

Chapitre III

CONNECTER LES PERSONNES ET LES MARCHÉS POUR TRANSFORMER L'ÉCONOMIE

Mémoire économique du Bénin 2.0

©2022 La Banque mondiale
1818 H Street NW, Washington DC 20433
Téléphone : 202-473-1000 ; Site internet : www.worldbank.org

Certains droits réservés

Ce travail est un produit du personnel de la Banque mondiale. Les résultats, interprétations et conclusions exprimés dans ce travail ne reflètent pas nécessairement les opinions des administrateurs de la Banque mondiale ou des gouvernements qu'ils représentent. La Banque mondiale ne garantit pas l'exactitude des données incluses dans cet ouvrage. Les frontières, couleurs, dénominations et autres informations figurant sur les cartes de cet ouvrage n'impliquent aucun jugement de la part de la Banque mondiale concernant le statut juridique d'un territoire ou l'approbation ou l'acceptation de ces frontières.

Droits et autorisations

Le matériel contenu dans cet ouvrage est soumis au droit d'auteur. La Banque mondiale encourageant la diffusion de ses connaissances, cet ouvrage peut être reproduit, en totalité ou en partie, à des fins non commerciales, à condition d'en mentionner la source. Les photos doivent être attribuées à Stéphane Brabant, sauf indication contraire.

Attribution — Veuillez citer l'œuvre comme suit : Banque mondiale, 2021. Mémoire économique du Bénin © Banque mondiale." Toutes les questions relatives aux droits et licences, y compris les droits subsidiaires, doivent être adressées à World Bank Publications, The World Bank Group, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433, USA ; fax : 202-522-2625 ; e-mail : pubrights@worldbank.org.



REMERCIEMENTS

Le mémorandum économique a été préparé par une équipe dirigée par Nathalie Picarelli et Xun Yan. L'équipe comprenait Alexandre Henry, Solene Rougeaux, Saint-Martin Mongan-Agbeshie, Felicien Townenan Accrombessy, Hasan Dudu, Jakob Engel, Besart Avdiu, Mathilde Lebrand, Daniel Alberto Benitez, Megersa Abera Abate, Marjan Petreski, Esther Maria Bartl, Houdou Romaric Samson, Lulit Mitik Beyene, Alejandro Sicra, Zhen Liu, Amevi Rocard Kouwoaye, Adam Levai et Noukpo Homegnon.

Ce rapport a été préparé sous la direction générale d'Abebe Aduugna, Coralie Gevers, Atou Seck et Theo David Thomas. Des conseils, commentaires et données utiles ont été reçus d'Andrea Coppola, Michel Welmond, Susana M. Sanchez, Ernest John Sergenti, Fiseha Haile, Leif Jensen, Olivier Hartmann, Jean Michel N. Marchat, Anouk Pechevy, Jim Cust, Alexis Rivera Ballesteros, Gabriel Stefanini Vicente, et Sidikou Salihou Mamadou. Et de la part des examinateurs Sona Varma, Ashley Taylor, Amina Coulibaly, Wendy Cunningham, Sara Troiano, Paul Brenton et Anne-Cecile Souhaid.

Micky O. Ananth, Maude Jean-Baptiste et Benita Mahinou ont fourni une excellente assistance administrative et opérationnelle. Kartographia a fourni une aide à la visualisation des données mobiles. 24Slides a conçu le rapport. Yao Gnona Afangbedji et Daniel Dos Santos ont aimablement fourni des photos et un soutien en matière de communication. Fiona Hinchcliffe a fourni un excellent soutien éditorial.

L'équipe remercie la collaboration des autorités béninoises, notamment la Direction Générale des Affaires Économiques (DGAE), le Ministère de l'Économie et des Finances, et l'Institut National de la Statistique et de l'Analyse Économique (INSAE). Le rapport reflète les discussions tenu lors d'un atelier avec différentes parties prenantes au Bénin en décembre 2020. Ce rapport n'aurait pas pu être finalisé sans l'aide financière généreuse du Fonds fiduciaire de la Facilité pour le commerce « Umbrella Facility for Trade » et du Fonds fiduciaire de la Facilité de soutien au climat de la CDN, « NDC Climate Support Facility TF ». L'équipe est reconnaissante au Development Data Partnership pour son programme de données avec X-Mode, grâce auquel les données ont été mises à disposition.



TABLE DES MATIÈRES

| | |
|------------|--|
| Page / 003 | Remerciements |
| Page / 005 | <u>Acronymes et abréviations</u> |
| Page / 006 | <u>Introduction</u> |
| Page / 009 | <u>Section 3.1 : Construire les fondations d'une économie compétitive</u> |
| Page / 021 | <u>Section 3.2 : Connecter les personnes, les marchés et créer des agglomérations</u> |
| Page / 032 | <u>Section 3.3 : Financer le secteur des transports et renforcer sa gouvernance</u> |
| Page / 042 | <u>Section 3.4 : Options de politiques</u> |
| Page / 045 | <u>Références</u> |
| Page / 047 | <u>Termes et définitions</u> |
| Page / 048 | <u>Annexes</u> |

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

| | |
|-----------------|--|
| AIDI | Indice de Développement des Infrastructures en Afrique (<i>Africa Infrastructure Development Index</i>) |
| ASS | Afrique sub-saharienne |
| CEM | Mémorandum Économique Pays |
| CNUCED | Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement |
| COVID-19 | Maladie du coronavirus |
| CNSR | Centre National de Sécurité Routière |
| CPIA | Évaluation de la politique et des institutions en Afrique (<i>Country Policy and Institutional Assessment</i>) |
| DE4A | Économie numérique pour l'Afrique (<i>Digital Economy for Africa</i>) |
| EVP | Équivalent Vingt Pieds |
| FCFA | Franc CFA |
| FMI | Fonds Monétaire International |
| GVC | Chaînes de valeur mondiales (<i>Global Value Chains</i>) |
| IDE | Investissement Direct Étranger |

| | |
|--------------|--|
| INSAE | Institut National de la Statistique et de l'Analyse Economique |
| ICBT | Commerce transfrontalier informel |
| LIC | Pays à Faible Revenu (<i>Low Income Countries</i>) |
| LMIC | Pays à Revenu Intermédiaire Inférieur (<i>Lower-Middle Income Countries</i>) |
| Mds | Milliards |
| MT | Tonnes métriques |
| MIT | Ministère des Infrastructure et des Transports |
| ODD | Objectifs de Développement Durable |
| OSBP | Postes-Frontières Uniques (<i>One Stop Border Posts</i>) |
| PAC | Port Autonome de Cotonou |
| PAG | Plan d'Action du Gouvernement 2016-2021 |
| PIB | Produit Intérieur Brut |
| PIM | Gestion des Investissements Publics (<i>Public Investment Management</i>) |

| | |
|--------------|---|
| PIMA | Évaluation de la gestion des investissements publics (<i>Public Investment Management Assessment</i>) |
| PIP | Plan d'Investissement Public |
| PLSCI | Indice de connectivité des ports de ligne (<i>Port Line Shipping Connectivity Index</i>) |
| PPP | Parité de pouvoir d'achat |
| PTF | Productivité totale des facteurs |
| RAI | Indice d'Accès Rural (<i>Rural Access Index</i>) |
| RDM | Reste Du Monde |
| UEMOA | Union Économique et Monétaire Ouest-Africaine |




Introduction

Accroître la compétitivité du Bénin par l'amélioration des infrastructures et des services de transport

La connectivité des transports - infrastructures et services - joue un rôle essentiel dans l'intégration des marchés, la transformation économique et la prospérité partagée. La connectivité des transports stimule la croissance et favorise la prospérité partagée de plusieurs manières. Premièrement, elle réduit les distances économiques et facilite ainsi le commerce, donne du pouvoir aux entreprises et relie les travailleurs à leur emploi. Des transports modernes sont synonymes de coûts de transport réduits et d'un meilleur accès à des marchés plus vastes ([Donaldson 2018](#)). Deuxièmement, elle favorise l'intégration des marchés (des biens et de la main-d'œuvre) à l'intérieur et au-delà des frontières ([Banque mondiale 2009](#)). La réduction des coûts de transport permet aux villes secondaires d'être intégrées dans les chaînes de valeur ; et les villes connectées créeront également une densité qui conduira à des gains potentiels des [économies d'agglomération](#) ([Duranton et Puga 2004](#)). Enfin et surtout, une meilleure connectivité des transports améliore la prestation de services aux ménages. Elle favorise l'accès aux soins de santé et à l'éducation et accélère le développement du capital humain dont un pays qui se prépare à sa transition démographique a tant besoin ([Banque mondiale 2021](#)). Par conséquent, une bonne connectivité des transports ne signifie pas seulement un stock important de capital physique, mais jette également des bases solides pour l'intégration des marchés, la transformation sectorielle et l'accumulation de capital humain.

