



Diagnostic, entraves et importance des corridors de transport routier dans le processus d'intégration régionale en Afrique de l'Ouest : le cas du Sénégal et ses pays voisins

KEBE El hadj Abdou Karim

*Docteur en Géographie Physique, Université Cheikh Anta DIOP de Dakar (Sénégal)
Chercheur à l'Unité Mixte Internationale : Soutenabilité et Résilience (SOURCE)*

GOMIS Joseph Samba

*Docteur en Géographie Urbaine et en Urbanisme, Université Assane SECK de Ziguinchor, Chercheur au
Laboratoire de Géomatique et d'Environnement*

DANGOURA Mouhamed

*Doctorant en Géographie Physique, Université Cheikh Anta DIOP de Dakar (Sénégal)
Chercheur à l'Unité Mixte Internationale : Soutenabilité et Résilience (SOURCE)*

CISSE Idrissa

*Docteur en Géographie, Université Paris Nanterre (France), Chercheur au Laboratoire Achitertecture, Ville,
Urbanisme et Environnement*

This is an open access article under the [CC BY-NC-ND](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/) license.



Abstract: Abstract: African integration is a concept that has gained new momentum in the world since the mid-1990s. This new trend also concerns West African States. The first attempts at regional integration had a first phase, during the 1960s and 1970s, and produced mixed results, often disappointing in terms of trade creation and acceleration of economic growth. The renewed interest in regional integration now raises the question of its influence on the economies of the countries concerned. New attempts made with regard to regional integration raise the question of its influence on the economies of the countries concerned, with the establishment of basic infrastructures. Among which, there are the road transport corridors, because they constitute the main means of communication in the region or the sub-region. Thus, based on a large literary review, qualitative and quantitative surveys near the Senegalese border control services, the Ministry of Transport and that of the economy and the budget, this present study sets as its main objective, to analyze the obstacles to the road transit of goods, services and people between Senegal and neighboring countries with a view to strengthening regional integration in the West African space. Thus the results first reveal that regional integration in West Africa in general and in particular between Senegal and its neighboring countries is strongly hampered by abnormal practices such as: road harassment, illicit perceptions on road transport corridors, the innumerable number of checkpoints, etc. ; then, they show that the road transport corridors that connect Senegal and neighboring countries mostly need to be rehabilitated or renovated and must be strengthened to; and finally, they show that the application of ECOWAS and UEMOA Decisions and Conventions would allow road transport corridors to be vectors and carriers of regional integration between Senegal and its neighboring countries.

Keywords: Africa, Integration, Corridors, borders, economy.

Digital Object Identifier (DOI): <https://doi.org/10.5281/zenodo.7851118>

1 Introduction

Depuis les années soixante, les gouvernants africains ont reconnu l'importance de l'intégration régionale pour faire face aux défis de la globalisation. Ce qui explique la présence de plusieurs organisations régionales telles que la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CDEAO), l'Union Economique et Monétaire Ouest Africain (UEMOA) et entre autres. En dépit de cette élucidation, le taux des échanges des pays africains à l'échelle mondiale est de moins 1% (OMS, 2018 cité Zoma, 2019). Cet état de fait, s'explique par les défis liés à la faiblesse des transports qui cause sa sous-intégration. Ainsi, Zoma souligne que « *l'intégration africaine ne peut donner des résultats probants si le transport qui soutient ces échanges comporte des déficiences* ». Dans la même optique, Spill (1973) affirme que « *le bon fonctionnement de la région forgée par les forces polarisantes qui s'expriment dans la vie de relations, dépend de la bonne utilisation des systèmes de transport* ». Quant à Hoolzabauer (2004), « *les voies de transport régionales ne sont plus perçues comme devant servir uniquement à acheminer des marchandises et des services, mais aussi comme moyen de stimuler le développement social et économique des zones avoisinantes* ». A cet effet, Ninot, Lombard et Stock (2014) attestent que *les transports que ce soient les infrastructures ou les services, constituent un levier majeur pour faire avancer les processus d'intégration régionale* ».

