

## ***Rôle des infrastructures de transport dans la construction de l'espace ouest-africain***

ABDO Hassan Maman<sup>1</sup>

*Résumé* : Ce papier se propose d'analyser les contraintes infrastructurelles de transport qui conditionnent, dans une certaine mesure, la construction de l'espace économique ouest-africain dans le cadre de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). Il pointe du doigt les coûts excessifs de transport découlant des mauvaises conditions géographiques et du piège de proximité. La hausse des coûts de transactions et de transport augmente les prix des marchandises, diminue le volume des échanges extérieurs et intra-régionaux tout en réduisant la mobilité des produits et des facteurs. Il en résulte une contre-performance des économies et des entreprises. Ces paramètres qui jouent un rôle déterminant dans le processus de régionalisation se traduisent par de faibles niveaux de croissance économique. Ainsi, la construction inerte de l'espace ouest-africain se trouve-t-elle piégée par l'inefficacité des politiques d'infrastructures mises en œuvre depuis la création des institutions communautaires dans les années 1970.

*Mots clés* : infrastructures de transport, coûts de fret, proximité, « mauvaises conditions géographiques », espace ouest-africain, régionalisation, croissance.

Mots clés : infrastructures de transport, proximité, espace ouest-africain, régionalisation, croissance.  
Classement JEL : N77, N97, O18, O40, R41

*Abstract*: This paper analyzes the transportation infrastructures constraints which condition, in some extent, the construction of West- African economic space. It shows the excessive transportation costs coming from the “bad geography” and the proximity trap. The rising of transaction and transportation costs increases the merchandises prices, decreases the exterior and intra-regional exchanges by reducing the products and factors mobility. It results a counter-performance of economies and enterprises. These parameters which play a determinant role in the process of regionalization result in low levels of economic growth. Thus, is the inert construction of West-African space trapped by the inefficiency of infrastructures' policies implemented since the community institutions creation in 1970s?

*Key words*: Transportation infrastructures, freight costs, proximity, bad geography, West-African space, regionalization, growth.

### **Introduction**

La régionalisation en Afrique de l'Ouest évolue dans un environnement politique, économique et social instable et incertain. Elle fait face à l'étroitesse du marché aussi bien en

---

<sup>1</sup>Faculté des sciences économiques et juridiques  
Université Abdou Moumouni de Niamey au Niger

termes de création de richesse, de pouvoir d'achat des consommateurs que du nombre d'habitants. Or cette régionalisation vise à terme un processus endogène de territorialisation, d'attractivité et de maintien des talents et des capitaux productifs dans la perspective d'intensifier le commerce intra-communautaire et de créer un climat des affaires favorable. La dynamique territoriale d'attractivité résultant de la qualité des investissements dans les infrastructures de transport renvoie aux stratégies axées sur la construction de capacités régionales. Elle tarde cependant, à se produire au rythme souhaité du fait, entre autres, de la lenteur dans la manifestation des facteurs censés l'impulser.

De ce fait, la dynamique de la régionalisation se heurte à des difficultés diverses qui freinent la construction de l'espace économique amorcée dans le cadre de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) depuis plusieurs décennies. Jusqu'à aujourd'hui, les problèmes économiques spécifiques de chaque Etat ouest-africain ne sont pas encore « communautarisés ». L'absence de coordination des politiques nationales dans le cadre d'un regroupement communautaire montre que la construction d'un marché unifié qui se fait avec des institutions nationales dans un contexte de chauvinisme plus ou moins marqué constitue toujours une préoccupation majeure. L'Afrique de l'Ouest prise par les trappes de la pauvreté et par la crise du modèle de développement est insérée dans une logique périphérique. Certes, le marché régional est censé connaître une évolution dynamique avec la redéfinition du rôle de l'Etat, du secteur privé et de la société civile consécutive à la libéralisation des économies au cours de la période 1980-1990. Mais les résultats de ces politiques économiques d'inspiration libérale ne semblent pas à la hauteur des attentes du fait notamment de la fragmentation des économies, des institutions publiques nationales réputées instables et inaptées à faire émerger une véritable culture de gouvernance administrative, entrepreneuriale et économique à la mesure des enjeux de la construction de l'espace économique ouest-africain. Le capitalisme financiarisé et mondialisé soutenu par des puissants Etats accroît sans cesse la vulnérabilité de ces économies sous-développées.

C'est pourquoi la dynamique économique de la région continue-t-elle comme elle a toujours été, à être principalement impulsée de l'extérieur traduisant ainsi la faiblesse du processus de régionalisation. Au cours de ces vingt dernières années, la baisse tarifaire au cordon douanier a fait ressortir la nécessité de s'attaquer à une gamme diversifiée « d'obstacles non tarifaires » qui limitent gravement le commerce intra-régional. C'est particulièrement le cas de la faiblesse des infrastructures de transport. Celles-ci ont-elles joué un rôle déterminant dans la croissance économique et la construction de l'espace régional

dans le cadre de la régionalisation institutionnalisée ? Telle est la question à laquelle ce papier s'efforce d'apporter des éléments de réponse.

L'approche méthodologique déclinée ici repose sur l'analyse statistique. Elle consiste, d'abord, à établir le lien entre la croissance et le développement des infrastructures de transport à travers la littérature théorique et empirique même si nombre d'auteurs estiment que la mesure de l'impact des infrastructures de transport sur la croissance pose de nombreux problèmes méthodologiques. Ensuite, en partant de cette relation établie à partir des faits stylisés la conformité ou non du lien de corrélation entre ces infrastructures de transport et la croissance en l'Afrique de l'Ouest.