Le transport a été privilégié comme moteur important de croissance par la position géographique et l'histoire du Bénin. Le Port de Cotonou (PAC), a longtemps été le poumon économique du pays, le reliant au reste du monde (RDM) et offrant un accès aux pays voisins et enclavés. Entre 2016 et 2019, le secteur formel des transports a été le troisième plus grand contributeur à la croissance du produit intérieur brut (PIB) du côté de l'offre, après l'agriculture et les autres services ; et a représenté environ 9 % du PIB. Sa contribution indirecte à la création de valeur ajoutée est plus importante.



La connectivité des transports est cruciale pour l'épanouissement du Bénin en tant qu'une économie à revenu intermédiaire. Le niveau actuel des infrastructures est insuffisant. Le gouvernement reconnaît pleinement l'importance des infrastructures liées au transport, qui représentent 25 % de l'investissement total dans le Plan d'Action du Gouvernement ([PAG 2016-2021](#)). On estime toutefois que le secteur des transports aurait besoin d'une dépense supplémentaire équivalant à 8,1 % du PIB (y compris pour la maintenance) pour atteindre l'Objectif de développement durable (ODD 9 et 11) lié à l'accessibilité ([FMI 2019](#)). Garantir un financement suffisant pour le secteur signifie donc non seulement mobiliser les ressources publiques, mais aussi les financements privés. Il est également important de garantir les investissements dans les services de transport et les politiques complémentaires, telles que les réglementations améliorant les performances du secteur du camionnage, la facilitation des échanges, les services aux passagers et la mobilité urbaine. Un cadre institutionnel adéquat réduit les frictions du marché et améliore l'environnement des affaires, car le Bénin cherche à s'intégrer davantage dans les chaînes de valeur mondiales (GVC) et à tirer parti des marchés régionaux, notamment dans le contexte de l'Accord de libre-échange continental africain (AfCFTA) (voir chapitre IV). Enfin, la priorité en matière d'investissement devrait être de réduire les inégalités régionales parallèlement au processus d'urbanisation, de manière à améliorer l'accès à la prestation de services et à accélérer l'accumulation de capital humain.

Ce chapitre évalue la connectivité des transports au Bénin. Il évalue les principaux modes de transport du Bénin (routes, transport maritime, ferroviaire et aérien) en comparant le Bénin à des pays et régions de référence. Il explore le niveau inégal de connectivité entre les différentes régions et entre zones urbaines et rurales à travers le prisme de la distance économique et des services de transport. Elle examine également la gouvernance et le financement du secteur avant de proposer une série de recommandations politiques pour le court et le long terme.

Ce chapitre est organisé comme suit : la section 3.1 analyse si le secteur des transports du Bénin est adéquat pour une économie compétitive liée au RDM ; la section 3.2 examine son rôle dans l'amélioration des résultats socio-économiques au Bénin ; la section 3.3 analyse la gouvernance et les besoins de financement ; et la section 3.4 présente les options politiques.

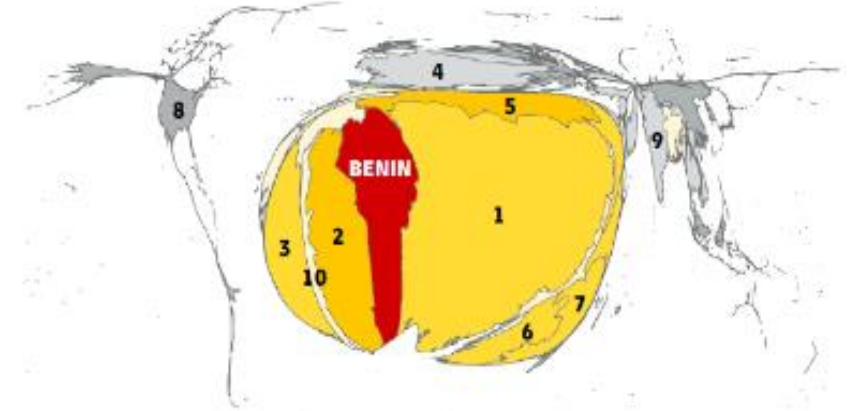
L'économie du Bénin dépend fortement de son réseau de transport

En tant que petite économie ouverte, la croissance économique du Bénin dépend de ses connexions avec la région et au-delà.

Le commerce des marchandises et les mouvements de personnes (étudiants, migrants, touristes) sont les principaux moteurs de l'interconnexion du Bénin, tandis que le commerce des services, les flux d'investissements directs étrangers (IDE) et les services liés aux TIC sont moins dynamiques ([Global Connectedness Index 2020](#)). En 2019, les pays voisins ont représenté plus de 70 % des flux internationaux officiels de commerce, de capitaux, d'informations et de personnes du Bénin. Le Nigéria, de loin le plus important, représente 41 % de tous les liens (à l'exclusion du [commerce informel non enregistré](#)). Le Togo arrive en deuxième position et représente, avec d'autres pays de la région, 30 % du total des flux. Les principaux partenaires d'échanges du Bénin sont régionaux, bien que cela ne soit pas visible dans les statistiques officielles du commerce enregistré (voir chapitre IV).

À l'instar d'autres pays d'Afrique subsaharienne (ASS), la plupart des échanges commerciaux du Bénin sont transportés par le réseau routier principal de la région, qui comprend des corridors commerciaux stratégiques reliant les ports maritimes profonds aux arrière-pays économiques. Le [commerce transfrontalier informel](#) est également répandu et a une longue histoire compte tenu des frontières artificielles et souvent poreuses de la région, d'une longue tradition de commerce régional et d'une faible application des frontières ([Golub et al. 2019](#)).

01 Le Bénin est fortement intégré dans la région



**Top 10 Countries
Ranked by Their
Shares of Benin's
International Flows
(Country Sizes on Map)**

| | |
|-----------------------|-----------------------|
| 1. Nigeria (41%) | 6. Gabon (3%) |
| 2. Togo (10%) | 7. Congo (3%) |
| 3. Côte d'Ivoire (6%) | 8. United States (2%) |
| 4. France (5%) | 9. India (2%) |
| 5. Niger (5%) | 10. Ghana (1.8%) |

Map Colors: Benin's share of other countries' international flows



Source : DHL 2020 ; Notes : La "carte enracinée" produite par DHL dans le Global Connectedness Index 2020 décrit la taille des flux internationaux des pays dans l'espace géographique. Notez que les classements ici ne sont pas directement comparables aux 10 premiers partenaires commerciaux du Bénin. Cela s'explique par le coefficient accordé à chaque composante de l'indice DHL : commerce 35%, capital 35%, information 15%, et personnes 15%.

DE MEILLEURES INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORT PEUVENT CONSTITUER LES FONDATIONS D'UNE ÉCONOMIE COMPÉTITIVE

3.1

Les infrastructures et services de transport peuvent être l'accélérateur de la croissance économique et de la productivité. En reliant le Bénin au reste du monde, ils jouent un rôle clé dans le processus de transformation structurelle et de création d'emplois. Ce rôle est d'abord en tant que moteur pour le commerce des biens et des services, un élément central de l'économie béninoise.