Face à ces constats, et dans le souci d'atteindre ses objectifs d'unité, de transformation sociale et de développement économique, l'Afrique de l'Ouest en général et le Sénégal en particulier tentent depuis quatre décennies (1978-1988 ; 1991-2001 ; 2002-2012 et 2013-2023) d'utiliser les corridors comme moyen de développer et de structurer les territoires avoisinants. Mais également, comme moyen d'accroître la fluidité sur les principaux axes de transport notamment ceux qui relient entre eux chaque pays et les territoires intérieurs des ports maritimes. De ce fait, Debrie (2018) considère le corridor comme : « *un outil des politiques d'intégration régionale visant à fluidifier et à intensifier les échanges entre espaces nationaux* ».

Ainsi, la construction des infrastructures routières qui est à la fois un précurseur et un catalyseur pour une intégration économique plus poussée, et qui permet aux pays d'acquérir des économies d'échelle et d'exploiter des biens publics régionaux est devenue un axe majeur dans l'agenda du gouvernement Ouest africain. Subséquemment, depuis quelques années, on assiste au lancement d'ambitieux projets comme les autoroutes transafricaines, dont certains tronçons finiraient par relier Le Caire à Dakar (8 636 km), Tripoli à Windhoek, Dakar à N'Djamena (4 496 km), Dakar à Lagos (4 010 km), etc. Elles faciliteraient l'accès à la mer de 15 pays sans littoral, plus précisément aux ports et amélioreraient les liaisons régionales. Récemment la Commission de l'Union Africaine avait adopté un Plan Stratégique 2004-2007 à partir duquel a été élaboré un programme prioritaire pour le développement des infrastructures dénommé « Relier l'Afrique ». Dans ce programme, où le secteur des transports occupe une place importante, la vision globale de l'Union Africaine dans le domaine des infrastructures prône pour bâtir une Afrique dotée de systèmes intégrés, d'infrastructures de transport fiables, efficaces et abordables, capables de promouvoir l'intégration régionale et d'assurer la participation du continent à la mondialisation. C'est dans cette même lancée que s'est tenue le sommet de Dakar sur le financement des infrastructures en Afrique en 2014, dont le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) 2012-2040 cadre continental pour le développement des infrastructures en Afrique est en cours d'exécution dans plusieurs corridors transfrontaliers. Mais cet ambitieux objectif se heurte à des problèmes majeurs politiques, socio-économiques fonctionnels et entre autres constituant une véritable entrave à l'intégration régionale africaine.

De ces constats découlent les questions suivantes : quelles sont les facteurs qui entravent le transit routier dans le cadre de l'intégration régionale entre le Sénégal et ses pays voisins ? Quelle est l'état des différentes réalisations dans le secteur du transport routier entre le Sénégal et les pays voisins dans le cadre de l'intégration régionale ? Quelle est la pertinence des corridors de transport Ouest africain en général et sénégalais en particuliers comme vecteurs et porteurs d'intégration régionale ?

Ce travail n'est pas le premier du genre sur la thématique abordée. Il s'ajoute aux diverses études déjà réalisées sur ce sujet. Mais son intérêt (théorique et pratique) est évident, car il permet de contribuer à la réflexion sur le développement de l'Afrique à l'heure où l'on parle de la mondialisation, de la globalisation, de l'uniformisation, du rendez-vous du donner et du recevoir et que le continent accuse un retard considérable dans le cadre du système monde.

Par une approche alimentée par revue de la littérature existante et complétée par des enquêtes quantitatives et qualitatives, la présente étude se fixe comme principal objectif, d'analyser les entraves du transit routier des biens, des services et des personnes entre le Sénégal et les pays voisins en vue du renforcement de l'intégration dans l'espace ouest africain. Afin d'atteindre cet objectif, il s'agit dans un premier temps, d'analyser les facteurs qui entravent le transit routier dans le cadre de l'intégration régionale entre le Sénégal et les pays voisins ; dans un second temps, il s'agit de faire un diagnostic des différentes réalisations dans le secteur du transport routier ; et enfin, il s'agit d'évaluer la pertinence des corridors de transport Ouest africain en général et sénégalais en particuliers comme vecteurs et porteurs d'intégration régionale.