L'article est structuré en deux parties. La première examine la relation entre les infrastructures de transport créatrices d'externalités et la croissance économique conduisant au recentrage des économies sur l'espace économique ouest-africain (§ 1). Les forces économiques susceptibles de construire la proximité, facteur essentiel identifié par les modèles de gravité en matière d'intensification des échanges intra-régionaux y sont analysées (§ 2). La deuxième partie s'intéresse aux conséquences du poids des infrastructures de transport résultant des insuffisances des dépenses d'investissements (§ 1) et de l'amplification des besoins infrastructurels de financement dans le domaine de transport dont l'insatisfaction a généré des coûts et des retards qui nuisent considérablement aux perspectives de la croissance économique en Afrique de l'Ouest (§ 2).

### **Section 1 - Infrastructures de transport et croissance économique**

Le transport se définit comme l'ensemble des moyens et des actions visant à déplacer quelque chose ou quelqu'un d'un lieu à un autre. C'est par nature une activité liée au territoire, à sa dimension, à sa géographie, à son organisation physique, économique et institutionnelle (Didier et Prud'homme, 2007). Il assure la mobilité des personnes et des biens. Comme le souligne Plassard (2003), la soif de mobilité, ce besoin d'aller toujours vers un ailleurs sans doute meilleur, que l'on retrouve dans toutes les sociétés, a poussé les hommes à imaginer sans cesse de nouveaux moyens de transport qui leur permettent d'aller plus vite et donc plus loin.

Les transports qui permettent de s'adapter à l'hétérogénéité de l'espace et à l'inégale distribution des ressources nécessaires à l'activité socio-économique tiennent une place essentielle dans l'économie et l'organisation sociale. Aussi, peut-on affirmer que les infrastructures de transport sont-elles susceptibles de produire des effets positifs sur la

croissance économique des pays ouest-africains ? Les nouvelles théories de la croissance et l'économie géographique permettent d'apporter des éléments de réponse à cette question.

### ***§ 1 Infrastructures de transport dans les théories de la croissance : le rôle de coûts de transport et de transaction***

Les espaces économiques intégrés peuvent être construits par la combinaison optimale de divers facteurs : « les infrastructures, l'abondance de la main-d'œuvre, les capacités de production, la technologie, le réseau commercial et les terrains industriels » (Krugman, 1991). Cette construction implique que tous ces facteurs fonctionnent au mieux de leurs capacités, les infrastructures de transport agissant comme catalyseurs. Ces dernières sont considérées par la Banque Mondiale (1996) comme des « indicateurs de participations aux activités nationales, régionales et internationales ». Elles constituent la mesure de l'efficacité économique qui conditionne la réussite de la régionalisation. Aussi, la coopération intra-régionale passe-t-elle par le développement d'infrastructures de communication constituées par un réseau dense de transport et de commerce.

De nombreux travaux portant sur les théories de la croissance endogène (Romer, 1986 ; Lucas, 1988 ; Barro, 1990) ont montré le rôle catalyseur que peuvent jouer certaines activités dont celles liées aux infrastructures de transport sur la croissance économique. Celles-ci dégagent des externalités dans leur propre domaine mais aussi pour l'ensemble de l'économie. Ces externalités jouent un rôle dans le développement des territoires si elles sont positives. Comme le souligne Henner (2000), l'utilité sociale de ces infrastructures de transport est alors supérieure à l'utilité privée calculée par les acteurs du marché qu'elle soit mesurée en termes de coûts ou en termes d'utilité marginale de l'acheteur. Et Généreux (2001) d'ajouter que l'utilité d'une route est d'autant plus forte qu'elle est associée à d'autres routes, et un système routier adapté au besoin de communication des entreprises accroît leur productivité. Ces infrastructures conduisent à des effets de diffusion de la croissance par le biais des échanges extérieurs et des investissements productifs en réduisant les coûts de transport entre territoires et les coûts de transaction entre agents éloignés. Selon Simon (1978), les agents ont "une rationalité limitée ou procédurale" en termes de capacité cognitive et d'informations disponibles. Lors d'un choix complexe, ils cherchent, non pas à maximiser leur utilité, mais à trouver des solutions acceptables, c'est-à-dire un niveau de satisfaction dans une situation d'incertitude où « toute transaction engendre des coûts à sa réalisation : coûts liés aux défaillances du marché, à la transmission d'informations, d'inputs, d'outputs,

de savoir-faire ou de marchandises » (Baumont, 1998). Ces coûts augmentent avec l'éloignement géographique des marchés où se déroulent les activités transactionnelles.

Les agglomérations urbaines sont des lieux d'intensification d'échanges, des espaces de création de richesses et de demande solvable. Les réseaux de commerce et de transport constituent un élément essentiel de l'articulation spatiale. L'urbanisation de la région ouest-africaine qui prend des formes variées met en relation les centres économiques. Les pays les moins urbanisés sont les plus exposés aux difficultés d'approvisionnement. Ces infrastructures peuvent attirer aussi « les activités intensives en connaissance concentrées sur des territoires riches en ressources cognitives spécialisées » (Benlhacen, 2011). Cet accès à l'économie fondée sur les connaissances peut permettre de repousser les frontières de la marginalisation subie des économies périphériques ouest-africaines qui peuvent devenir mondialisatrices plus que mondialisées. La construction de ces infrastructures fournit temporairement des emplois à de nombreux chômeurs et sans emploi. Les revenus distribués permettent de satisfaire une demande induite de biens de consommation dont le niveau et la structure peuvent jouer un rôle dans l'incitation des firmes à investir. Ce mécanisme crée, à son tour, des débouchés aux produits locaux. Ces emplois peuvent conduire à une croissance économique auto-entretenu, si les dépenses d'investissement sont réinjectées périodiquement pendant toute la durée du projet. Cette dotation infrastructurelle nécessaire est en mesure d'atténuer la pauvreté et les disparités régionales.