3.1.1 Le Port Autonome de Cotonou (PAC) est au cœur de l'économie béninoise.

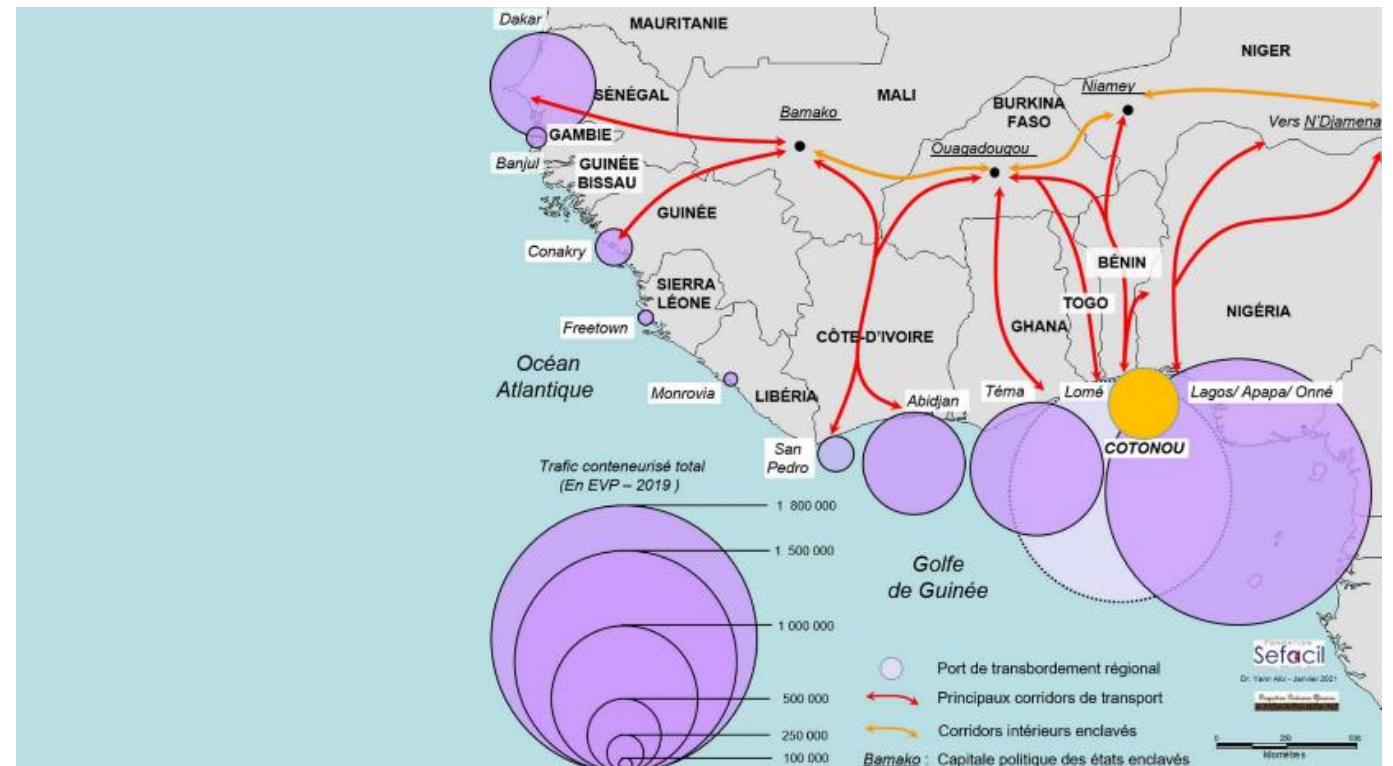
La PAC canalise 90 % du commerce extérieur et contribue à 80-85 % de la collecte des taxes douanières et à environ 40 % des recettes fiscales totales.

Le port de Cotonou (PAC) figure parmi les ports les plus importants d'Afrique de l'Ouest, aux côtés d'Abidjan, Lagos, Lomé et Tema. Il est stratégiquement situé à 150 km à l'est et à l'ouest du complexe nigérian de Lagos-Apapa et du port de transbordement de Lomé ; en 2020, il a traité un volume de 10 millions de tonnes (t) de fret annuel et 500 000 conteneurs.

En plus de servir de canal d'approvisionnement privilégié pour le marché intérieur, le PAC a un rôle sous-régional. Il dessert les pays enclavés de l'intérieur (Niger, Mali et Burkina Faso) pour lesquels il constitue un important port de transit. Le port dispose d'une zone franche à la disposition des pays sahéliens enclavés, notamment le Niger. Il joue également le rôle de port relais pour l'économie nigériane, qui est le deuxième plus gros volume de transit après le Niger.

La position relative de l'Afrique de l'Ouest sur les routes maritimes internationales réduit cependant son potentiel portuaire. Les pays ayant le plus d'escales portuaires sont situés aux coins géographiques du continent. L'Égypte, Djibouti et le Maroc bénéficient de leur position géographique. L'Afrique du Sud fournit des services de hub portuaire, et ses ports servent de porte d'entrée au commerce conteneurisé pour elle-même et ses voisins. Ces quatre pays font également partie de ceux qui reçoivent les plus grands porte-conteneurs du continent (CNUCED 2019).

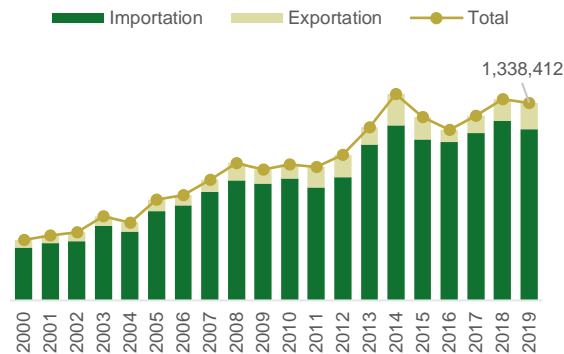
02 Principaux ports et corridors de la région



Source : Sefacil 2021

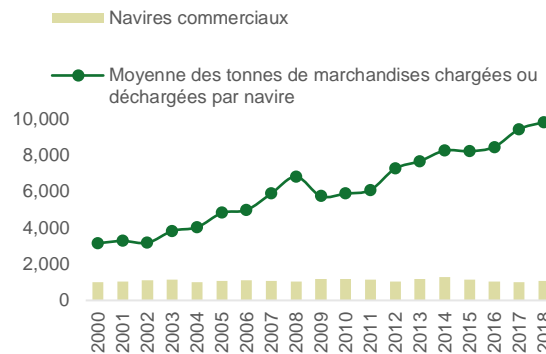
Les performances du PAC se sont améliorées au cours de la dernière décennie.

03 Les volumes traités dans le port ont augmenté



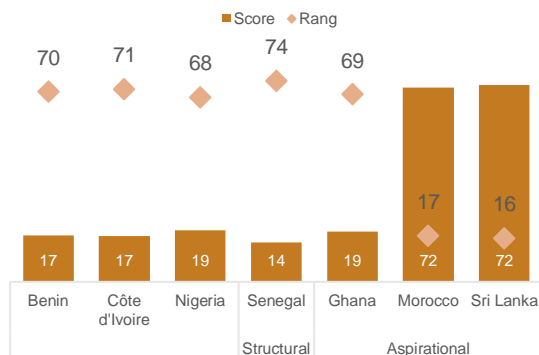
Source : AFDB 2018a et MDP 2020b ; Notes : tonnes métriques

04 Le fret moyen a augmenté de façon constante



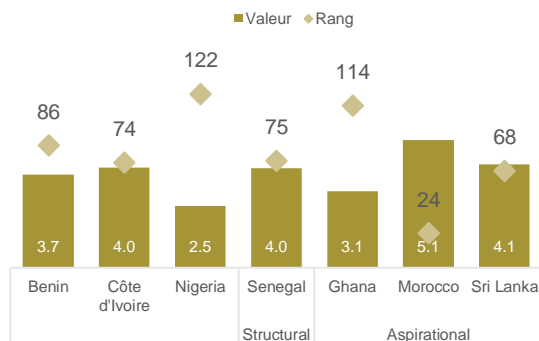
Source : AFDB 2018a

05 La connectivité du transport maritime de ligne est comparable à celle de ses pairs régionaux



Source : WEF 2019, Note : Plus le score est élevé, meilleure est la performance. Sur l'indice de gauche, les scores sont indexés à un 100 au pays ayant la valeur la plus élevée. À gauche, la fourchette va de 1 à 6.