2 Les facteurs qui entravent le transit routier dans le cadre de l'intégration régionale Ouest africaine entre le Sénégal et ses pays voisins

Les États africains ont fait plusieurs tentatives pour créer des blocs régionaux, après l'échec des modèles et programmes de développement économique dans le passé. Ces modèles n'ayant pas atteint leurs objectifs de développement ne sont donc pas en mesure d'opérer des transformations économiques, sociales et politiques qui puissent faire face aux évolutions rapides dans l'arène internationale. La vulnérabilité des économies africaines et l'absence de coopération économique ont affaibli le niveau des échanges entre les pays africains et ont également entravé les échanges des monnaies et des produits en les rendant incarcérés dans les limites géographiques. Cela a contribué à l'isolement des pays africains et a approfondi ainsi leur dépendance dans le commerce à l'égard des pays industriels. Or, dans un contexte de mondialisation, la mise en place des infrastructures régionales devient cruciale pour élargir et intégrer les marchés ainsi que pour la croissance économique et commerciale qui sont toutes deux très dépendantes du transport des personnes et des marchandises.

Après plusieurs années d'indépendance et de création des pôles d'intégration régionale, l'Afrique est encore en grande partie fragmentée en petites économies souvent enclavées avec un commerce frontalier presque absent. L'intégration régionale est entravée par plusieurs obstacles d'enclavement, de lourdeurs bureaucratiques, de taxations informelles et tracasseries des forces de l'ordre, qui jonchent les axes routiers reliant les pays ouest-africains à ses voisins ce qui contribue lourdement à l'augmentation des coûts et des délais d'acheminement des marchandises et de la circulation des personnes d'un pays à l'autre, et/ou à l'intérieur d'un même pays. On peut aussi ajouter de nombreuses barrières non tarifaires telles que les barrières linguistiques et socio-économiques, les contraintes monétaires, etc. A cela s'ajoute, l'insuffisance des infrastructures de transport et surtout l'inadéquation du système de transport aux échanges interafricains. Ces propos ont pu être validés lors de notre séjour scientifique à Ouagadougou. Il existe une multitude de checkpoints le long des tracés.

Planche 1 : Checkpoint de Keniaba et Diboli

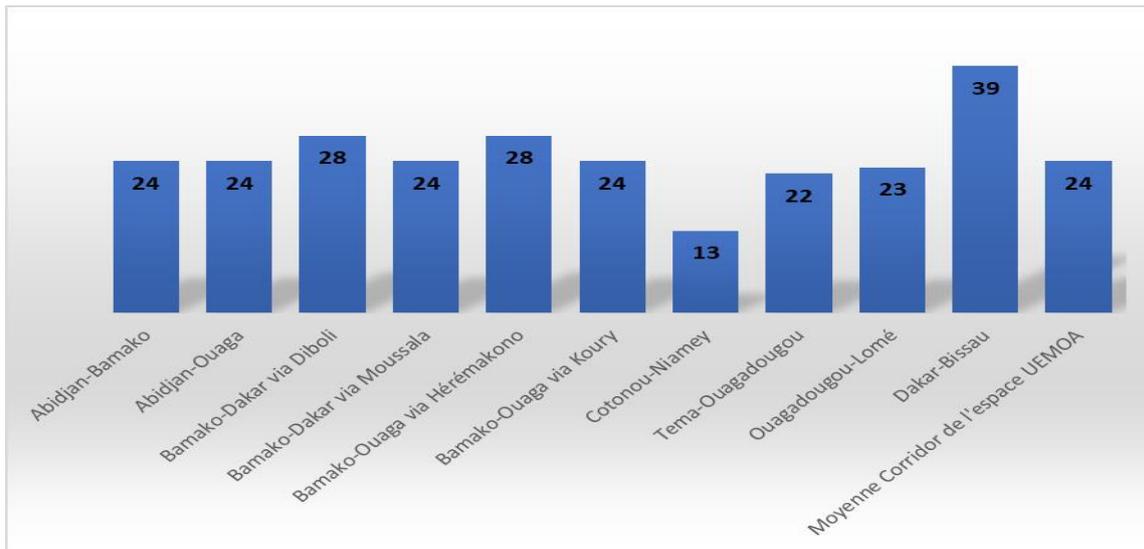


Source : E.A. Karim KEBE (2015)

Même si la fonction première de ces points de contrôle est la vérification et le renforcement de la sécurité des états, elle fait aussi office de discriminations raciales. Le passager peut-être en règle, disposé de tous