Les effets induits des infrastructures sur la croissance économique sont perceptibles à un double niveau, dans la sphère de la production et de la consommation comme le souligne un rapport de la Banque Africaine de Développement (BAD) en 1999 : les infrastructures sont à la fois un intrant intermédiaire, qui participe au processus de production des autres secteurs et accroît la productivité des facteurs et un bien de consommation, bénéficiant directement aux utilisateurs finals. Dans le même ordre d'idées les travaux de Martin et Rogers (1995) montrent que la distinction entre sphère marchande/non marchande a subi des mutations dans le temps : ainsi, des voies de communication terrestres ont été transférées de la sphère non marchande (chemins, routes) à la sphère marchande (autoroutes à péage). Les coûts de transport sont une fonction décroissante des infrastructures publiques régionales.

La construction de nouvelles infrastructures suppose des dépenses supplémentaires sous forme de taxe. Ceci se traduira par des effets de concentration des firmes si la baisse de la demande due à l'augmentation des impôts est plus que compensée par la hausse des taxes suscitées par les infrastructures. L'effet net sur la location des rendements du capital et de la demande dépendra du stock d'infrastructures de chaque région et du degré d'économies

d'échelle (Hugon, 2000). L'efficacité de la production croît avec le volume de la demande. La fixité du coût par la pratique est source d'économies d'échelle. Le modèle de Findlay (1995), à facteurs spécifiques qui s'inscrit dans cette logique, montre que les coûts de transport élevés sur les biens intermédiaires incorporés dans la production des biens échangeables accroissent les inégalités entre pays après spécialisation. La Commission Economique des Nations-Unies pour l'Afrique (CEA, 2005) s'est appuyée sur les résultats de nombreuses études empiriques pour conclure à l'existence d'un lien significatif entre les actifs infrastructurels dont les transports et la croissance. Les infrastructures fournissent des indications sur l'efficacité relative avec laquelle les systèmes économiques marient les deux facteurs traditionnels, le capital mesuré par la somme des investissements matériels et le travail par le nombre d'heures ouvrées. Elles ont des effets significatifs sur la productivité globale, c'est-à-dire cette boîte noire contenant tout ce qui est inexplicé par le travail et le capital. Elles sont fortement corrélées avec la croissance. Leur insuffisance tend notamment à ralentir le rythme de croissance des pays ouest-africains. A l'inverse, « leur amélioration jusqu'au seuil jugé optimal a un effet de 1 ou de 2 points de pourcentage sur le taux de croissance par habitant » (Banque Mondiale, 2010).

On ne peut compter sur la seule initiative privée pour investir dans les externalités en vue d'assurer une réallocation de l'optimum social. Les biens publics sont soumis au problème de passer clandestin. Chacun a intérêt à ce qu'ils aient la taille la plus grande possible, mais en prenant soin de laisser les autres les financer. Dans ce cas, l'équilibre concurrentiel walrasien aboutit à un taux de croissance de l'économie inférieur à l'optimum social. Ce résultat constitue un argument fort avancé par les théories de la croissance endogène pour réhabiliter le rôle de l'Etat. L'intervention publique est requise pour permettre à la collectivité d'atteindre un niveau élevé du bien-être. La réduction des coûts de transport sur les facteurs et les produits a un effet d'entraînement sur les investissements du secteur privé. Toutefois, le financement des infrastructures de transport peut être réalisé par l'Etat en partenariat avec les entreprises privées. Ces infrastructures de transport sont-elles en mesure de construire sur un territoire la proximité économique nécessaire pour générer la croissance ?

## ***§ 2 Infrastructures de transport : construction de la proximité et croissance***

La réflexion sur les atouts de la proximité dans l'émergence et la vie des entreprises s'est développée suite aux travaux pionniers de Marshall (1890). Les forces d'ouverture au monde ont montré la nécessité de construire cette proximité par le biais des infrastructures de transport. « L'Europe de l'Ouest s'est dotée d'un réseau de liaisons le plus dense du monde

aujourd'hui, et dont les échanges avec le reste du monde portent sur 35 % du produit intérieur brut et sur plus de la moitié avec les pays voisins » (Banque mondiale, 2009). Pour Piermay (2009), « le développement de ces infrastructures a permis d'identifier et de satisfaire les besoins diversifiés de proximité organisationnelle, institutionnelle et technologique » notamment dans des agglomérations, décrites comme « des nœuds connectant les flux mondialisés » (Veltz, 2005). La grande variété des réponses aux contraintes globalisées a fait des pays européens rivaux et divisés, depuis les années 1950, un ensemble régional solide doté de l'Union la plus intégrée du monde. « À mesure que cette intégration progresse, les divisions économiques s'estompent, de sorte que la spécialisation et la production de masse deviennent possibles » (Banque Mondiale, 2009). La construction de cette proximité a transformé le triple inconvénient de la distance, de la faible densité et de la division en atouts. Ces paramètres sont réputés offrir aux agents des possibilités extraordinaires pour tirer meilleur parti de toutes les opportunités économiques à l'échelle européenne et entre cette région et le reste du monde. La proximité augmente les complémentarités, l'efficacité des facteurs, les avantages comparatifs des pays et les avantages compétitifs des entreprises. Elle « a largement contribué à la mondialisation au plan purement économique par la multiplication des échanges des marchandises, des capitaux et des services. Cette augmentation des échanges est plus forte que celle de la production puisque de 1720 à 1913 elle a été égale à celle du produit intérieur brut multiplié par 1,5. Depuis, elle ne s'est ralentie qu'à l'occasion des deux guerres mondiales, mais, dans les deux dernières décennies, elle atteint, en moyenne, 6% l'an, contre une moyenne de 3% pour la production » (Bauchet, 1997).

