

# DIFFICULTIES AND PROSPECTS OF CROSS-BORDER TRADE IN THE NORTH-WEST OF ATACORA IN BENIN

## Abstract

The reasons are put forward by economic operators to justify the weaknesses of trade in the border communities of the northwest of Atacora. The aim is to analyze the difficulties linked to cross-border trade in order to propose actions for effective development.

The methodology consisted of collecting data and information through documentary research and direct observations in the field. A total of 29 focus groups were carried out.

The results showed that the study communes are well served by a significant network of rural access roads which play an important role in the transport of agricultural products. But around 20% of these tracks have a real route and on which around 75% of engineering works are built. Consequently, those involved in cross-border trade are faced with the problems of the poor condition of rural roads and roads, and insecurity which does not facilitate their access to different markets. It is therefore desirable that suitable solutions be found.

**Keywords:** Difficulties, cross-border, security, prospects, Atacora

## Introduction

La dynamique socioéconomique qui naît dans les milieux transfrontaliers, fruit de la cohabitation entre les peuples d'origines différentes, conduit de gré ou de force, à un brassage. C'est le cas de la zone de Sikasso, Korhogo et Bobo-Dioulasso (K. Dahouet *et al.*, 2007, p. 16), de la Sénégambie méridionale (M. Abdoul *et al.*, 2007, p. 54) ou encore celle de Ouangolodougou, entre le Nord de la Côte-d'Ivoire, et le Sud du Mali et du Burkina Faso (D. D. A. Nassa, 2008, p. 7) et du secteur Matéri - Pama (B. Yokossi, 2014, p. 74). Les populations sont de plus en plus motivées à s'installer dans des zones frontalières, soit pour se livrer aux activités génératrices de revenus afin d'assurer leur subsistance, soit pour « apprivoiser » la frontière en vue de l'adapter à leurs réalités socioculturelles quotidiennes (N. K. Tsigbe, 2013, p. 1). De plus, les frontières nationales, fixées à l'époque coloniale sans tenir compte des réalités socioculturelles ni des potentialités des territoires, ne font sens que depuis quelques décennies. Elles ont une portée relative pour les groupes ethniques répartis sur plusieurs Etats, dont les membres partagent les mêmes références (A. Bonnassieux, 2005, p. 1).

Toutefois, au nord-ouest de l'Atacora, les frontières constituent des espaces de multiples échanges qui sont à la fois légaux et illicites. Les activités qui s'y déroulent façonnent et structurent l'espace transfrontalier, lui conférant ainsi une dynamique spécifique qui contraste souvent avec les autres régions des pays. Par ailleurs, le niveau d'accès de ces populations aux services socio-collectifs de base est très faible. Le niveau d'enclavement est tel que les populations ont plus facilement accès aux marchés des pays limitrophes qu'aux marchés des grands centres de consommation au Bénin pour l'écoulement de leurs produits. Cette situation contraint les populations frontalières à satisfaire leurs besoins fondamentaux dans le pays limitrophe. Au regard de la densité des flux qui parcourent les espaces transfrontaliers considérés, ainsi que du maillage des marchés intérieurs et littoraux, l'intérêt à développer des

infrastructures de transport et de communication apparaît évident afin de consolider les circuits d'échanges.

## **1. Méthodologie**

Dans le cadre de cet article, deux catégories de données ont été utilisées. Il s'agit d'une part : des données quantitatives concernant les données sur les flux transfrontaliers ; les données démographiques, des usagers et du recensement réalisé au niveau des principaux circuits. Les taux de couverture des taxes reçues sur les marchés auprès du Service Financier des différentes mairies et d'autre part : des données qualitatives concernant les différents produits d'échanges, les données sur les infrastructures et équipements : voies de communications, des marchés, des infrastructures sociocommunautaires et autres dont disposent les différentes localités visitées lors des travaux de terrain.

En effet, toutes ces investigations ont été possibles grâce aux questionnaires d'enquête, conçus et qui ont été administrés afin de recueillir les informations auprès des populations cibles. Compte tenu de la densité des acteurs impliqués et de l'étendue du milieu d'étude, il a été possible de réaliser 9 focus group impliquant 102 acteurs constitués des usagers (conducteurs/transporteurs au repos, les commerçants (es) au cours du voyage ou pendant le chargement de leur produit car difficile de les entretenir dans le marché) et des autorités locales. L'échantillon ainsi constitué a permis d'entretenir avec tous les acteurs directement ou indirectement impliqués dans des activités socio-économiques.

Par ailleurs, cette approche a facilité la collecte d'informations tout en permettant la création d'un cadre de confrontation des idées sur les échanges transfrontaliers dans les Communes frontalières de l'Atacora. Le traitement des données d'enquêtes s'est effectué après le dépouillement des fiches de questionnaires et de guides d'entretien. Les résultats chiffrés ont été traités manuellement puis comptabilisés (calcul de pourcentage et de moyenne). Cela a permis d'élaborer les tableaux statistiques et des graphiques grâce au logiciel Excel afin de mieux interpréter les résultats. Les résultats obtenus par catégories d'informations sont analysés par le modèle FFOM (Forces, Faiblesses, Opportunités et Menaces) afin de proposer des stratégies de gestion durable de l'espace frontalier nord – ouest de l'Atacora. Cette démarche a permis d'exposer les résultats obtenus.