06 L'efficacité des services portuaires ne dépasse que le Nigéria et le Ghana (2019)



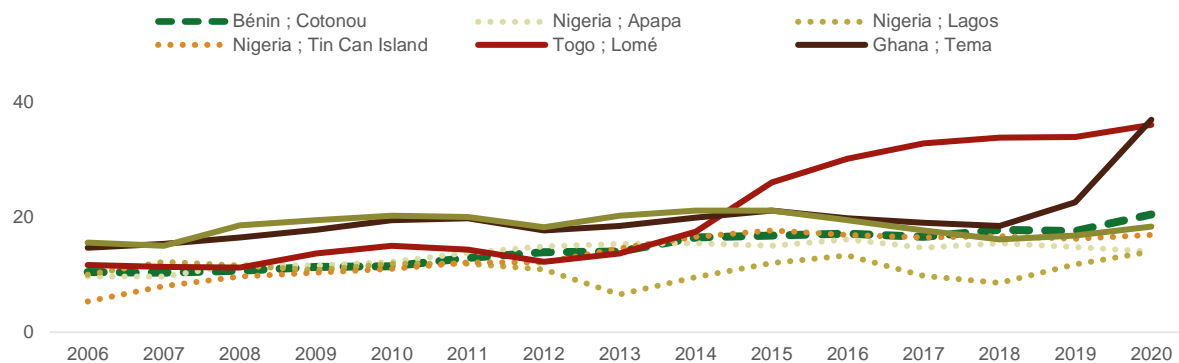
Le port a connu des améliorations majeures au cours de la dernière décennie...

Le PAC a connu d'importantes améliorations de ses infrastructures et a modernisé ses opérations. Ces dernières années, il a connu une augmentation continue du trafic de fret suite aux réformes de modernisation entamées au cours de la dernière décennie ([encadré 3.1](#)). Le nombre de navires arrivant au PAC est resté relativement constant depuis le début des années 2000, mais on observe une augmentation soutenue de la cargaison moyenne transportée. La taille du flux de marchandises transitant par le PAC a augmenté de 45 % entre 2010 et 2019 (soit une augmentation annuelle moyenne de 4,2 %), sous l'effet de la hausse du trafic conteneurisé. La tendance générale à la hausse a été temporairement interrompue en 2014 suite à la chute des prix des matières premières, notamment du pétrole, puis en 2019 suite à la [fermeture unilatérale de la frontière avec le Nigéria](#) (chapitre IV). Ces épisodes illustrent un certain niveau de dépendance à l'égard du pays voisin.

Le Bénin obtient des résultats raisonnables en matière de connectivité portuaire et de services associés. Même avec les différences de taille de chaque économie, le Bénin est à égalité avec presque tous ses pairs régionaux pour la [connectivité du transport maritime de ligne](#). Les perceptions de la qualité des infrastructures portuaires au cours des dernières années se sont également améliorées, et en 2019, la PAC a atteint des niveaux d'efficacité plus élevés en matière de services portuaires maritimes par rapport au Nigéria et au Ghana, bien qu'elle soit quelque peu en dessous de la Côte d'Ivoire, un autre de ses principaux concurrents. Enfin, le PAC obtient également de bons résultats au niveau régional pour la taille des navires qu'il traite et pour les délais de rotation ([annexe 3](#)).

Mais sa capacité reste en deça des meilleures performances

07 Score de connectivité des navires de ligne (2006-2020) - Sélection des principaux ports de la région



Source : CNUCED 2020a

08 La capacité du PAC est inférieure à celle de ses concurrents régionaux

| Pays | Port | Profondeur (m) | Accès canal (m) | Nombre de postes d'amarrage | Durée du séjour du cargo (en jours) | Nombre moyen de navires par mois | Tonnage moyen traité / année |
|---------------|---------|----------------|-----------------|-----------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|------------------------------|
| Bénin | Cotonou | 10 à 15 | 15 | 11 | - | 85 | 10,000,000 |
| Côte d'Ivoire | Abidjan | 13,5 à 16 | 18 | 21 | 15.70 | 160 | 22,500,000 |
| Ghana | Tema | 9 ; 11,50 à 16 | 18,2 à 19 | 18 | 18 | 129 | 22,000,000 |
| Nigéria | Lagos | 15 | - | - | 25 | 95 | 41,000,000 |
| Togo | Lomé | 16,50 à 17 | 18 | 13 | - | 115 | 30,000,000 |

Source : Hounsounou, A. et al. 2021

... mais elle reste derrière ses concurrents les plus proches et atteint les limites de ses capacités

Lomé et Tema sont les principaux ports à conteneurs de la région, Cotonou occupant la troisième place. Le PAC a montré une progression constante au cours des 15 dernières années en termes de connectivité des services de ligne, gagnant 20 places dans le classement préparé par la CNUCED, et arrivant en 3ème position parmi les principaux ports de la région. Cette amélioration constante a permis au PAC de surpasser ses homologues nigériens, qui connaissent de graves problèmes de capacité et des retards importants, et surtout Abidjan (Côte d'Ivoire), le mieux classé depuis des années. Malgré cela, il n'a pas suivi le rythme de ses voisins les plus proches, Lomé (Togo) et Tema (Ghana), qui ont enregistré des améliorations rapides et s'imposent comme les principaux ports de la sous-région.

En outre, malgré l'augmentation du trafic de marchandises, le PAC continue d'être peu efficace par rapport aux besoins de l'arrière-pays et à la concurrence de Lomé. Il possède le plus petit nombre de postes d'amarrage et la plus faible profondeur comparé aux ports voisins, et traite le plus faible tonnage. Les exportations et les flux de transbordement ont diminué ces dernières années. Les incertitudes conjoncturelles liées à l'évolution économique et géopolitique du Nigéria, ainsi que les ambitieux programmes de développement de Lomé, sont quelques unes des principales raisons de cette tendance. Pour le Niger enclavé, l'amélioration des infrastructures, des procédures et de la distance du corridor Lomé-Niamey peut offrir une alternative au corridor Cotonou-Niamey.

Dans ce contexte, l'ambitieux [projet d'expansion du PAC en cours \(2019-2023\)](#) est crucial pour qu'il puisse protéger sa position, faire face à la concurrence régionale et soutenir une plus grande compétitivité économique. L'expansion de sa capacité devient d'autant plus importante que le trafic devrait augmenter avec l'achèvement de [l'oléoduc Bénin-Niger en 2022-2023](#).

Encadré 3.1 La modernisation de la PAC : 2008-2023

Le PAC est passé par différentes phases de modernisation :

2008-2012 : Cette première phase a commencé par l'adaptation et la modernisation afin de gérer le trafic de conteneurs et de véhicules. S'en est suivie l'acquisition d'équipements modernes pour l'exploitation des terminaux par diverses sociétés de manutention, notamment privées. Une réforme numérique a également débuté, avec la mise en place de différents systèmes informatiques de gestion et de mécanismes de simplification. En 2011-2012, le guichet unique du port (GUP) a été mis en place. Les opérations ont ainsi été simplifiées, rationalisées et rendues plus transparentes, ce qui a permis de réduire les coûts et les délais pour l'ensemble du système.

2007 et 2016 : le temps d'attente au quai pour les porte-conteneurs et les [navires Ro-Ro](#) a été ramené de 46 à 23 heures et de 35 à 15 heures, respectivement. Le temps d'attente moyen en rade a été ramené de 43 à 16 heures dans le premier cas et de 36 à 8 heures dans le second. Le délai de passage d'un conteneur au port était de 19 jours en moyenne jusqu'en 2011 et a été réduit à moins de 6 jours. De plus, le temps d'attente moyen des camions en 2017 était de 27,55 heures, ce qui représente une amélioration significative par rapport à 2008 où il était de 104 heures. La numérisation a permis d'augmenter l'efficacité et de réduire la complexité des processus, leur coût et le temps nécessaire. La dématérialisation complète des activités n'est cependant pas atteinte et le système se heurte encore à de nombreux obstacles, comme l'absence d'un système numérique unifié entre les opérateurs portuaires et la centralisation incomplète du paiement dans la GUP.