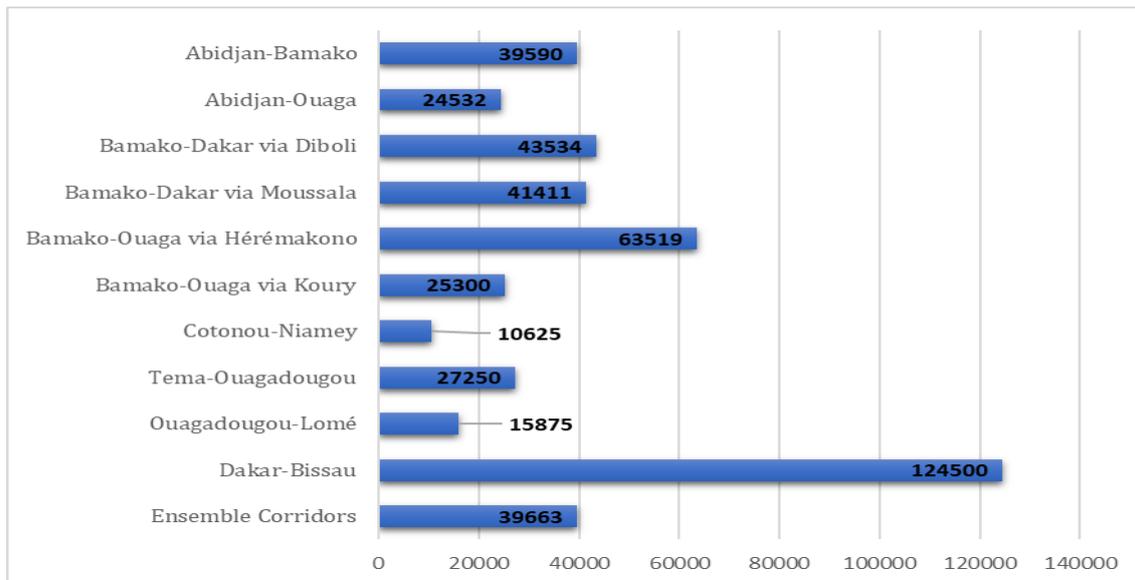
ces papiers, même de son carnet de vaccination, n’empêche il est obligé de payer 1000 ou 2000 FCFA pour chaque contrôle (Enquêtes personnelles, 2022). La récurrence de cette pratique est beaucoup plus flagrante au Mali où nous avons failli être incarcérés faute d’une incompréhension de ces pratiques. A titre illustratif, les données de l’Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) révèlent que le corridor Dakar-Bamako long de 1470 km subit en moyenne 31,47 contrôles soit un ratio de 2,13 sur 100 km, avec des prélèvements illicites de l’ordre de 43 078 FCFA par voyage pour un camion en règle soit 2 919 FCFA, tous les 100 km (Banque africaine de développement, 2014). De plus, le 28^{ème} rapport de l’OPA atteste qu’en moyenne, les perceptions illicites tout au long d’un corridor de l’espace UEMOA, par camion et par voyage étaient de 47 222 FCFA au premier trimestre et au deuxième trimestre de 2017, les perceptions illicites sur le seul corridor Dakar-Bissau étaient de 100 000 FCFA par camion et par voyage (Zoma, 2020). Selon le même rapport, le Sénégal est le pays comptant la plus grande densité de points de contrôle (Figure 1 et figure 2).

Figure 1 : Le nombre de postes de contrôle par corridor



Source : DATC, 2018

Figure 2 : Perceptions illicites hors frontières



Source : DATC, 20218

La gendarmerie et la police sénégalaises sont toutes deux les plus mauvaises élèves de la région. Le Mali arrive en seconde position avec tous les services contribuant significativement, suivi du Burkina Faso toujours à