L'existence des réseaux performants d'infrastructures de transport et de commerce a pour effet d'amplifier les échanges dans l'espace intégré. La baisse des coûts de transport, qui en résulte s'est traduite par un élargissement du marché et du volume des transactions conformément aux prédictions des modèles de gravité. La concurrence des firmes dynamiques va pulvériser les acquis liés à la protection de la distance dont bénéficiaient les agents inefficaces. La construction des infrastructures de transport constitue à la fois menaces et opportunités pour les acteurs du marché. Elle révolutionne les structures et les méthodes en détruisant les éléments obsolètes et en créant de nouveaux, remettant ainsi en cause les équilibres initiaux tout en ouvrant des perspectives d'amélioration pour agents efficaces. Les dynamiques impulsées suivent le mécanisme de « destruction créatrice » (Schumpeter, 1979). Ainsi, s'amorce-t-il un processus d'innovation sans fin dont l'objet est précisément de repousser des frontières les rendements décroissants. Les externalités qui en résultent vont

procurer aux entreprises des gains hors prix. Cette dynamique crée des forces centrifuges, conduisant à des effets de diffusion provenant des externalités positives liées à la réduction des coûts de transport entre les territoires. Ce bouleversement du système productif soutenu par une demande élevée, induite par une gamme variée de produits localement fabriqués élargit le marché et suscite l'expansion des échanges intra-régionaux. Il crée un effet d'attractivité des entreprises appâtées par des profits durables. Par contre, les infrastructures favorisant le commerce inter-régional donnent lieu aux forces centripètes pour amplifier les écarts liés aux différences d'intensité capitalistique.

Cela se constate dans les pays sahéliens où les vastes espaces insuffisamment pourvus en infrastructures contribuent à leur maintien dans le piège de la proximité, entraînant des coûts excessifs de transport. Elles renforcent la faible productivité des économies régionales ; car les distances économiques isolent les régions périphériques de l'accès aux marchés intérieurs, régionaux et mondiaux. Les bas niveaux de commerce qui en résultent, limitent le potentiel de croissance. Et, les infrastructures adaptées représentent le point de départ du succès de la régionalisation. Elles neutralisent les limitations imposées par la mauvaise géographie économique, stimulent les facteurs de mobilité en cycle de croissance, attirent les agents efficaces et facilitent les compétitions entre les territoires à travers les échanges intra-régionaux. Elles réduisent les coûts monétaires liés à la distance mesurée par la durée de transport ou par les difficultés de communiquer avec un partenaire dans tous les pays enclavés en créant sa propre demande de déplacement. Ces enclaves territoriales ouest-africaines peuvent alors améliorer leur productivité globale et les performances de leurs entreprises dont les produits sont peu compétitifs sur les marchés régionaux et mondiaux.

En Afrique de l'Ouest, on est, pourtant, frappé par l'existence des éléments constructeurs de l'avenir : créativité, inventivité, esprit d'entreprise, art de gérer, initiatives prometteuses. Ces « esprits animaux<sup>2</sup> », véritables invariants du développement semblent, cependant, avancer à pas de tortue. On enregistre rarement de faits déterminants en mesure de constituer le déclic attendu pouvant déclencher au niveau des agents porteurs de ces innovations, le saut technologique souhaitable permettant de traduire ces éléments du progrès en capacités productives à l'échelle régionale. L'existence d'infrastructures de transport peut contribuer à corriger cette panne d'évolution historique pour lancer la machine du

---

<sup>2</sup> Les "esprit animaux" sont l'expression imagée du tempérament universel des acteurs économiques dotés d'esprit d'entreprise, d'initiatives et d'imagination dans un univers instable, incertain et risqué. Elle a été utilisée par Keynes dans sa Théorie Générale (1936) à propos de ces investisseurs industriels qui, en dépit d'une situation d'incertitude, prennent, mûs qu'ils sont par un désir d'action innovante, la décision d'investir.



développement soutenable. Ces infrastructures peuvent jouer un rôle dans la croissance par la stimulation des capacités des acteurs à faire évoluer les esprits, les méthodes et les structures vers l'exploitation rationnelle des grappes d'opportunités technologiques. La maîtrise de ces éléments du progrès technique permet d'impulser et de coordonner des activités particulières dont la mise en valeur se traduit par des rendements d'échelle croissants. Cette « trajectoire technologique » (Dosi, 1988) est plus aisée à emprunter par une société dans laquelle l'éducation permet à l'individu d'acquérir des « compétences pour pouvoir manier les connaissances, pour les mettre à jour, pour choisir ce qui est approprié à un contexte particulier, pour apprendre de manière permanente, pour comprendre ce qui a été appris de manière à l'adapter à des situations neuves et au changement rapide » (Nicolas et al., 2009). Ceci postule que les progrès doivent résulter de la formation qualitative des ressources humaines. Les savoirs et savoir-faire qu'elles acquièrent peuvent orienter les systèmes techniques porteurs d'innovations vers la construction d'un espace ouest-africain intégré, dotés d'infrastructures de qualité suffisante et génératrices des richesses.

En définitive, la relation entre infrastructures de transport et croissance est essentiellement axée sur une croissance potentielle inscrite dans la durée même si la conjoncture est un passage obligé à travers lequel se créent des emplois temporaires à forte intensité de travail. La construction de l'espace ouest-africain peut être mise en regard avec les dotations en infrastructures de transport dans le cadre de la régionalisation.