## **2. Résultats et Discussion**

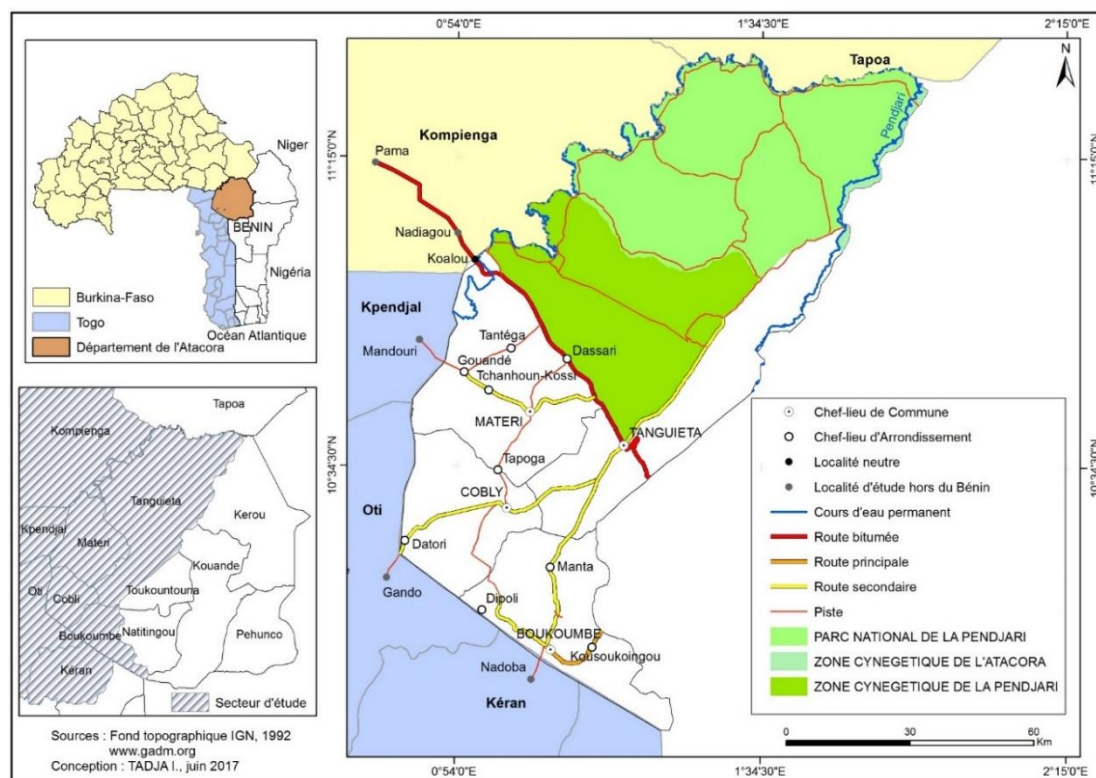
Cette rubrique met en relief les résultats et la discussion. Les résultats présentent les difficultés des acteurs au quotidien et des approches de solutions pour remédier à leur calvaire.

### **2.1. Localisation du milieu d'étude**

Le département de l'Atacora est situé au nord-ouest du Bénin. Il est limité au Nord par le Burkina-Faso et le département de l'Alibori, à l'Ouest par le Togo, à l'Est par le département du Borgou et celui de l'Alibori, et au Sud par le département de la Donga. Avec une superficie totale de 20 499 km<sup>2</sup>, l'Atacora est le troisième département par son étendue, après l'Alibori (26 242 km<sup>2</sup>) et le Borgou (25 856 km<sup>2</sup>). Il est subdivisé en neuf (9) Communes avec Natitingou comme Chef-lieu, ces autres Communes sont Kérou, Kouandé, Péhunco, Coby, Boukoubé, Matéri, Toucountouna, et Tanguéta. Ces Communes sont subdivisées en 47 arrondissements et 384 villages et quartiers de ville (INSAE, 2013, p. 5). Ce facteur influence beaucoup les systèmes d'offres et de demandes des produits alimentaires.

Le choix de traiter des marges territoriales au Nord-Ouest du département de l'Atacora (Bénin) s'explique par leur situation géographique aux frontières. Cette situation se traduit par la mise en jeu de multiples réseaux et de nombreuses communautés de commerçants ayant des emprises territoriales. Ce vaste territoire (figure 1) est doté d'un réseau urbain dense organisé

autour des agglomérations de Pama (Burkina – Faso) ; de Mandouri, Gando, et Nadoba (Togo) et de Boukoumbé, Cobly, Matéri et Tanguiéta (Bénin).