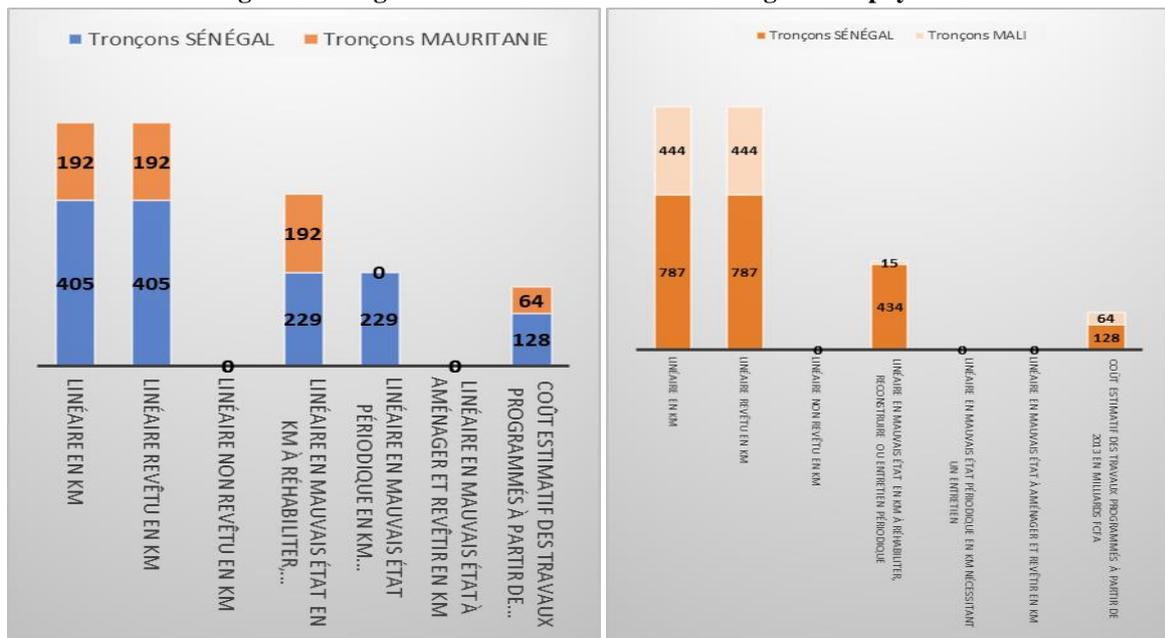
cause de la douane. Cette situation entraîne la non application de la Directive n° 08/2005/CM/UEMOA relative à la réduction des points de contrôle routiers inter-Etats de l'UEMOA car aucun Etat ne respecte la norme communautaire de 3 postes. Cette situation fait qu'en moyenne un véhicule en règle est contrôlé 24 fois, soit 8 fois plus que la norme communautaire. C'est ainsi que Zoma (2020) souligne que « *Ce fléau des tracasseries routières entraîne sans aucun doute, l'augmentation du coût du transport et est le véritable obstacle à l'intégration régionale. Il ne favorise guère l'atteinte de la quête d'une complémentarité régionale entre les pays du littoral et les pays sans façade maritime de l'UEMOA* ». De plus, les conventions TIE (Transit Inter-État) et TRIE (Transit Routier Inter-État) n'ont jamais été appliquées si bien que N. N'Guessan (2003, p.12) déclare qu'« *en Afrique subsaharienne, la signature des chefs d'État n'est pas respectée en matière de transport en transit*».

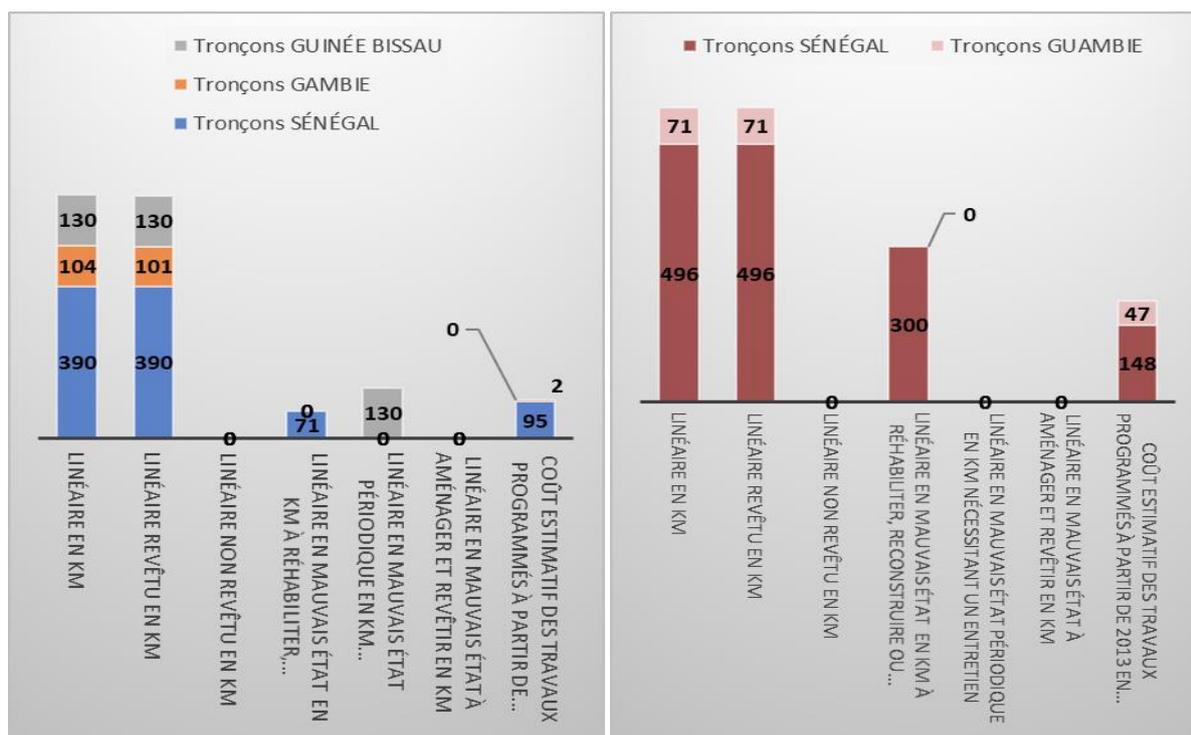
Ainsi, le développement qui suit met en évidence l'état des corridors de transports entre le Sénégal et les pays voisins.