## **Section 2 - Poids des infrastructures de transport dans la construction de l'espace ouest-africain**

Ce poids peut être défini et évalué par les coûts liés à la « mauvaise géographie », par les ressources mobilisées à travers la régionalisation et par son impact sur les activités économiques.

### ***§1 Les incidences des coûts liés à la « mauvaise géographie » sur la construction de l'espace ouest-africain***

Pourquoi le processus de régionalisation ouest-africaine en marche depuis le milieu des années 1970 n'a pas été en mesure de mettre les territoires nationaux étroits sur des trajectoires d'échanges intra-communautaires pouvant impulser la dynamique de la construction de l'espace ouest-africain ? Les réformes menées dans le domaine des transports en Afrique francophone ont débouché, en 1990, sur la mise place des projets sectoriels des transports. Cette politique vise des objectifs centrés sur l'amélioration de la fluidité des échanges, de la productivité, de l'attractivité des opérateurs privés, de la compétitivité, l'aménagement des espaces territoriaux et la réduction des inégalités sociales au sein et entre

les territoires. Elle apparaît comme un excellent outil d'action pour faire des infrastructures de transport un puissant instrument dans la construction de l'espace régional. Les choix d'infrastructures doivent permettre la maximisation du potentiel de croissance régionale et répondre aux préférences des utilisateurs en éliminant la fréquence des aléas source de désagréments pour les usagers. Cette politique vise aussi à réhabiliter les infrastructures en mauvais état.

Mais, les résultats de cette politique ne sont pas probants. En effet, l'essentiel d'action de réhabilitation a porté sur le réseau routier et urbain composé des axes bitumés et des pistes dont coût était démesuré : au Mali, en mars 1998, il était prévu de réfectionner 316 km sur les 600 que totalise la voie pour un montant de 11250 millions de francs CFA (Lombard, 2003), soit 35.601.266 francs CFA par km. D'après la CEA (2005), dans les années 1990, les ressources allouées aux infrastructures dans les pays africains ont fait l'objet de coupe budgétaire claire. Cette mesure a nui aux perspectives de croissance et généré un retard considérable dont le rattrapage requiert du temps et des mesures rigoureuses. Elle s'est traduite par des coûts excessifs de trafic qui sont une charge lourde pour les pays enclavés. Ceux-ci souffrent d'une médiocre couverture d'infrastructures rurales (routes, chemins de fer). Les coûts de transport routier représentent 24% et 23% de l'ensemble des coûts de transport respectivement pour le Mali et le Niger (N'guessan, 2010). Ils obligent les entreprises à garder par-devers elles leurs stocks de marchandises, grevant ainsi à la hausse les coûts de production. Ceci réduit la compétitivité des firmes tout en limitant les possibilités d'exploitation des opportunités. Le coût de service d'infrastructure est deux fois plus élevé en Afrique de l'Ouest que partout ailleurs, reflétant ainsi à la fois le déficit d'économies d'échelle au niveau de la production et les marges bénéficiaires élevées résultant d'une situation de rente due au manque de compétition (Banque mondiale, 2010).

D'après Teravanithorn et Raballand (2008) les prix élevés du transport routier sont plus dus à de grosses marges bénéficiaires qu'à des coûts importants. Dans la structure des prix pratiqués par les transporteurs routiers, les marges bénéficiaires représentent 60% à 160 % en Afrique de l'Ouest (Foster et Briceño-Garmendia, 2010). Cette distorsion s'explique essentiellement par une moindre concurrence résultant, en partie, du marché fortement réglementé (et des faux frais engendrés par une corruption endémique rampante sur les trajets empruntés). Cette politique protège, dans le domaine de fret, des transporteurs inefficaces. Cet excès de marges aurait dû être mobilisé par les pouvoirs publics à des fins d'investissement orientés vers l'amélioration des voies rurales de communication. Cette situation montre que l'Afrique de l'Ouest accuse un retard important en matière d'infrastructures de transport.

Dans le domaine routier, l'écart est grand et continue à se creuser avec le reste du monde. Selon Escribano et al (2008) dans la plupart des pays africains, en particulier les pays à faible revenu, les infrastructures apparaissent comme la principale contrainte imposée aux affaires, faisant baisser la productivité des entreprises d'environ 40 %.

La géographie impose à l'Afrique de l'Ouest des limitations en termes de mobilité des facteurs de production et des marchandises et d'échanges intra-régionaux. D'après la Banque mondiale (2009), le coût d'envoi d'un conteneur évalué en dollar de l'Afrique vers la côte Est des Etats-Unis (Baltimore) est deux fois plus onéreux qu'à partir d'autres régions du monde. Il faut environ 40 jours à un exportateur africain pour traverser la frontière avec un pays voisin, contre 22 jours dans le cas des pays latino-américains. Pire, les pays sans façade maritime à savoir, le Burkina Faso, le Mali, le Niger, qui transportent des biens sur de longues distances par voies terrestres ou ferroviaires prennent 22,9 et 28,6 jours additionnels respectivement pour importer et exporter les marchandises (N'Guessam, 2010). Ces Etats enclavés supportent des coûts supplémentaires élevés ; car chaque augmentation de un pourcentage de la distance accroît les coûts de transport d'approximativement 0,25 % (Banque mondiale, 2009) de la valeur de la cargaison pour les produits transportés par bateau ou chemin de fer. Si les prédictions des modèles de gravité sont vérifiées dans les échanges entre le Nigeria et ses voisins, elles sont, en revanche, infirmées dans le commerce entre le Burkina Faso, le Mali et le Niger, pays concurrents en termes de production et qui partagent les mêmes frontières, la même monnaie et la même histoire coloniale.