**Figure 1 : Situation géographique du milieu d'étude**

Le secteur d'étude est un espace frontalier entre le Bénin, le Burkina Faso et le Togo. Il est situé entre les parallèles 10° 05' 12'' et 11° 28' 44'' de latitude Nord et les méridiens 0° 42' 49'' et 1° 56' 22'' de longitude Est. Il comprend les Communes frontalières du département de l'Atacora que sont : Boukoumbé, Cobly, Matéri et Tanguiéta, situées à l'extrême Nord-Ouest du Bénin. Il est limité au Nord par la Commune de Pama (Burkina Faso), au Sud et à l'Ouest par les Communes de Nadoba, Gando et Mandouri (République du Togo) des trois Communes (Boukoumbé, Cobly et Matéri) mais au niveau de Matéri, au Nord-Est par la Commune de Kerou, à l'Est par les Communes de Toukountouna et de Kouandé et au Sud - Est par la Commune de Natitingou.

En effet, le positionnement géographique de ces Communes constitue un élément déterminant dans les échanges transfrontaliers. Par ailleurs, il faut remarquer que malgré la diversité des sources de ressources dont dispose ces Communes, elles n'arrivent pas à réaliser ses prévisions. Globalement la mobilisation des ressources propres par rapport aux dépenses totales des communes est très faible. A présent, il est donc important de s'intéresser sur les difficultés des échanges transfrontaliers sur le développement local.

## **2.2. Difficultés liées aux échanges transfrontaliers et perspectives**

### **2.2.1. Difficultés liées aux échanges transfrontaliers**

En effet, plus que les questions récurrentes de sécurité et de tracasserie, trois difficultés majeures se détachent : l'effet des activités agricoles sur l'environnement ; l'état défectueux des voies et des pistes rurales et les difficultés d'application des textes qui régissent les échanges.

#### **2.2.1.1. Effet des activités agricoles sur l'environnement**

L'agriculture constitue la principale activité pourvoyeur d'emplois dans le milieu d'étude. Par conséquent, l'environnement subit de plus en plus une forte pression. En effet, la croissance rapide de la population exerce des activités agricoles et économiques consommatrices des terres et ressources ligneuses. Ces activités contribuent à la détérioration de la fertilité des sols dans la préparation des sols du cotonnier et de l'igname. Trois modes sont employés pour le débroussement. Il y a l'abattage des arbres et arbustes, la mise à feu de la végétation et l'usage d'herbicides pour le désherbage. Cette situation est aggravée par la détérioration des ressources liée à l'avancée du désert.

L'ensemble de ces phénomènes accélère la déforestation de la zone. Par ailleurs, l'abattage d'un arbre y comprises les racines, supprime l'équilibre du sol dans les environs immédiats, ce qui provoque l'érosion et l'appauvrissement des sols. En plus, les arbres développent un ensemble de racines dont l'enchevêtrement permet de retenir les éléments nutritifs qui leur sont nécessaires et conservent les sols surtout sur les pentes ; les racines agissent comme une éponge qui absorbe l'eau et relâche progressivement au lieu de laisser un flot rapide dégrader la mince couche du sol en surface. En effet, l'augmentation des superficies de production du coton et de l'igname dans le milieu constitue une source de déforestation et ce processus peut entraîner la perte de biodiversité végétale et animale, la dégradation des sols et des eaux.

#### 2.2.1.2. Etat défectueux des voies et des pistes rurales

En effet, les Communes d'étude sont bien desservies par un réseau important de pistes de desserte rurale. Ces pistes couvrent tout le territoire de ces Communes permettant ainsi la jonction entre les chefs-lieux d'arrondissement et les villages. Elles jouent un rôle important dans le transport des produits agricoles. Mais c'est environ 20 % de ces pistes qui connaissent un tracé réel et sur lesquelles environ 75 % d'ouvrages d'art (ponts, ponceaux et ponts submersibles) sont réalisés. Par conséquent, les acteurs des échanges transfrontaliers sont confrontés aux problèmes du mauvais état des pistes rurales et voies qui ne leur facilitent pas l'accès aux différents marchés. Ce problème s'intensifie surtout pendant la saison pluvieuse. La planche 1 montre quelques cas de dégradation des pistes et voies dans le milieu d'étude.



**Planche 1 : Etat dégradé des voies à Matéri et à Boukoubé**  
**Prise de vues : Tadjia, 2024**

La photo 1.1 fait voir la piste principale Tiélé-Matéri (18 km) qui donne accès au chef-lieu de la Commune, en perpétuelle dégradation et la photo 1.2, montre une déviation à cause de l'érosion sur la RNIE 9 qui relie Coby à la frontière du Togo passant par l'arrondissement de Datori (30,5 km). Ces différentes illustrations permettent de montrer les différents problèmes qui bloquent les échanges transfrontaliers entre les communes de l'Atacora (Bénin) et les localités frontalières du Togo et le Burkina-Faso. Pour ce faire, d'autres moyens ont été mis en œuvre afin de mener les activités socio-économiques. Cette situation occasionne des manques à gagner pour chacun des acteurs et participe au ralentissement des activités commerciales.