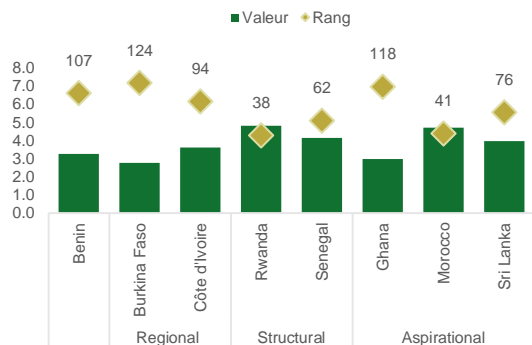
2018 : les **changements de gouvernance** ([annexe 4](#)) ont permis à une partie privée de gérer le port afin d'en améliorer l'efficacité. Le PAC, une institution gouvernementale à caractère industriel et commercial dotée d'un statut civil et d'une autonomie financière, représente l'autorité portuaire. Le Port of Antwerp International (PAI) a obtenu un contrat de gestion, avec un mandat de trois ans, renouvelable deux fois. Ce choix vise à améliorer l'efficacité de la gestion et des services, à moderniser les installations et les équipements, à repositionner ainsi qu'à transférer les compétences au profit du personnel local. La manutention des conteneurs est assurée par la SOBEMAP (société d'État à autonomie financière), la SMTC (groupe Bolloré) et la COMAN (APM Terminals). La SOBEMAP a également le monopole de la manutention des produits non conteneurisés, à l'exception du marché des véhicules d'occasion, qu'elle partage avec le RoRo Terminal (groupe Grimaldi).

2019-2023 : La phase actuelle prévoit une expansion à trois niveaux : (1) la jetée ; (2) la capacité des postes à quai des porte-conteneurs, et (3) l'extension de la zone d'hydrocarbures (carburant) et de l'accès au port. Après les travaux, le nouveau PAC devrait (1) avoir remplacé ses anciennes infrastructures, adapté l'accès des navires à la demande du marché (profondeur de 15m et longueur par poste de 340m) ; (2) cargo conteneurisé, navires de 340m et 14m de tirant d'eau, capacité de manutention annuelle de 1,8 à 2,0 millions d'EVP ; (3) créé des terminaux modernes adaptés à la demande et avec une augmentation de la capacité ; (4) hydrocarbures : augmentation de la capacité des navires et de la capacité de stockage ; (5) ajouté un poste de mouillage Ro-Ro dédié.

Source : PAM 2018/Afrique Atlantique 2020/ OMC 2018

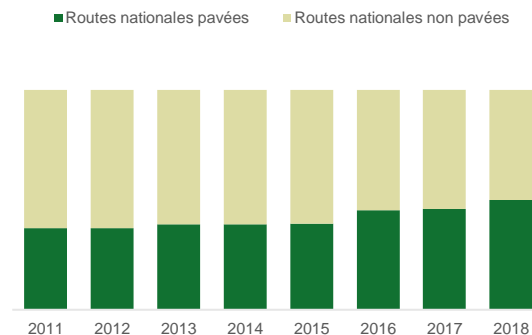
La qualité du transport routier doit être améliorée

09 La qualité de l'infrastructure routière est inférieure à celle des autres pays



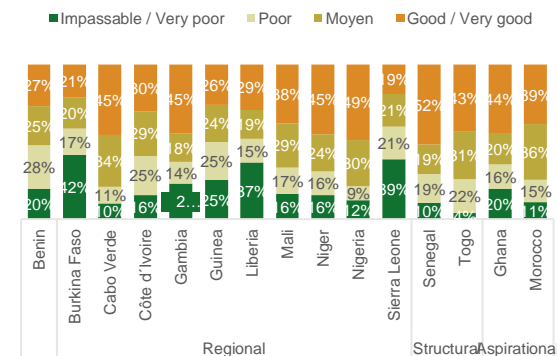
Source : WEF 2019, Note : la valeur (axe de gauche) va de 1 (pire) à 7 (meilleure).

10 La part des routes pavées au Bénin est faible



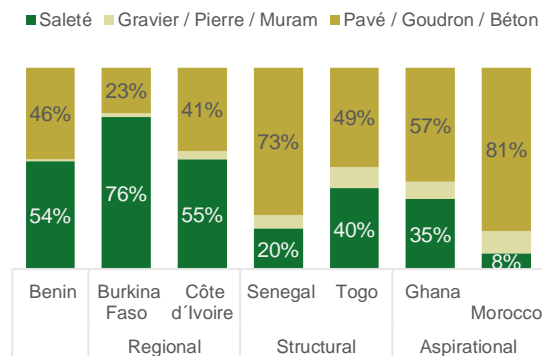
Source : INSAE 2018

11 Environ 50 % considèrent l'état des routes moyen



Source : Afrobaromètre 2019

12 Le Bénin possède l'une des plus grandes parts de routes de terre au point de départ



3.1.2 Le transport routier doit progresser en qualité et en quantité

Le transport routier est, de loin, le principal mode de transport au Bénin. Il représente 93 % du transport de passagers et 73 % du fret (BAD 2017). Cependant, malgré la prédominance de la route comme principal mode de transport, les routes revêtues représentent moins de 50 % des routes nationales. Le Bénin est en retard par rapport à tous ses homologues structurels.

La perception de la qualité des infrastructures routières est encore inférieure à celle de ses pairs structurels. Par exemple, l'état des routes du Bénin (sur la base des 5 derniers kilomètres d'un trajet) considéré comme passable dépasse à peine 50 %, alors qu'il est de 65 % dans les pays homologues. La tendance s'est légèrement inversée au cours des deux dernières années, mais la qualité reste faible. L'indice de l'état du réseau routier (défini comme la somme des états bons et moyens), a fortement chuté entre 2015 et 2017, atteignant le niveau le plus bas en 2017. S'il s'est amélioré en 2018 et 2019 où il a atteint 58 %, la qualité globale reste plus faible à celle de ses pairs les plus performants. Le développement volatile du pavage des routes, le manque d'entretien, et l'absence de pénalités de surcharge expliquent cette tendance.

Une analyse antérieure a montré que les investissements dans le transport routier peuvent avoir un impact significatif sur la croissance et la réduction de la pauvreté avec des élasticités positives supérieures à 1 (Adjovi et Codo, 2019), notamment en raison de l'impact sur les agriculteurs. La capacité des gouvernements à entretenir le réseau de transport routier et à étendre la couverture soulève des compromis complexes, en particulier dans les pays où la mobilisation des recettes intérieures est limitée et où la capacité à attirer les investissements privés dans le secteur est restreinte.