Les forces centripètes conduisant à la concentration d'activités ne sont pas suffisantes pour produire des rendements d'échelle attendus. Certes, les données statistiques de la BAD (2012) indiquent que ces dernières années, près de 80% du réseau routier africain est en bon état. Mais ce pourcentage suit des trajectoires contrastées qui cachent des disparités très prononcées selon les pays et les régions qui les contiennent. Des défis d'envergure restent encore à relever dans nombre d'Etats. C'est le cas pour l'alimentation en eau par exemple. En effet, plus de 20% de la population des pays comme le Ghana, le Mali ou le Niger doivent parcourir plus de 2 kms pour atteindre leur principale source d'eau. C'est le cas également pour les déplacements. L'accès aux routes des populations rurales est ainsi de 34 % dans les pays sahéliens contre 90 % dans tous les pays en développement (Banque mondiale, 2012). Cette accessibilité restreinte est, en partie, responsable de la faible productivité agricole ouest-africaine. En Afrique, les agglomérations qui croissent à un rythme élevé sont confrontées à l'épineux problème de mobilité à cause d'un système de transport public défaillant et de la faible densité des routes revêtues. Pire, le taux de bancarisation des pays

membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA) s'établit en moyenne à 7% (Tarno, 2011), cette proportion étant de 20% pour la CEDEAO. Cet accès limité aux services bancaires de l'écrasante majorité de la population est la traduction des déficiences infrastructurelles et de l'isolement géographique. Ces facteurs contribuent à l'élévation des coûts de l'offre de services bancaires et au blocage du développement des secteurs socio-économiques de l'espace ouest-africain. L'importance économique des chemins de fer se fait sentir dans un pays enclavé comme le Niger. Dans les pays côtiers, la libéralisation des économies a réduit le poids des voies de communication ferroviaires. Celles-ci qui sont censées constituer l'épine dorsale du réseau de transport ouest-africain se limitent souvent à des lignes uniques allant de la côte vers l'intérieur des terres avec peu de tronçons secondaires.

Depuis la création de la CEDEAO, force est de constater que les infrastructures de transport n'ont pas impacté positivement sur le processus de construction de l'espace régional.

## ***§2. La faiblesse des infrastructures de transport, élément réducteur du processus de construction de l'espace ouest-africain***

L'investissement dans l'infrastructure représente un énorme potentiel non exploité de création d'emplois (CEA, 2005). La faible densité démographique ouest-africaine (36 personnes au kilomètre carré) se conjugue avec celle de réseaux d'infrastructures de transport pour mettre en évidence l'expression des économies désarticulées et extraverties, où la forte mobilité se fait essentiellement par route. Les coûts démesurés du trafic constituent une des causes majeures de la contre-performance de l'économie régionale. La stratégie globale élaborée par la CEA qui a déclaré la décennie 1978-1988, décennie pour le transport et la communication n'a pas bien fonctionné. Intégrée dans le plan d'action de Lagos, cette stratégie a été abandonnée au profit d'autres plans, comme ceux mis en œuvre par le Fonds Panafricain de Développement des Infrastructures, la Facilité pour les Projets de Développement des Infrastructures ou le Plan d'Action d'Union Africaine / Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD) pour les Infrastructures Africaines pour la période 2010-2015. Dès sa création en 2001, le NEPAD a, dans son agenda, retenu les infrastructures de transport comme des paramètres essentiels de la croissance. La BAD consacre une part importante de ses ressources au financement des infrastructures pour faciliter l'intégration régionale. Mais malgré cette noble initiative, de nombreux pays ouest-africains particulièrement ceux qui sont enclavés ont du mal à mobiliser les ressources nécessaires pour construire ou rénover leurs routes, leurs ponts, leurs ports, leurs aéroports,

leurs voies ferrées et leurs installations connexes. Du fait de cette insuffisance des réseaux de transport, les économies de cette région ouest-africaine sont formées de sous-systèmes peu communicants au niveau des flux, des prix et des informations. Les politiques communautaires n'ont pas réussi à inverser la tendance à l'extraversion et à l'isolement des économies. Le déficit en infrastructures de transport contribue à entraver la croissance à court terme tout en sapant les fondements de la construction ultérieure de l'espace. Cette région où de nombreux pays sont *price taker* pour la plupart de leurs produits de base, demeure presque une « coquille vide » en termes d'intégration (Gérardin, 1996). Elle n'est pas non plus assez armée pour affronter les vents movimentés de la concurrence internationale dans des conditions satisfaisantes d'efficacité. Cette défaillance s'est traduite par des faibles niveaux des échanges intra-régionaux malgré le passage de zones d'échanges préférentiels aux unions douanières en 2000 et 2006 respectivement pour l'UEMOA et la CEDEAO.

En effet, les données de la CNUCED(2009) montrent que la part des exportations intra-communautaires dans les exportations totales de la première institution s'établit à 11% et celle de la seconde à 8,3%. Ces résultats contrastent avec ceux du commerce intra-européen et intra-asiatique qui représentent respectivement 72% et 52% (Banque mondiale, 2012). Dans leur grande majorité, ces pays ouest-africains sont de dimensions démographiques et économiques très modestes. A l'exception du Nigeria, du Ghana et de la Côte d'Ivoire, tous les autres ont moins de 20 millions d'habitants et le produit intérieur brut de chacun d'eux est presque le même que celui des petites villes européennes. La connectivité intra-régionale mesurée en termes de liaisons autoroutières interrégionales est très faible. La plupart des corridors de transport continus visent à fournir un accès aux ports de mer, tandis que les réseaux routiers intra-régionaux se caractérisent par des discontinuités importantes. Le tableau suivant montre que le coût de transport par kilomètre sur les principaux axes routiers est plus élevé dans les pays enclavés. L'augmentation de ce coût s'accompagne d'une réduction du volume des échanges.