### 2.2.1.3. Absence de lisibilité dans les opérations de transactions commerciales et les difficultés d'application des textes

Il est difficile d'avoir une idée précise des normes édictées par les différentes réglementations en vigueur en matière de flux de marchandises et de personnes sur les territoires frontaliers des pays du sous-espace ouest-africain, tellement est grand le décalage entre les dispositions statutaires et la pratique quotidienne des acteurs (D. D. A. Nassa, 2005, p. 283). Les textes, y compris le niveau de taxation des différentes opérations, s'appliquent « à la tête du client », malgré le fait que les douaniers et les transitaires donnent l'impression quelquefois d'appliquer les barèmes pour les taxations des marchandises. Il faut remarquer qu'il existe une défaillance dans l'application des textes. Comme ils le disent eux-mêmes, il peut faire un prix d'ami pour le dédouanement de la marchandise si les différents acteurs se connaissent. Dans le cas contraire la taxation peut être surévaluée. Ce qui pose un problème de frustration et de manque de transparence. En conséquence, les différents passants (conducteurs ou transporteurs) se font amis aux forces de l'ordre devenant ainsi des corrupteurs.

Sur les couloirs de transports et aux différents barrages des forces de sécurité, quelles que soient la régularité des transactions faites et la possession des pièces afférentes aux véhicules, aux dédouanements des marchandises, les opérateurs sont tenus de déboursier une « rente routière » qui varie en fonction de la personne qui contrôle : policier, phytosanitaire et douanier. Mais, les transporteurs eux-mêmes ne sont pas aussi exempts de tout reproche. Très souvent les camions sont surchargés, les pièces afférentes pour faire le trafic inter-état mises en route par les organisations sous régionales ne sont jamais complètes. Un regard sur les véhicules donne une idée de leur vétusté qui ne répond pas aux normes de sécurité requises. Tout cela entraîne un certain cafouillage dans le secteur du transport de marchandises et voyageurs de longue distance, par la corruption tous azimuts sur les couloirs de transports, qui fait le bonheur des uns et des autres. Chacun des acteurs y trouve son compte. Toutes les mesures prises par les pouvoirs publics et les organisations sous régionales pour limiter le phénomène ont échoué. Les plus spectaculaires concernaient celles qui visaient à réduire le nombre de barrages routiers, à appliquer un tarif extérieur commun et à exempter de droits de douane des produits issus de l'espace UEMOA.

A ces difficultés, il faut ajouter celles liées aux brimades dont sont victimes les chauffeurs de camions. En effet, depuis l'application de la mesure qui vise à réduire le nombre de barrages routiers, une des mesures prises pour réduire les tracasseries routières, le contrôle des biens et des personnes sur les axes du milieu d'étude est courant. Selon les forces de sécurité, les camionneurs sont de mèche avec les contrebandiers qui leur donnent un pourboire pour les aider à traverser tous les barrages routiers ou sont eux-mêmes des contrebandiers. Pour faire face à ce phénomène, des fouilles de camions sont courantes à chaque arrêt et les camionneurs sont sommés de déclarer leur équipage, pièces à l'appui. Il leur est également reproché de dépasser largement le nombre de personnes autorisées à être à bord des camions. Très souvent des contrôles inopinés sont effectués pour démasquer ces pratiques. Les camionneurs considèrent que ces brimades leur portent préjudice. Les pertes de temps aux postes de contrôle ne sont pas sans conséquence sur les activités. Cette situation serait aussi à la base des franchissements illicites.

En plus, l'insécurité transfrontalière est toujours une préoccupation majeure pour les acteurs transfrontaliers. En effet, dans la zone neutre, autrement dit à Kourou/Koalou, tout comme la zone N'Dahonta et Cobly, l'insécurité est grandissante. Chaque fois les bandits communément appelés coupeurs de route opèrent sur ces voies et font des victimes. Ainsi, dans le secteur d'étude l'insécurité devient de plus en plus inquiétante sur ces différentes voies et pistes rurales. De même, en dehors du marché d'arrondissement central des Communes d'étude qui sont clôturés, environ les deux tiers (2/3) des hangars de tous ces

marchés sont en paille, de sorte que les marchés dans leur ensemble sont exposés aux risques d'incendie, d'intempérie climatique etc. Cette situation entraîne la faible implication des élus locaux dans la mobilisation des ressources entraînant le non suivi et du ralentissement du système de collecte des taxes. Par conséquent, le taux de mobilisation des ressources propres reste encore faible. Ce qui explique que ces Communes sont fortement dépendantes de l'Etat sur le financement des actions de développement. Il est donc souhaitable que des solutions idoines soient faites afin de donner une autre forme aux échanges transfrontaliers dans les Communes frontalières de l'Atacora.

### **2.2.2. Propositions d'actions pour un développement durable du secteur d'étude**

Face aux différents problèmes ci-dessus mentionnés, cette section analyse les perspectives d'avenir de l'espace frontalier nord-ouest de l'Atacora au regard des évolutions récentes constatées. Elles sont appréciées par rapport à trois événements marquants : d'une part, la gestion des ressources productives (terre et autres ressources naturelles) et de l'état défectueux des voies et pistes rurales et d'autre part, l'application des textes.

