World Seaborne Trade: Past, Present and Future**. Royal academy for overseas, pp. 109-120.

MUNDY M., GWILLIAM K. (2010) Ports et activités maritimes : recherche propriétaires. In FOSTER V., BRICEÑO-GARMENDIA C. (Eds) **Infrastructures africaines. Une transformation impérative**. Paris, Pearson, pp. 243-253.

NATHAN ASSOCIATES (2013) **Étude des coûts logistiques des couloirs de transport d'Afrique centrale et de l'Ouest**. Rapport final, 234 p.

NDIAYE M., ROBIN N. (2010) Les migrations internationales en Afrique de l'Ouest : une dynamique de régionalisation renouvelée. **Hommes et migrations**, n° 1286-1287, les migrations subsahariennes, pp. 48-61.

N'GUESSAN N. (2003) **La problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique Subsaharienne**. Washington D.C., Banque Mondiale, Commission Économique pour l'Afrique, 52 p. (Document d'analyse SSATP n°3F).

OFFNER J.-M. (1993) Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique. **L'Espace Géographique**, Vol. 22, n° 3, pp. 233-242.

OPA (2016) **25^{ème} rapport annuel de l'observatoire des pratiques anormales**. 10 p.

PELLETIER J.-F. (2012) **L'intégration des corridors dans les chaînes d'approvisionnement internationales : Analyse de cas africains**. Thèse de doctorat en géographie, Université Paris-Est, 324 p.

PLAT D., RIZET C. (1989) **Politiques de réduction des coûts de camionnage en Afrique Sub-saharienne : Cas du Cameroun**. SITRASS, 65 p.

RIZET C., GWET H. (2000) Les surcoûts du camionnage en Afrique après la dévaluation du Franc CFA. **Les Cahiers Scientifiques du Transport**, n° 38, pp. 3-18.

ROBIN N. (2008) **La CEDEAO, un espace de libre circulation, un poste frontière avancé de l'espace Schengen**. CSAO, 12 p.

STECK B. (2009) Transport et développement. In BROCARD M. (Ed.) **Transports et territoires, enjeux et débats**. Paris, Ellipses, pp. 125-156 (Coll. Carrefours).

STECK B. (2015) Introduction à l'Afrique des ports et des corridors : comment formuler l'interaction entre logistique et développement. **Cahiers de géographie du Québec**, Vol. 59, n° 168, pp. 447-467.

TERAVANINTHORN S., RABALLAND G. (2009) **Transport prices and costs in Africa: A Review of the main international corridors**. Washington D.C, The International Bank for Reconstruction and Development, 145 p.

UA/BAD/CEA (2016) **Rapport sur l'indice de l'intégration régionale en Afrique**. 52 p.

OCAL (2015) **Activités de facilitation du commerce et du transport sur le corridor Abidjan-Lagos**. Nairobi, 8-12 décembre, 33 p.

YEPES T., PIERCE J., FOSTER V. (2008) **Making Sense of Sub-Saharan Africa's Infrastructure Endowment: A Benchmarking Approach**. Africa Infrastructure Country Diagnostic, 43 p. (Working Paper 1).

ZERELLI S., COOK A. (2010) **Le transport routier vers les pays enclavés de l'Afrique de l'Ouest : structure et fonctionnement du marché**. USAID-West Africa Trade Hub, 66 p. (Rapport technique n° 32).

ZOGO NDAKA S-P. (2011) La libre circulation des personnes : réflexions sur l'expérience de la CEMAC et de la CEDEAO. **Revue internationale de droit économique**, pp. 113-136.