

1                   **DIFFICULTIES AND PROSPECTS OF CROSS-**  
2                   **BORDER TRADE IN THE NORTH-WEST OF**  
3                   **ATACORA IN BENIN**

4                   **Abstract**

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

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

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

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

20                  **Introduction**

21                  La dynamique socioéconomique qui naît dans les milieux transfrontaliers, fruit de la  
22                  cohabitation entre les peuples d'origines différentes, conduit de gré ou de force, à un brassage.  
23                  C'est le cas de la zone de Sikasso, Korhogo et Bobo-Dioulasso (K. Dahouet *et al.*, 2007, p. 16),  
24                  de la Sénégambie méridionale (M. Abdoul *et al.*, 2007, p. 54) ou encore celle de  
25                  Ouangolodougou, entre le Nord de la Côte-d'Ivoire, et le Sud du Mali et du Burkina Faso (D.  
26                  D. A. Nassa, 2008, p. 7) et du secteur Matéri - Pama (B. Yokossi, 2014, p. 74). Les  
27                  populations sont de plus en plus motivées à s'installer dans des zones frontalières, soit pour se  
28                  livrer aux activités génératrices de revenus afin d'assurer leur subsistance, soit pour «  
29                  apprivoiser » la frontière en vue de l'adapter à leurs réalités socioculturelles quotidiennes (N.  
30                  K. Tsigbe, 2013, p. 1). De plus, les frontières nationales, fixées à l'époque coloniale sans tenir  
31                  compte des réalités socioculturelles ni des potentialités des territoires, ne font sens que depuis  
32                  quelques décennies. Elles ont une portée relative pour les groupes ethniques répartis sur  
33                  plusieurs Etats, dont les membres partagent les mêmes références (A. Bonnassieux, 2005, p.  
34                  1).

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

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

## 47 **1. Méthodologie**

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

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

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

## 74 **2. Résultats et Discussion**

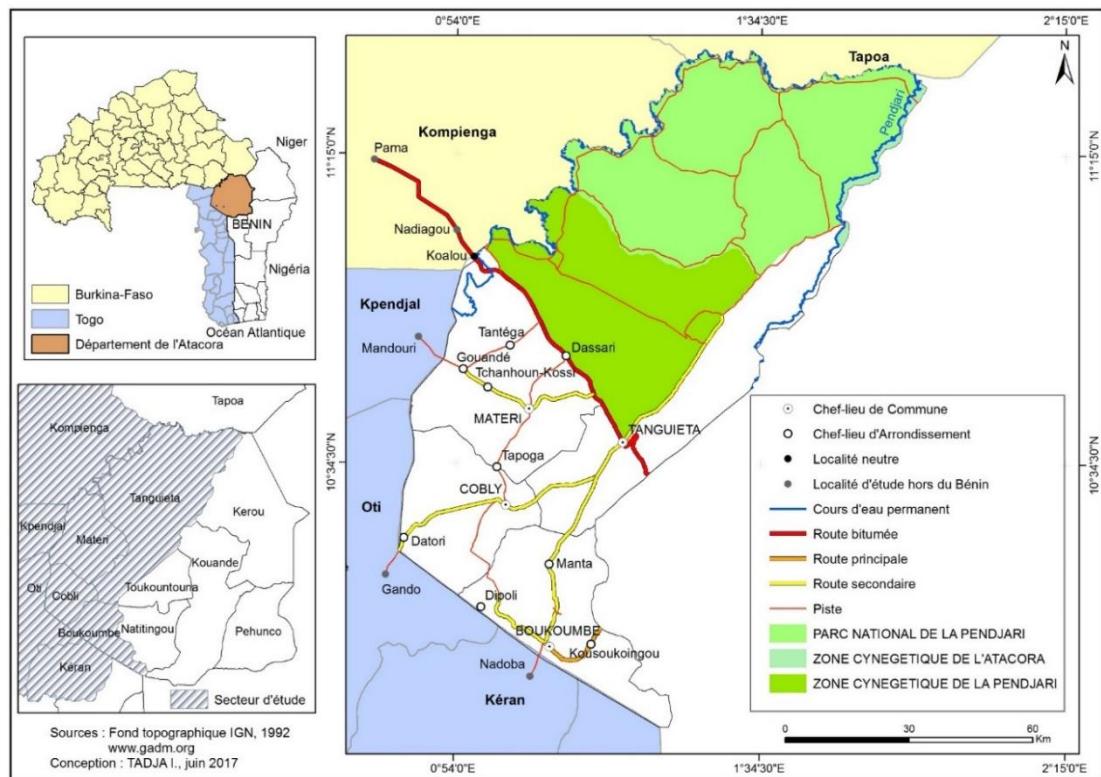
75 Cette rubrique met en relief les résultats et la discussion. Les résultats présentent les  
76 difficultés des acteurs au quotidien et des approches de solutions pour remédier à leur  
77 calvaire.