3 Diagnostic de l'état des corridors reliant le Sénégal et ses pays voisins dans le cadre de l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest

L'ouverture des pays africains dépend largement des infrastructures de transport notamment des routes qui sont considérées comme les moins chères, et sont donc à la portée de toute la population. Or les voies de communication en Afrique et en particulier dans l'espace Saharo-Sahélien sont très insuffisantes : le réseau en matière d'infrastructures et de services est encore très dispersé. Malheureusement, à l'instar de l'intégration économique, la coopération et l'intégration en matière d'infrastructures régionales n'ont pas été une réussite. Le réseau de transport routier en Afrique reste encore très faible puisqu'il ne représente que 7,59 km pour 100 km² (BAD, 2017). Ce taux est de 2,96 km pour 1.000 km² pour le réseau ferroviaire. Les routes transsahariennes lancées depuis les années 70, ne sont réalisées qu'à 80%. Ce faisant, au Sénégal, le réseau routier comportait en 2012, un linéaire total de 23.607 km dont 33,70% du réseau classé revêtu et 61,8% du réseau classé non revêtu étaient en mauvais état (AGERROUTE, 2016). A titre illustratif, entre le Sénégal et la Mauritanie, il existe actuellement une seule liaison terrestre qui fait partie du corridor transafricain n°1 (RTA1). Cette liaison est longue de 597,82 km dont 192 km en Mauritanie, 405 km au Sénégal et 0,82 km dans les 2 pays constituée par la traversée du fleuve Sénégal. Les figures ci-après donnent l'état de dégradation des tronçons de plusieurs corridors reliant le Sénégal et les pays voisins.

Figure 3 : Diagnostic des corridors entre le Sénégal et les pays voisins





Source : E.A. Karim KEBE 2015, Auteurs, 2020

Les conséquences de la faiblesse et de la dégradation des infrastructures pèsent lourd sur l'économie africaine. La représentante de la Commission Économique des Nations Unies (CENU) pour l'Afrique atteste que lors de la première session de la conférence des ministres africains des Transports tenue à Alger en avril 2008 qu'il y a un retard considérable dans le domaine des transports routiers. Selon elle, « *L'Afrique a les coûts de transport parmi les plus élevés au monde qui constituent en moyenne 15% des recettes d'exportation des pays contre 7% dans les pays en développement des autres continents et 4% dans les pays industrialisé* ». Les pays africains sans littoral connaissent une situation « aggravée » puisque le coût du transport atteint jusqu'à 50%. Les coûts des transports internes pourraient être aussi importants que les coûts des transports internationaux. Dans ce même sens, une note de synthèse de l'Organisation des Nations Unies en 2007, démontre comment des pays et régions ayant des coûts de transport inférieurs connaissent une croissance plus rapide des exportations de biens manufacturés tandis que les pays enclavés sont confrontés à des problèmes particuliers. En moyenne, les coûts de transport auxquels font face les pays africains sont deux fois plus élevés que la moyenne mondiale. Une étude menée par le secrétariat de la CNUCED en 2003, a révélé que les coûts de transport international relativement élevés auxquels sont confrontés les pays africains sont une des explications de la croissance relativement lente des exportations par rapport aux autres régions en développement.