#### **2.2.2.1. Gestion des ressources productives**

La zone d'étude subit de plus en plus une forte pression sur les ressources productives. Cette pression est due à deux phénomènes majeurs : l'augmentation de la population et l'avancée du sahel. En effet, l'augmentation assez rapide de la population qui exerce des activités économiques consommatrices des ressources naturelles, terres et ressources ligneuses, notamment. La densification des activités agricoles et pastorales a un impact sur la disponibilité des terres de bonne qualité. Elle contribue à détériorer la fertilité des sols (surexploitation, lessivage, etc.). Cette situation est aggravée par la détérioration des ressources liée à l'avancée du sahel. L'ensemble de ces phénomènes accélère la déforestation de la zone et se traduit aussi par un amenuisement des plans d'eau comme l'ont montré les photos satellites récentes du secteur d'étude (B. Yokossi, 2012, p. 72). Des mesures urgentes doivent être prises pour limiter des dégâts causés à l'environnement, il s'agit de :

- changer les systèmes de production en vigueur dans la zone et basé sur l'extension des superficies cultivées. Il importe aussi d'évoluer vers les systèmes intensifs avec apport de la fumure organique ou de nutriments chimiques et développer les systèmes reposant sur l'association de l'élevage à l'agriculture ;
- développer le reboisement en intensifiant les initiatives actuellement en cours (plantation de teck, d'anacardier, et de karité), afin de compenser un tant soit peu les énormes superficies détruites dans le cadre des cultures ;
- développer les retenues d'eau à but multiple (production végétale, production maraîchère, élevage, aquaculture). Ainsi, il faut encourager la réalisation de retenues d'eau qui peuvent permettre, non seulement de développer les cultures vivrières, mais aussi limiter la divagation des animaux, source de conflit entre éleveurs et producteurs agricoles ;
- aménager les bas-fonds pour promouvoir la riziculture et les cultures maraîchères qui font l'objet d'une demande très forte dans le secteur.

Ces stratégies permettront de densifier les activités économiques de la zone tout en préservant ou en conservant son potentiel de ressources naturelles. En dehors de la gestion des ressources productives, il faut également se pencher sur les problèmes de l'état défectueux des pistes et voies de communications et des tracasseries routières.

#### **2.2.2.2. Remédier aux tracasseries routières et à l'état défectueux des pistes**

Pour faire face aux opportunités et aux défis de la mondialisation, de plus en plus, les nations développées et en voie de développement s'attellent à intégrer leurs économies à



l'échelle régionale. La quête de l'objectif de développement en Afrique suppose que les pays doivent s'engager avant tout dans la voie de la stabilité et de la bonne gouvernance politique. On estime que, la synergie infrastructure de transport routier et régionalisation produit des effets positifs de nature à réduire la pauvreté et à permettre dans une certaine mesure le développement durable (E. Koulakoumouna, 2012, p. 66). Pour qu'elle soit réelle, effective et visible, il faut des infrastructures régionales intégratives. D'où la place et le rôle évidents du transport et du réseau routier dans la réalisation de ce processus.

En effet, le transport routier demeure le mode de déplacement le plus dominant en Afrique. L'investissement de transport routier représente à la fois un levier du développement et un accélérateur important du processus de régionalisation. En tant que levier, l'investissement de transport routier (construction, entretien et services divers) présente des effets positifs sur la croissance économique et le bien-être. Les routes représentent donc un déterminant majeur du développement agricole et de l'épanouissement du milieu rural. Au Bénin et principalement dans les Communes frontalières de l'Atacora, le transport routier constitue le principal moyen d'évacuation des produits agricoles.

Les échanges transfrontaliers dans ces Communes frontalières mettent l'accent sur l'exportation de produits agricoles vers les marchés des pays limitrophes à savoir le Burkina-Faso et le Togo. Les importations des produits manufacturés venant du Togo sont très importantes à en croire leur présence massive sur les marchés des Communes d'étude. Cependant, dans le milieu d'étude, les pistes principales qui servent aux différents échanges sont en perpétuelle dégradation surtout dans la période pluvieuse principalement dans les mois de juillet à septembre. Cette période connaît une rupture des échanges à cause des inondations des pistes telles que cela a été mentionné. A cet effet, la réalisation du pont traversant la rivière d'Oti dans la préfecture de Mandouri au Togo permet d'élargir les marchés, d'accroître la production (biens et des services), et de réduire les coûts des services de transport. Par conséquent, il permet l'intensification des échanges et l'amélioration des résultats commerciaux, tant au niveau du Togo qu'au niveau de la Commune de Matéri.

Pour que cela soit effectif, il est important de rappeler que le chef-lieu de la Commune de Matéri est joignable par voie de terre et que cette route est très peu carrossable. Son état se dégrade sérieusement en saison de pluie. Il est donc impérieux que les autorités béninoises surtout de la Commune de Matéri se penchent également sur le bitumage de la route Tiélé-Doga (village frontalier avec la préfecture de Mandouri) en passant par la ville de Matéri et l'arrondissement de Gouandé (48 km) et également sur la réfection de la piste reliant l'arrondissement de Gouandé à la Route Nationale Inter-Etat n°3 (bitumée) passant par l'arrondissement de Tantéga (22 km) afin de faciliter les échanges dans cet espace frontalier et de façon permanente.