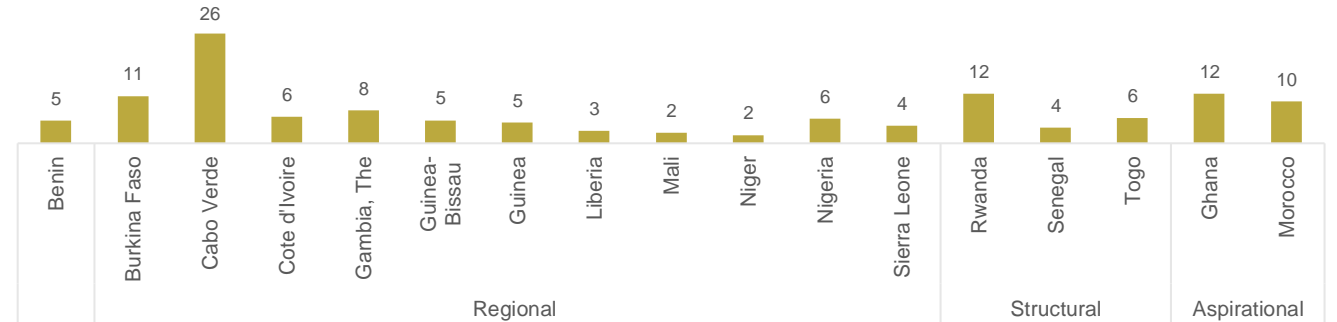
Analyse comparative des routes du Bénin : l'indice de développement des infrastructures en Afrique (AIDI)

Le Bénin est en retard par rapport à ses homologues régionaux en ce qui concerne le développement de ses infrastructures routières

Le déclin des infrastructures routières du Bénin a commencé au début des années 2000 et n'a cessé de se détériorer, chutant dans les classements AIDI tant au niveau continental qu'au sein de la CEDEAO. En 2020, le Bénin est derrière tous ses pairs structurels, à l'exception du Sénégal. Bien qu'ayant de meilleurs indicateurs que le Ghana, le Togo et la Côte d'Ivoire en 2003, il a été dépassé par ces pays depuis 2010. Si l'investissement brut du Bénin a augmenté ces dernières années, l'efficacité des investissements a stagné, tant au niveau privé que public (voir section 3.3 et chapitre I). Les déficiences en matière d'entretien des routes sont l'un des principaux moteurs de l'insuffisance des infrastructures routières.

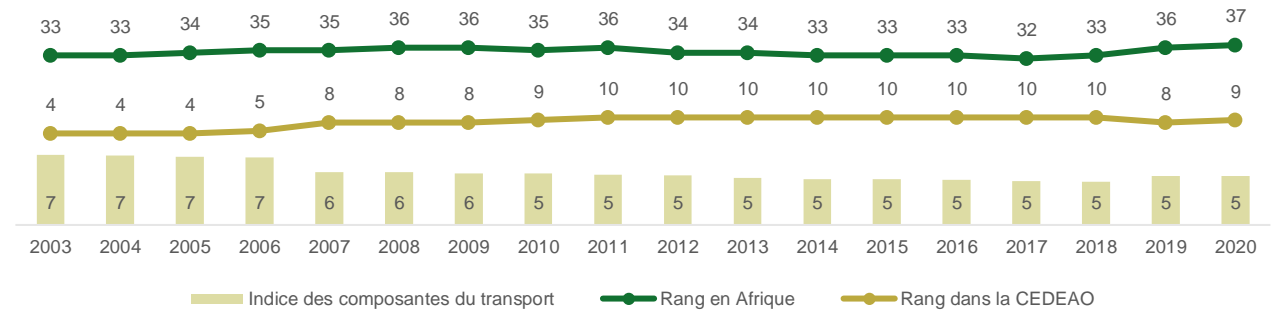
L'indice de développement des infrastructures en Afrique (IDIA) est composé de deux indicateurs associés aux infrastructures routières : le nombre total de routes revêtues (km pour 10 000 habitants) et le réseau routier total en km (par km² de surface exploitable). En tant que tel, il mesure la densité par rapport aux besoins de la population.

13 Score AIDI du Bénin en matière de transport par rapport à ses pairs (2020)



Source : AFDB 2020

14 Le Bénin a perdu des places dans le classement AIDI des transports en Afrique et dans la CEDEAO



Source : AFDB 2020 ; Notes : plus le score est faible, plus la performance est mauvaise.

Comme dans d'autres pays de la région, les modes de transport ferroviaire et aérien ont un potentiel qui peut être encore plus exploité

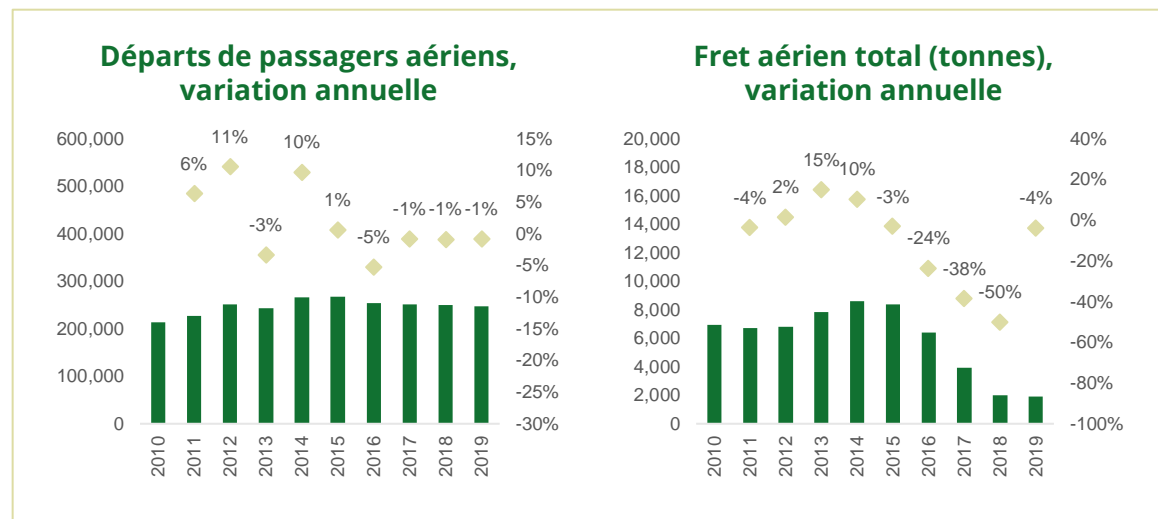
15

L'aéroport international de Cotonou fonctionne à la moitié de sa capacité potentielle de trafic aérien, tant pour les personnes que pour les marchandises

Le Bénin dispose d'un aéroport international (*Cotonou-Cadjehoun*) et d'un ensemble de pistes d'atterrissage communautaires. Le niveau de connectivité aéroportuaire du Bénin est faible et se classe derrière presque tous les pays comparables. La piste de l'aéroport ne peut pas accueillir facilement certains types d'avions gros porteurs. Cette situation résulte principalement de sa faible population et de son développement touristique naissant.

La construction d'un deuxième aéroport international est en cours à Tourou, dans le département du Borgou, et des efforts sont déployés pour réaliser le nouvel aéroport international près de Cotonou (projet d'aéroport de Glodjigbé).

Pour en savoir plus, voir l'annexe 5 : Tarifs aériens, redevances et taxes



Source : MIT 2017 et MPD 2020b

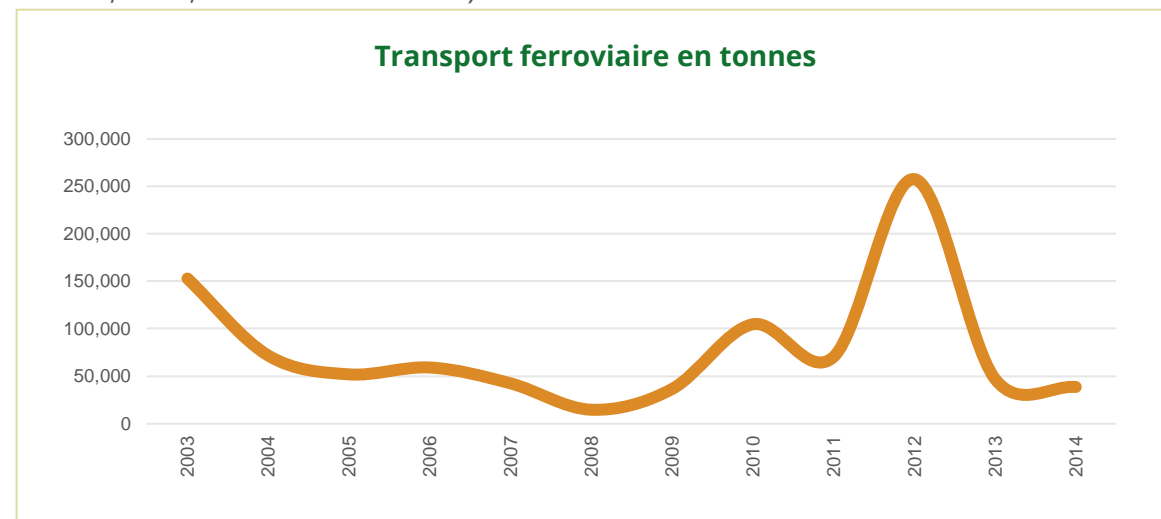
16

La densité ferroviaire de tous les pays de la région est faible, avec une faible efficacité du service.