Pour réguler le transit routier entre le Sénégal et ses pays voisins, le gouvernement sénégalais ainsi que les pays membres de la CDEAO ou de l'UEMOA doivent mettre en place des politiques viables et stratégiques et surtout veiller à l'application des directives ainsi que les conventions qui ont été adoptées afin de faciliter le transit et la fluidité des biens, des services et des personnes.

4 L'importance des corridors de transport sénégalais dans le processus d'intégration régionale au sein de l'Afrique de l'Ouest.

La croissance remarquable de la population ouest Africaine s'accompagne d'une recomposition du peuplement. Un rétrospectif montre que la mobilité sous toutes ses formes est la réponse donnée par les africains de l'Ouest à la nécessité de faire face au choc démographique. Les pays de la façade atlantique comme le Sénégal constituent un groupe relativement autonome par rapport au marché régional et beaucoup plus tourné vers le Nord, notamment en Europe. Contrairement aux pays enclavés qui sont confrontés à de nombreuses contraintes liées à la desserte, entraves politiques et policières, l'immensité de leurs territoires corrélés à une

du Document de stratégie pour la réduction de la pauvreté (DSRP) pour l’Afrique de l’Ouest. Il permet également de réduire la durée des voyages, à accroître les échanges commerciaux et à renforcer la cohésion entre des communautés qui jadis étaient isolées les unes des autres tout en facilitant l’acheminement des produits agricoles vers les marchés, permettant ainsi de réduire les pertes agricoles après la récolte et de promouvoir les activités socio-économiques. C’est dans cette mouvance que Lombard et Nora soulignent que « *les corridors sont ainsi envisagés comme un outil de planification régionale en appui des processus de rapprochements entre États* ».

Toutefois, les infrastructures routières à l’intérieur du pays doivent être remise en neuves et doivent également être renforcées. De plus, l’Etat doit prendre des décisions fermes sur les perceptions illicites qui se passent sur les multiples points de contrôle sur les corridors routiers qui font perdre du temps et de l’argent afin de pouvoir s’affirmer sur le marché régional. A cet effet, le gouvernement sénégalais doit appliquer les Conventions A/P2.5.8 et A/P4/5/82 signées le 29 mai 1982 à Cotonou et complétées par la Convention additionnelle A/SP/1/5/90 adoptée à Banjul qui consistent à faciliter la circulation des marchandises en transit, en supprimant les différentes réglementations nationales et la vérification physique des marchandises. En outre l’application de la Décision A/DEC.13/01/03 du 31/01/2003 et la Directive n°8/2005/CM/UEMOA faciliterait le niveau de service des infrastructures routières (BAD, 2023).

Conscient des enjeux de la mondialisation et à l’heure où l’on parle d’économie mondialisée, le gouvernement sénégalais avec l’aide financier de la Banque Africaine de Développement est en train de construire de nouveaux corridors à savoir : Dakar-Bamako le centre (Bafoulabé)¹, Corridor Dakar-Bissau en passant par Tanaf et Farim², Corridor Dakar-Labé-Conakry par Kédougou & la localité de Mali en Guinée (Ibid.).

5 Conclusion

L’intégration de l’Afrique de l’Ouest a connu une nouvelle ère avec l’effort des gouvernants, à travers plusieurs sommets et des conventions signés. Ce processus est renforcé par la mise en place de corridors, qui facilitent, apparemment, les échanges. En effet, quelques efforts ponctuels d’états membres peuvent être magnifiés, à l’exemple de la construction de l’autoroute à péage de Dakar, dont l’objectif premier était de désengorger le port autonome de Dakar, qui est l’une des plateformes les plus dynamiques dans les échanges économiques. Par ailleurs, les réalités sur l’usage réel de ces corridors laissent paraître une autre facette de ces voies de communications qui entravent cette volonté d’intégration. Les nombreux checkpoints sur les tracés et les tensions latentes entre usagers des corridors de nationalités différentes montrent des divergences d’intérêts.