En outre, à défaut d'un bitumage, la route nationale inter-Etats Tanguiéta-Gando (Togo) qui relie également l'arrondissement central de Coby à Tanguiéta a été l'objet d'un aménagement en 2000 et un entretien mécanisé (reprofilage lourd), doublé d'une mise au gabarit en 2010, grâce à l'appui du Ministère des Travaux Publics et des Transports (Mairie Coby, 2017, p. 58). Cette intervention facilite l'accessibilité de la Commune de Coby, impulsant ainsi l'économie locale.

Toutefois, il convient de notifier que l'état du réseau routier est suffisamment dégradé surtout en période de la saison pluvieuse entraînant ainsi, l'accès difficile à plusieurs villages par rapport au chef-lieu de leur arrondissement à cause du mauvais état des pistes ou de l'inexistence d'ouvrages d'art de désenclavement adéquats. Il est important de les réhabiliter et de mettre en place des stratégies pérennes d'entretien. Le tableau I suivant présente les pistes prioritaires qui nécessitent des travaux de réhabilitation et d'entretien.

**Tableau I : Etat du réseau routier dans les Communes frontalières de l'Atacora**

Axes routiers	Linéaire en km	Arrondissement(s) desservi (s)	Observations
Tiélé – Doga	48 km	Matéri et Gouandé	Voies secondaires stratégiques pour accéder à la Commune de Matéri et à la frontière du Togo (Mandouri)
Gouandé – RNIE 3	22 km	Gouandé et Tantéga	
RNIE 9	67,5 km	Tanguiéta – Taïacou - N'Dahonta – Cobly et Datori	Très fréquentée à cause de son caractère frontalier
Cobly – Matéri	25 km	Cobly – Tapoga et Matéri	Voies secondaires stratégiques pour accéder aux Communes (Matéri – Cobly – Boukoumbé)
Cobly – Boukoumbé	45 km	Cobly – Manta – Boukoumbé	
Manta – Taïacou	21 km	Manta et Taïacou	Piste rurale stratégique pour évacuation des produits agricoles

**Sources :** Enquête de terrain, 2024

Il est important de rappeler que la réhabilitation de ces axes routiers serait un atout pour les échanges. En plus, pour le développement activités commerciales, l'Etat béninois doit à travers le Ministre des Infrastructures et des Transports se pencher désormais sur le bitumage de la Route Nationale Inter-Etat n° 9 (Tanguiéta – Datori, passant par l'arrondissement central de Cobly) très pratiquée, afin de faciliter les échanges commerciaux. De même, il faut admettre que, le transport routier est un véritable catalyseur des diverses relations économiques au sein d'une communauté régionale. Ainsi, un réseau routier viable ouvre des possibilités d'élargissement de marchés, permet l'évacuation de la production et par conséquent l'accroissement de la productivité et des revenus agricoles.

Pour sécuriser les populations de cet espace transfrontalier, les Etats béninois, burkinabé et togolais en collaboration avec les autorités locales doivent particulièrement renforcer et encourager les unités de sécurité et de surveillance. Ils doivent à cet effet, doter davantage les services de sécurité frontalière de matériels afin qu'ils puissent assurer pleinement leurs missions sécuritaire de biens et de personnes ; sensibiliser davantage les acteurs privés du commerce transfrontalier afin qu'ils coopèrent avec les forces de sécurité dans l'intérêt de tous et de même réfectionner et aménager des marchés surtout du côté béninois.

Dans le cadre d'une coopération sous régionale, l'ensemble des Etats voisins du Bénin devra se soumettre aux objectifs institutionnels de la mise en œuvre communautaire des plans régionaux d'aménagement du territoire, ce qui pourrait faciliter la circulation des biens et des personnes sur l'ensemble du réseau routier. Quelques recommandations sont notifiées pour le bon fonctionnement de l'administration décentralisée.

### 2.2.2.3. Contribution à la politique organisationnelle et technique

Toutes les collectivités décentralisées en général, comme les Communes frontalières de l'Atacora en particulier, sont confrontées à plusieurs difficultés dont il urge de proposer des moyens pour un possible redressement. En effet, le développement est une valeur mondiale impliquant un changement désirable, un mouvement général de satisfaction permanente des besoins fondamentaux des populations à court, moyen et long termes (I. Tadjia, 2013, p. 7). Pour ce faire, les recommandations portent d'abord sur l'amélioration des ressources disponibles et ensuite sur la prise en compte des considérations économiques et non politiques pour la décentralisation.