Tableau : coût unitaire estimatif de transport de conteneur par voie routière (max. 28 tonnes de 40 pieds)

Description	Distance (km)	Coût total (\$)	Coût \$par km)
Axes routiers en Afrique de l'Ouest et autres			
Cotonou – Niamey	1 056	2 200	2,08
Lomé – Niamey	1 234	3 160	2,56
Lomé - Ouagadougou	1 000	2 550	2,55
Abidjan - Bamako	1 230	2 192	1,78
Dakar - Bamako	1 200	3 400	2,83

Source : Secrétariat de la CNUCED sur la base de l'Analyse comparative des coûts du transport de SATN. Septembre 2001 – USAID, Présentation de MSC à Genève, février 2003, marchés tropicaux, 18.4.2003 page 792.

Selon la FAO(2008), une hausse de coûts de fret de 10 unités monétaires peut entraîner une perte sèche de 40 unités de la valeur des produits d'exportation pour un pays sans façade maritime. Cette situation est reflétée par l'élasticité du volume des échanges par rapport aux coûts de transport dont la valeur s'établit à 3, indiquant ainsi qu'une hausse des coûts de transport de 1% entraîne une compression de 3% du volume des échanges. Les coûts de fret ont des incidences négatives sur le volume du commerce. Antérieurement, les statistiques de la CNUCED de 2003 indiquent que la part du fret payée au titre des importations par les pays ouest-africains s'est établie à 14% contre la moyenne subsaharienne de 12,43%, l'Amérique (9,95%), l'Europe (8,71%) et l'Asie (8,15%). Ces taux varient de 16,2% à 27% pour les pays sahéliens.

Cette faible performance économique est tributaire, en partie, de l'héritage colonial à travers la mise en place des réseaux routiers et ferroviaires de l'intérieur vers la côte à des fins d'extraction, de collecte et d'exportation des matières premières, minières en particulier. Ces infrastructures sont conçues pour servir les industries dans lesquelles les pays ouest-africains ne trouvent pas encore la réponse à leur état de sous-développement encore moins l'opportunité d'un développement intégré. De nombreux obstacles non tarifaires notamment la lenteur des procédures douanières, les contrôles intempestifs, les procédures exigeantes et coûteuses relatives aux licences d'exportation et d'importation réduisent ou nuisent aux mouvements des personnes et des marchandises dans l'espace ouest-africain. D'après World

Bank (2012), la mobilité limitée des personnes au-delà des frontières nationales constitue un obstacle de taille qui empêche les échanges dans le domaine des services, lesquels pourraient constituer des sources appréciables de recettes d'exportation pour beaucoup de pays africains. Pire, depuis 1970, l'Afrique de l'Ouest est le théâtre des guerres civiles et des conflits politiques. Ces événements ont contribué à la destruction des pans entiers des réseaux routiers et ferroviaires qui assuraient les liaisons vitales entre les zones rurales, les centres urbains et les ports. Ces conflits se sont exacerbés avec le développement d'une économie criminelle (drogue, pétrole, diamant), les déchirures ethniques ou religieuses dans quasiment tous les pays. Aussi, de nombreuses opportunités de productions vivrières et de rapport fortement prisées sont inexploitées du fait de l'incapacité de la région à les acheminer vers les marchés d'écoulement par manque d'infrastructures de transport.

L'espace ouest-africain est faiblement attractif pour les firmes transnationales dont les investissements directs sont porteurs de technologie industrielle, de savoir-faire managérial et commercial et d'innovations. Cette situation contribue à amplifier le retard des pays de la région dans l'accès aux frontières technologiques des pays européens leaders. Le rattrapage dépend de l'efficacité des institutions communautaires qui en permettent l'impulsion et la gestion des technologies et des capitaux étrangers (Hugon, 2009) ainsi que la construction des infrastructures appropriées de transport et de communication. Cette expérience ouest-africaine montre qu'il ne suffit pas de créer une zone d'échanges préférentiels ou une union douanière pour mettre en œuvre le mécanisme de développement de la région.

## **Conclusion**

Les infrastructures de transport qui créent la proximité sont génératrices des externalités positives. Les faibles dépenses d'investissement dans ce domaine n'ont pas permis aux pays ouest-africains de développer un climat incitatif des affaires. La régionalisation qui semble évoluer vers l'économie sans frontière avec les principes d'économie de marché éprouve encore d'énormes difficultés à se tailler des stratégies efficaces de conquête du marché mondial. Les externalités perverses covariées découlant des instabilités sociopolitiques associées aux coûts excessifs de fret empêchent cette région de s'insérer dans les dynamiques des chaînes des valeurs mondiales afin de profiter de l'aire d'influence des pays occidentaux leaders. Enfermés dans le carcan d'espaces socio-économiques étroits non encore construits, les pays ouest-africains souffrent d'entraves à l'intégration ne serait-ce que par l'insuffisance et la vétusté de leurs infrastructures de transport. Cette position laisse peu de marges de manœuvre aux initiatives porteuses des projets créateurs d'externalités susceptibles d'éliminer à terme les facteurs qui prédisposent

l'Afrique de l'Ouest à subir la marginalisation. Au regard de tout ce qui précède, on doit se poser la question de savoir si l'Afrique de l'Ouest peut devenir, dans un proche avenir, une zone émergente en domptant les obstacles à la construction de son espace par l'entremise de la régionalisation des infrastructures de transport.

### **Bibliographie**

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT, Rapport sur le développement en Afrique. Les principaux facteurs de performances économiques, 2012.