### 78 **2.1.Localisation du milieu d'étude**

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

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

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



94  
95 **Figure 1 : Situation géographique du milieu d'étude**

96 Le secteur d'étude est un espace frontalier entre le Bénin, le Burkina Faso et le Togo. Il  
97 est situé entre les parallèles  $10^{\circ} 05' 12''$  et  $11^{\circ} 28' 44''$  de latitude Nord et les méridiens  $0^{\circ}$   
98  $42' 49''$  et  $1^{\circ} 56' 22''$  de longitude Est. Il comprend les Communes frontalières du  
99 département de l'Atacora que sont : Boukoumbé, Cobly, Matéri et Tanguiéta, situées à  
100 l'extrême Nord-Ouest du Bénin. Il est limité au Nord par la Commune de Pama (Burkina  
101 Faso), au Sud et à l'Ouest par les Communes de Nadoba, Gando et Mandouri (République du  
102 Togo) des trois Communes (Boukoumbé, Cobly et Matéri) mais au niveau de Matéri, au  
103 Nord-Est par la Commune de Kerou, à l'Est par les Communes de Toukountouna et de  
104 Kouandé et au Sud - Est par la Commune de Natitingou.

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

## 111 **2.2.Difficultés liées aux échanges transfrontaliers et perspectives**

### 112 **2.2.1. Difficultés liées aux échanges transfrontaliers**

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

#### 117 **2.2.1.1.Effet des activités agricoles sur l'environnement**

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

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

### 136 **2.2.1.2.Etat défectueux des voies et des pistes rurales**

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



147 **Planche 1 : Etat dégradé des voies à Matéri et à Boukoumbé**  
148 **Prise de vues :Tadja, 2024**

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

158       **2.2.1.3.Absence de lisibilité dans les opérations de transactions commerciales et les**  
159       **difficultés d'application des textes**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

253 Pour faire face aux opportunités et aux défis de la mondialisation, de plus en plus, les  
254 nations développées et en voie de développement s'attendent 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 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 Cobly 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 Cobly, 2017, p. 58). Cette intervention facilite l'accessibilité de la Commune de Cobly, 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
Tiébé – Doga	48 km	Matéri et Gouandé	Voies secondaires
Gouandé – RNIE 3	22 km	Gouandé et Tantéga	stratégiques pour accéder à la Commune de Matéri et à la frontière du Togo (Mandouri)
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

304 **Sources :**Enquête de terrain, 2024

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

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

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

### 326 **2.2.2.3.Contribution à la politique organisationnelle et technique**

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

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

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

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

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

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

### 381 **3. Discussion**

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

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

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

## 409 Conclusion

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

## 424 Références bibliographiques

425 ABDOUL Mouhamadou, DAHOU Karim, DAHOU Tarick, GUEYE Cheikh et HAZARD Eric,  
426 2007, Les dynamiques transfrontalières en Afrique de l'Ouest, « Le cas de la  
427 Sénégambie méridionale », in Enda Diapol, Ottawa, Dakar, Paris, CRDI, Enda Diapol, Karthala, 115 p.  
428 BONNASSIEUX Alain, 2005, Migrations et frontières en Afrique : Quelles représentations ?  
429 Café géographique, Université de Toulouse-Le Mirail, 13 p.

430 DAHOU Karime, DAHOU Tarik et GUEYE Cheikl, 2007, « Le cas "SKBo" », in Enda  
431 Diapol, Les dynamiques transfrontalières en Afrique de l'Ouest, Ottawa, Dakar, Paris, CRDI, Enda  
432 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'Ouagolodougou 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.