Comme le suggère G. Muberankiko (2013, p. 135), pour ce qui concerne l'amélioration des ressources disponibles, il serait souhaitable qu'une action soit menée dans le sens de la qualification des agents de l'administration et de la mise à la disposition des collectivités de moyens financiers. S'agissant de la qualification des agents de l'administration, la formation du personnel et des élus est indispensable et doit occuper une place de choix dans la mise en œuvre des politiques de décentralisation (J. Clauzel cité par G. Muberankiko, 2013, p. 135). Que la formation s'adresse aux agents cadres, ou aux élus, doit s'inscrire dans la durée et être faite autant que possible sur le terrain, sous forme de compagnonnage, avec le souci constant d'allier savoir, savoir-faire et savoir être. Après la formation, il faut l'application rigoureuse de la théorie « l'homme qu'il faut à la place qu'il faut ».

D'ailleurs, l'efficacité de la décentralisation de l'administration territoriale ne s'arrête pas seulement à l'amélioration des ressources humaines, il faut aussi les moyens financiers. Il s'agit d'abord d'assurer une bonne gestion des ressources financières locales. Pour cela, les ordonnateurs en fonction dans les collectivités locales doivent être des agents qualifiés pour le poste qu'ils occupent et qu'ils soient professionnellement conscients du devoir qui leur incombe. Les autorités centrales doivent savoir aussi que les possibilités de financement doivent être en adéquation avec les compétences confiées aux collectivités locales. Ensuite, la mise en place d'une fiscalité locale devra faire appel à des concepts fondamentaux visant à :

- permettre aux contribuables payeurs de taxe de faire un lien direct entre les services rendus, les coûts de ces services et les taxes prélevées afin de diminuer la part de l'informel dans la fiscalité du pays ;
- permettre la mise en place d'une base de taxation foncière et un système de tarification des services municipaux qui aideraient aussi à réduire le secteur de l'informel dans la fiscalité, en plus d'établir une péréquation qui pourrait s'avérer bénéfique.

Cette technique fiscale pourrait aider à stabiliser les finances publiques et permettre le financement des infrastructures locales sur les marchés financiers. Après l'amélioration des ressources disponibles, il faut aussi la prise en compte des considérations économiques (les critères devant servir de base pour la décentralisation territoriale devraient être d'ordre économique par exemple que les taux des divers impôts et taxes qui alimentent le budget local soient déterminés par l'organe local compétent) et non politique (éviter des manipulations politiques) pour la décentralisation. Ceci pour permettre à la décentralisation d'atteindre son objectif de développement socio-économique.

Par ailleurs, il résulte de l'analyse du modèle SWOT que les facteurs internes favorables aux échanges transfrontaliers montrent que les forces dont regorge le secteur d'étude sont en réalité des forces inefficaces du fait des faiblesses existantes. Car les voies et pistes rurales sont impraticables surtout en saison des pluies, actuellement seul la route Natitingou-Boukoubé est praticable. A cela, s'ajoute l'insuffisance des structures financières pour booster les activités économiques favorables au développement local. En plus de ces facteurs internes, il est noté des déterminants externes favorables aux échanges transfrontaliers dont les opportunités découlent de la proximité de marchés étrangers (Burkina-Faso et Togo) favorables au ravitaillement et à l'écoulement des produits et de l'existence des réseaux de communication dense. Ces opportunités sont noyées face aux menaces qui pèsent sur les échanges transfrontaliers du fait de l'impraticabilité des voies et pistes rurales et de la politisation de l'administration communale. Ces facteurs appellent alors à des défis et enjeux majeurs à l'amélioration de l'organisation des échanges transfrontaliers dans le secteur d'étude.

### 3. Discussion

Les travaux réalisés sur les échanges transfrontaliers au nord-ouest de l'Atacora confirment qu'il existe réellement des problèmes qui sont devenus des entraves au

développement de l'activité commerciale et des mouvements de personnes aux différents postes frontières, et sur les couloirs de transports. Mais plus que les questions récurrentes de sécurité et de tracasserie, trois difficultés majeures se détachent : l'effet des activités agricoles sur l'environnement ; l'état défectueux des voies et pistes rurales et les difficultés d'application des textes qui régissent les échanges. L'insécurité transfrontalière est une préoccupation majeure pour les commerçants. En effet, d'après les résultats d'enquête obtenus par S. Ligali (2017, p. 63), 33,61 % des acteurs enquêtés affirment avoir été victimes des agressions de la part des coupeurs de route.

Les acteurs du commerce transfrontalier sont aussi confrontés à d'autres difficultés au niveau des forces de sécurité. Ainsi, avec le service de douane, les acteurs déplorent le manque d'un barème de paiement et pensent aussi que les droits de douane sont très élevés. Par conséquent, ils payent plus qu'il en faut. Avec la police frontalière, le rançonnement est le principal problème soulevé par les acteurs. Ces derniers estiment qu'ils payent plus qu'il en faut. Ils estiment aussi qu'il y a trop de contrôle en route (S. Ligali, 2017, p. 64). En ce qui concerne le commerce des produits pétroliers en général et de l'essence en particulier, il faut signaler qu'il ne cesse pas de créer des désagréments aux acteurs eux même, à l'environnement (dégradation des voies, incendies, dommages corporels et matériels, décès, etc.). Allant dans le même sens, M. M. Mamadou Koné (2015, p. 168) précise que les boycotts sont systématiquement décrétés par les commerçants du Niger toutes les fois où les autorités béninoises prennent des décisions unilatérales visant à faire payer des frais supplémentaires aux commerçants ou face à toute tentative de remise en cause de clauses sur le transport des marchandises sur le corridor béninois. Pour définir un cadre adéquat des échanges transfrontaliers entre pays, (D. D. A. Nassa, 2005, p. 292), les analyses montrent qu'il faut approfondir les études concernant ce domaine d'activité important pour les économies des pays de la sous-région, par la création d'un observatoire des frontières.