REFERENCES

- [1] **AGEROUTE, 2014.**, Projet d’appui au secteur de transport, rehabilitation de la route Dinguiraye-Nioro-Keur Ayib (Sénégal), Rapport d’évaluation, 21 pages.
- [2] **Banque Africaine de Développement, 2023.**, Projet d’amélioration des corridors routiers Bissau-Dakar-Phase 1 - Aménagement de la route Farim-Tanaff-Sandinieri - Rapport d’évaluation de projet, 29 pages.
- [3] **Banque Africaine de Développement, 2014.**, Les transports en Afrique: Interventions de la BAD et résultats de la dernière decennia, Évaluation indépendante du développement Banque africaine de développement, 52 pages.
- [4] **CNUCED, 2003**, Review of Maritime Transport 2002, Geneva.
- [5] **Debrie J., 2018.**, Corridor : un outil de l’intégration régionale ? In Mareï N., Richard Y., *Dictionnaire de la régionalisation du monde*. Paris, Khartala, p. 118-119.

¹ Dakar-Bamako par Bafoulabé suit au Sénégal le même que la liaison Dakar-Bamako par le Nord (Dakar-Tambacounda-Kidira). Il se poursuit en territoire malien en passant par les agglomérations de Kayes-Bafoulabé-Manantalli-Tambaga-Kita-Kati avant d’arriver à Bamako. Cette liaison est longue de 1305 km dont 632 km au Sénégal et 673 km au Mali. Il y a lieu de noter que la liaison Mahina-Bafoulabé se fait par bacs. Il est prévu de les remplacer par des ponts.

² Le corridor Dakar-Bissau par Tanaf et Farim suit au Sénégal jusqu’à Kolda le même itinéraire que la liaison Dakar-Bissau via Tambacounda et Ziguinchor. C’est une alternative de liaison par contournement de la Gambie qui est plus courte de 112 km que la liaison de contournement de la Gambie qui passe par Ziguinchor. Cette liaison est longue de 909 km dont 767 km au Sénégal et 142km en Guinée Bissau.

- [6] **Fau N., 2016.** Investment in infrastructure and regional integration: Will connectivity reduce inequalities? In Br. Jetin B., M. Miki (ed.), *ASEAN Economic Community: A model for Asia-wide Regional Integration?* Palgrave Macmillan, p. 291-310.
- [7] **Lombard J., Mareï N., 2018.** Infrastructures et transports : puissants facteurs d'intégration régionale. In Mareï N., Richard Y. (dir.), *Dictionnaire de la régionalisation du monde*. Paris, Khartala, p. 168-169.
- [8] **Lombard J., Ninot O., Steck B., 2014.,** Corridors de transport en Afrique et intégration territoriale en questions. In Gana A., Richard Y. (dir.), *La régionalisation du monde : construction territoriale et articulation global-local*. Tunis-Paris, IRMC-Karthala, p. 253-272.
- [9] **N'Guessan N.** (2003 Arrêt n° 010/2003, Audience publique, Pourvoi n° 001-2002-PC du 28 mars 2002, Affaire: Epoux DELPECH C/ SOTACI. Revue Camerounaise de l'Arbitrage n° 28 - Janvier - Février - Mars 2005, p. 17, note Me Fénéon. Voir Ohadata J-04-108
- [10] **Spill C. et Spill J. M., 1973.,** l'insertion de l'aéroport en milieu urbanisé : l'exemple de Marseille-Marigane et de Nice-Côte d'Azur, n° 4, Pp 49-72.
- [11] **Ososkie, J. N., & Holzbauer, J. J. (2004).** Logotherapy. In F. Chan, N. L. Berven, & K. R. Thomas (Eds.), *Counseling theories and techniques for rehabilitation health professionals* (pp. 118–134). Springer Publishing Company.
- [12] **Zoma V., 2020.,** Oser des politiques de transport routier durable en Afrique de l'Ouest : entre défis et nécessité, 125pages.
- [13] **Zoma V., 2019.,** Transport régional dans l'espace UEMOA: le transport routier de Marchandises du Mali et du Niègr via le Burkina Fasso, Thèse de doctorat unique en géographie, Université Ouaga I Pr JOSEPH KI-ZERBO, Ecole-Doctorale des Lettres, Sciences Humaines et Communication, 343pages.