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT, Le développement des infrastructures en Afrique, Rapport sur le développement en Afrique, Paris, Economica, 1999.

BANQUE MONDIALE, Rapport sur le développement dans le monde, Banque Mondiale, Washington, 1996.

BANQUE MONDIALE, *La fragmentation de l'Afrique. Approfondissement de l'intégration du commerce régional des biens et services*, Washington D.C, 215 p, 2012.

BARRO (R.J), Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth, Journal of Political Economy, 98, octobre, 1990.

BAUCHET (P), Les transports dans l'économie mondiale, élément de domination, Paris, Economica, 1997.

BAUMONT (C), Economie géographique et intégration régionale. Quels enseignements pour les Pays d'Europe Centrale et Orientale ?, document de travail n° 9811, octobre 1998.

BENLHACEN (M) Délocalisations-Relocalisations: quelles implications économiques et managériales, Communication pour les journées d'études du CESEM-HEM, Casablanca, les 12-13 mars, 2011.

COMMISSION POUR L'AFRIQUE, Our Common Interest : Report of the Commission for Africa, Londres : commission pour l'Afrique, 2005.

DIDIER (M), PRUD'HOMME (R), Infrastructures de transport, mobilité et croissance, CAE, 2007.

DOSI (G), Sources, Procedures and Microeconomic Effects of Innovation, Journal of Economic Literature, vol ; XXVI, Septembre 1988.

ESCRIBANO (A), LUIS (J.G), JORGE (P), Impact of Infrastructure Constraints on Firm Productivity in Africa." Working Paper 9, Africa Infrastructure Sector Diagnostic, Banque Mondiale, Washington D.C, 2008.

FAO, Vers un marché commun africain pour les produits agricoles, Rome, 2008.

FINDLAY (R), Factor Proportion, Trade and Growth, Cambridge, Mass., MIT Press, 1995.



FOSTER (V), BRICENO-GARMENDIA (C), Infrastructures Africaines : Une transformation impérative, Editeurs : Une publication conjointe de l'Agence française de développement et de la Banque mondiale, 2010.

GENEREUX (J), Les vraies lois de l'économie, *Economica*, 2001, 356 p.

GERADIN, (H), Le débat entre mondialisation et régionalisation : vers une nouvelle « pauvreté des nations », in *Entreprise, Région et Développement*, Mélanges en l'honneur de René Gendarme, Editions Serpenoise (Sous dir. De Jean Brot), 1996, 463 p.

HENNER (H -F), Infrastructures et développement, *Mondes en Développement*, tome 28, 109, 79-86, 2000.

HUGON (P), La croissance et la crise est-asiatiques au regard de la régionalisation : le rôle des infrastructures et des réseaux, *Mondes en Développement*, tome 28, 109, 49-54, 2000.

HUGON (P), Les changements des attractivités des pays et des territoires émergents dans le contexte de la crise mondiale, Communication aux XXVèmes journées de l'Association Tiers-Monde, Luxembourg, 3-5 juin, 2009.

KRUGMAN (P), VENABLES (A.J), Globalization and the inequality of Nations, *Quarterly Journal of Economics*, 110, 137-150, 1995.

LOMBARD (J), Transport circulations dans l'espace ouest-africain: échanges, acteurs et lieux, in "Afrique, vulnérabilité et défis", Paris, Editions du temps, 2003.

LUCAS (R.E), On the Mechanics of Economic Development, *Journal of Monetary Economics*, 1988, 22, p. 3-42.

MARSHALL (A), Principles of Economics, London, Macmillan, 1890.

MARTIN (P), ROGERS (C.A), Industrial Location and Public Infrastructure, *Journal of International Economic*, 1995, 39.

N'GUESSAM, (N), Taux de fret maritime et surcharge : quelles incidences sur le commerce international et le développement des pays de l'Afrique subsaharienne ?, 5<sup>ème</sup> journée du chargeur africain, Luanda, 29-30 novembre, 2010.

NICOLAS (A)., RADJA (K)., SCHEMBRI (P), Quelles formations pour un développement soutenable dans les pays en développement ? Une approche par les compétences, *Mondes en Développement*, tome 37, 147, 29-44, 2009.

PLASSARD (F), Transport et territoire, La Documentation française, 2003.

PIERMAY (J-L), Sous l'économie, la ville: identification de tonalités urbaines dans le tissu industriel au Maroc, communication aux XXVèmes Journées de L'Association Tiers-Monde tenues au Luxembourg, les 3, 4 et 5 juin, 2009.

- ROMER P, Increasing Returns and Long-Run Growth, *Journal of Political Economy*, vol.94, 1986, p. 102-1037.
- ROMER (P), Endogenous Technical Change, *Journal of Political Economy*, 1990, p.71-102.
- SCHUMPETER (J), *Capitalisme, Socialisme et Démocratie*, Paris, Editions Payot, 1979.
- SIMON, (H), “Rationality as process and as product of thought”, Richard T. Ely Lecture, Carnegie, Millon University, American Association, 1978, n°2.
- TARNO (M ), Impact de la bancarisation sur la croissance économique des pays de l’UEMOA : une analyse par méthode des moments généralisés en panel dynamique, *Revue de droit, de science politique, d’économie et d gestion*, n°00 août, 2011.
- TERAVANITHORN S., RABALLAND G. (2008) *Transport Price and Costs in Africa: A Review of the main international corridors*, Working Paper 14, Africa infrastructure sector diagnostic, Banque Mondiale, Washington D.C.
- VELTZ (P), *Mondialisation, villes et territoires, l’économie d’archipel*, Paris, PUF, 2005, 288 p.