Le réseau ferroviaire du Bénin a été construit entre 1900 et 1936. Il est divisé en trois lignes : de Cotonou à Parakou (438 km) ; de Pahou à Segbohoue via Ouidah (33 km), et de Cotonou à Pobe via Porto-Novo (107 km).

L'ancienne Organisation des chemins de fer et des transports Bénin-Niger (OCBN) a exploité le service jusqu'en 2014, date à laquelle il a été livré en concession à Béninrail. La voie et le matériel roulant sont en mauvais état et l'exploitation de la ligne est en pause en raison de l'annulation du contrat de concession.

Il existe un projet de longue date visant à relier la ligne centrale à Niamey, au Niger : la première partie du plan consistait à réhabiliter la ligne existante Cotonou-Parakou de 438 km et à construire une extension de 625 km de Parakou à Niamey (coût estimé entre 1,2 et 2,0 milliards de dollars).



Source : AFDB 2018a

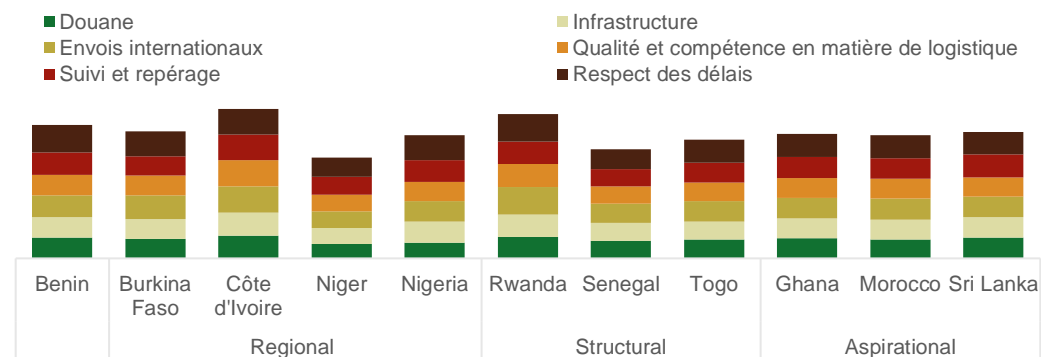
Les performances logistiques se sont stabilisées

17 Le score du LPI a diminué entre 2010 et 2018



Source : BM 2010/2018 ; Notes : plus l'IPV est élevé, mieux c'est.

18 LPI par composantes 2018



Source : BM 2018 / 2010 Notes : plus la part est importante dans la colonne, meilleure est la performance de la composante.

3.1.3 La qualité de la logistique et des services connexes s'est stabilisée, et peut encore être améliorée

Les services de transport sur les corridors commerciaux régionaux sont essentiels pour améliorer la compétitivité du secteur. Une grande partie du fardeau des prix du transport en Afrique est liée aux questions générales de réglementation et de structure du marché de la logistique du fret et des services de transport connexes. Même si le Bénin se maintient dans la moyenne régionale en matière de [performance logistique](#) – et présente des niveaux plus élevés que presque tous ses pairs, à l'exception notable du Rwanda et de la Côte d'Ivoire, sa performance a fortement diminué depuis 2010.

Au premier rang des services de transport logistique figure l'industrie du camionnage. Certaines des déficiences principales qui augmentent les coûts logistiques sont liées à l'organisation du secteur du transport routier et à la détermination des prix du transport en transit sans concurrence effective ([SSTAP 2018](#)). En Afrique de l'Ouest et du Centre, le secteur du camionnage est extrêmement diversifié, allant d'opérateurs modernes intégrés verticalement dans des groupes logistiques à des individus (un homme-un camion) et à des camionneurs informels qui, souvent, ne sont même pas propriétaires de leurs camions. Ces derniers sont prédominants et fournissent des services de transport aux expéditeurs.

Au Bénin, la plus grande partie de la capacité de transport local est assurée par des camionneurs informels, appelés des "démarcheurs". Leurs équipements et services sont souvent de mauvaise qualité, et l'âge moyen de la flotte nationale est de plus de 25 ans, contre 17 ans au Togo. Les activités de transport international sont assurées par de petits opérateurs privés. Les prix ne sont pas réglementés. Les syndicats de transporteurs affirment que l'état des routes (en particulier pendant la saison des pluies), et les retours à vide systématiques réduisent leurs bénéfices (les petits transporteurs font en moyenne moins de 2 allers-retours par mois). La surcharge est une pratique courante : environ 80 % des camions sont surchargés. Si l'accord régional de 2004 sur les limites de charge à l'essieu a été traduit en législation nationale, il n'est que timidement appliqué.

Pour améliorer la logistique et son intégration commerciale avec le Niger, le Bénin a récemment achevé la construction d'un port sec à Parakou, l'une des composantes du "[Projet Backbone](#)" qui comprend également l'extension du réseau ferroviaire vers le Niger. Il s'agit du deuxième centre logistique après la plateforme d'Allada, une extension douanière du PAC située à 60 km de Cotonou. Le développement de services de transport modernes offre une grande opportunité pour le Bénin. Parmi les plus grandes entreprises africaines, la plupart sont dans le commerce de détail, la finance et les services de transport ([McKinsey 2016](#)).

Le Bénin doit faire face à la concurrence pour relier les pays enclavés par des corridors régionaux

Les coûts de transport sur le corridor Cotonou-Niamey sont augmentés par les coûts informels

Les ports de la région sont surtout en concurrence pour le trafic de transit vers les pays sahéliens enclavés (Mali, Burkina Faso et Niger). Les coûts de transport et de logistique varient considérablement selon le corridor, ce qui peut être attribué, au moins en partie, à la longueur du corridor mais aussi à l'efficacité variable des services de transit.

Le coût global du transport d'un conteneur de 20 pieds est le plus bas sur le corridor Cotonou-Niamey. De l'arrivée au port à la finalisation des procédures de dédouanement à destination, le corridor Cotonou-Niamey est le plus long (19,7 jours), tandis que le plus court (11,6 jours) est le corridor Lomé-Ouaga. En plus des services de transport, les politiques complémentaires ([facilitation des échanges](#) et politiques d'incitation à la mobilité des travailleurs et des entreprises) jouent un rôle crucial dans la transformation des corridors de transport en corridors économiques ([encadré 3.2](#)).

19

Statistiques clés pour les corridors de transport en Afrique de l'Ouest et Centrale