## **Conclusion**

La présente étude a permis de remarquer que plusieurs difficultés entravent le développement des échanges transfrontaliers dans les Communes concernées. Parmi ces difficultés, les plus couramment évoquées par les opérateurs économiques sont celles relatives aux tracasseries des forces de contrôle, de l'état défectueux des routes et l'insécurité. De même, environ les deux tiers (2/3) des hangars de tous ces marchés sont en paille, de sorte que les marchés dans leur ensemble sont exposés aux risques d'incendie. Cette situation entraîne la faible implication des élus locaux dans la mobilisation des ressources entraînant le non suivi et du ralentissement du système de collecte des taxes. Ce qui explique que ces Communes sont fortement dépendantes de l'Etat sur le financement des actions de développement. Face à ces contraintes, il urge que les autorités centrales et locales prennent les dispositions adéquates pour soulager les acteurs et faire de cet espace un véritable instrument de développement et de lutte contre la pauvreté ; le renforcement de contrôle de sécurité, de construction des infrastructures marchandes et la réhabilitation des pistes et du bitumage de la RNIE n° 9 notamment.

## **Références bibliographiques**

- ABDOUL Mouhamadou, DAHOU Karim, DAHOU Tarick, GUEYE Cheikh et HAZARD Eric, 2007, Les dynamiques transfrontalières en Afrique de l'Ouest, « Le cas de la Sénégalie méridionale », in Enda Diapol, Ottawa, Dakar, Paris, CRDI, Enda Diapol, Karthala, 115 p.
- BONNASSIEUX Alain, 2005, Migrations et frontières en Afrique : Quelles représentations ? Café géographique, Université de Toulouse-Le Mirail, 13 p.
- DAHOU Karime, DAHOU Tarik et GUEYE Cheikh, 2007, « Le cas "SKBo" », in Enda Diapol, Les dynamiques transfrontalières en Afrique de l'Ouest, Ottawa, Dakar, Paris, CRDI, Enda Diapol, Karthala, 52 p.

433 INSAE, 2013, Cahier des villages et quartiers de ville du département de l'Atacora (RGPH-4,  
434 2013). 38 p.

435 KOULAKOUMOUNA Etienne, 2012, Transport routier et effectivité de l'intégration régionale  
436 : enjeux et contraintes pour le développement durable au sein de la CEMAC. Revue humanisme et  
437 entreprise 2012/4 n° 309. pp 61 – 84.

438 LIGALI Soulaemann, 2017, Incidences socio-économiques du commerce transfrontalier dans la  
439 commune de Sèmè-Kpodji. Mémoire de Master de Géographie, Université d'Abomey-Calavi, MIRD,  
440 91p.

441 MAMADOU KONE Mahaman Moustapha, 2015, Marchands ouest-africains et marchés  
442 frontaliers : construction d'une communauté d'affaires. Thèse de doctorat en Géographie. Université  
443 Michel de Montaigne - Bordeaux III, 265 p.

444 MUBERANKIKO Gervais, 2013, La contribution de la décentralisation au développement  
445 local. Etudes africaines, Paris, harmattan, 155 p.

446 NASSA Dabié Désiré Axel, 2005, Commerce transfrontalier et structuration de l'espace au nord  
447 de la Côte d'Ivoire. Thèse de doctorat : Géographie : Université Michel de Montaigne-Bordeaux 3,  
448 336 p.

449 NASSA Dabié Désiré Axel, 2008, Dynamisme d'une ville stimulé par la frontière : l'exemple  
450 d'Ouangolodougou au Nord de la Côte d' Ivoire. Territoire en mouvement Revue de géographie et  
451 aménagement. 12 p.

452 TADJA Idrissou, 2013, Mécanisme du lotissement et conflits domaniaux dans la ville de  
453 Tanguiéta. Mémoire de maîtrise de géographie, FLASH, UAC, 82 p.

454 TSIGBE Nutefé Koffi, 2013, Frontières, Dynamique socio-économique et Trans culturalité en  
455 Afrique :Etude comparée de « SanvéeCondji/Hilla Condji » et du « Terminal du sahel » au Togo,  
456 article, 21 p.

457 YOKOSSI Kogré Béatrice, 2014, Dynamique d'occupation agricole de l'espace frontalier  
458 bénino-burkinabé : secteur Materi-Pama. Mémoire de maîtrise de géographie, UAC/FLASH/DGAT,  
459 91 p.