| | Cotonou-Niamey | Abidjan-Ouagadougou | Abidjan-Lagos | Dakar-Bamako | Lomé-Ouagadougou | Douala-N'Djamena |
|-----------------------------------|---|---|---|---|---|---|
| Longueur (km) | 1035 | 1200 | 1000 | 1470 | 1000 | 1630 |
| PRODUITS PRINCIPAUX | Minéraux et métaux, combustibles, produits manufacturés, denrées alimentaires | Exportations de coton du Burkina Faso | Pétrole et dérivés, ciment, produits chimiques, papier, textiles, plastiques, caoutchouc marchandises, coton, nourriture | Coton, ciment, sel, produits pétroliers, céréales, riz, engrais, produits divers | Coton du Burkina Faso ; ciment, sel, soufre, graisses et huiles, céréales, huiles minérales | Produits pétroliers, produits chimiques, fer, alimentation |
| COÛT DU TRANSPORT SUR LE CORRIDOR | Non conteneurisé Ciment 30,000 CFA par tonne de Cotonou + somme forfaitaire de 1,2 M par chargement Conteneurs (y compris le repositionnement des vides) Cotonou, 1,1 millions CFA ; | Non conteneurisé Ciment / clinker de Lomé 30 000 à 34 500 CFA par tonne SONABHY 36 F par m3 par km Conteneurs (y compris le repositionnement des vides) -1,6 M CFA Abidjan | De Lagos à Accra (470 km), le prix moyen est de 4 200 USD par Conteneur de 40 pieds | Non conteneurisé Importation 38 000 CFA par tonne Exportation de coton 34,5 CFA Conteneurs (y compris le repositionnement des vides) 1,4 M CFA par tonne par km | Non conteneurisé Ciment / clinker de Lomé 30.000 à 34.500 CFA par tonne SONABHY 36 F par m3 par km Conteneurs (y compris le repositionnement des vides) 1,4 M CFA Lomé | De 3 780 \$ à 4 530 \$ pour un conteneur de 20 pieds |
| CARACTÉRISTIQUES DE LA FLOTTE | L'âge moyen du parc de camions est de 25 ans au Niger et de 27 ans au Bénin ; la taille moyenne du parc de camions est de 3 véhicules ; participation à international le trafic est plus élevé parmi les camionneurs au Niger qu'au Bénin ; | Âge moyen de la flotte est de 21 en CIV et de 13 au BFA ; 43 % des entreprises de transport burkinabés et 15% des entreprises de transport ivoiriennes ne possèdent qu'un seul camion ; | Âge moyen des véhicules > 20 ans ; ~ 90% de la flotte appartient à des particuliers ; le trafic transfrontalier est le plus intense à la frontière Bénin-Togo (>2 700 véhicules par jour) | Environ 400 camions par jour (85% Maliens) ; 60% des transporteurs n'ont qu'un seul véhicule ; le parc automobile est plus récent au Mali qu'au Sénégal, où pas moins de 85 % des véhicules ont plus de 10 ans. | L'âge moyen des camions au Togo est de 17 ans ; 30% de la flotte active est constituée de porte-conteneurs, 6% de camions-citernes, et 64% de camions conventionnels ; | La plupart des opérateurs ont des flottes anciennes avec des gros camions (capacité de 35 à 40 tonnes) ; l'âge moyen de ces camions est plus jeune au Cameroun (15 ans) qu'au Tchad ; les camionneurs en transit utilisent des véhicules plus grands, |



Des politiques complémentaires, visant par exemple à réduire les frictions aux frontières, sont cruciales pour accroître la compétitivité

Des efforts sont actuellement déployés pour réduire les obstacles au commerce et au transport le long des différents corridors régionaux. Les réformes visant à faciliter les échanges sont essentielles pour soutenir les investissements dans les transports. Les points de contrôle font partie des principales plaintes des transporteurs, des commerçants et des consommateurs; ils ralentissent la vitesse moyenne des déplacements et réduisent l'accessibilité des villes frontalières. Avec la mise en œuvre du Projet de Facilitation des Échanges et des Transports Abidjan-Lagos (GBM), le temps nécessaire aux marchandises/camions pour franchir les frontières le long du corridor a considérablement diminué : de 24 à 10 heures (-58 %) à la frontière entre le Togo et le Bénin et de 48 à 31 heures (-35 %) à la frontière entre le Bénin et le Nigéria.

En Afrique de l'Ouest, la CEDEAO et l'UEMOA encouragent l'établissement de postes-frontières uniques (*One Stop Border Posts*, OSBP) sur leurs principaux postes frontaliers intérieurs, comme solution pour rationaliser les procédures de passage des frontières et éliminer les retards inutiles. Il y a deux PFO opérationnels, Malanville-Gaya (frontière avec le Niger) et Seme-Kraké (avec le Nigéria), et un autre en construction à Hillacondji - Sanvee Condji (avec le Togo). L'OSBP de Malanville-Gaya est en service depuis 2019, mais les déficiences opérationnelles en ont jusqu'à présent limité les avantages. Une évaluation minutieuse visant à déterminer si elle a ajouté une couche sans nécessairement supprimer les étapes qui devraient être rendues inutiles pourrait contribuer à améliorer son efficacité.

Voir le chapitre IV pour plus de détails.

Processus de passage de la frontière à Malanville : Avant et Après

Avant l'OSBP

- Arrêt obligatoire au parking de Koumate, à 11 km de la frontière.
- Contrôle des documents par la police et les douanes

Après l'OSBP

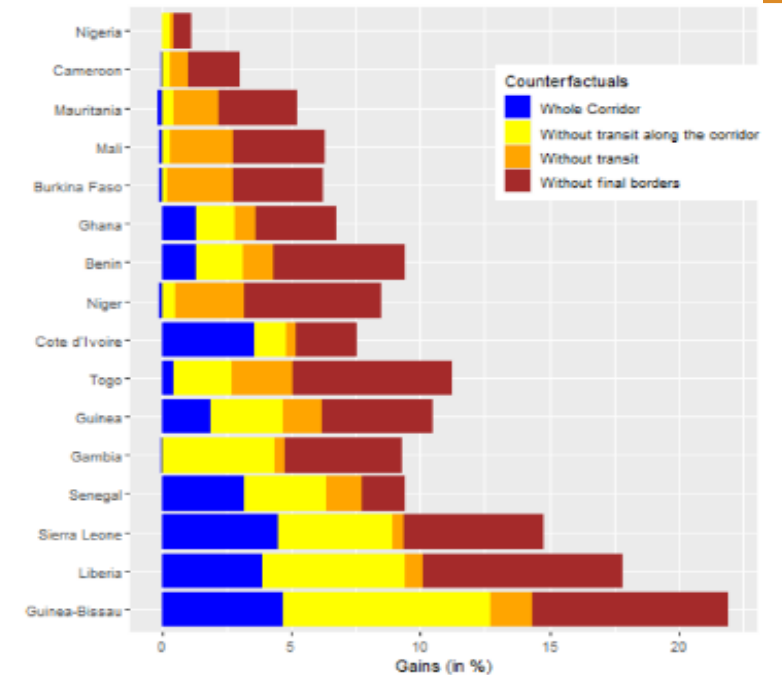
- Les véhicules passent la nuit sur le parking et sont libérés en lot le lendemain matin.
- Les véhicules se rendent au bureau de douane de Malanville pour les procédures douanières de sortie.
- Les véhicules se rendent aux installations de l'OSBP pour les procédures douanières et le retrait de l'unité GPS Benin Control.
- Le T1 du Bénin est visé par la douane nigérienne et aucune déclaration douanière supplémentaire n'est requise au SI de la douane nigérienne.
- Passage de la frontière (sur le pont)
- Les véhicules se rendent au parking de Kotcha, du côté nigérien de la frontière, et y passent généralement la nuit.
- Les agents C&F déclarent les marchandises dans le SI de la douane nigérienne, le transit intérieur pour les marchandises à destination de Niamey et des autres villes, ou le dédouanement à la frontière pour la consommation locale (quantité limitée car le bureau de Gaya ne peut dédouaner que jusqu'à un certain montant)
- Les véhicules se rendent aux installations douanières de Gaya pour être libérés sous escorte douanière.
- Les véhicules circulent sous escorte douanière

Encadré 3.2 L'investissement dans des politiques complémentaires (facilitation du commerce et réglementation du camionnage) augmentera les bénéfices de la modernisation des corridors de transport au Bénin

Lebrand (*à paraître*) estime les gains de prospérité résultant de la modernisation de plusieurs grands corridors régionaux en Afrique de l'Ouest en utilisant un cadre quantitatif de géographie économique. Elle analyse l'impact sur cinq corridors, en se concentrant principalement sur le corridor Lagos (Nigéria)-Dakar (Sénégal), incluant dans sa partie sud le corridor entre Abidjan (Côte d'Ivoire) et Lagos (Nigéria) qui relie les parties les plus densément peuplées et les plus actives économiquement de la sous-région et qui traverse le Bénin.

Elle quantifie les gains directs des investissements dans les transports nécessaires pour transformer la route en autoroute pour les lieux situés le long de ces corridors, ainsi que les retombées indirectes pour les lieux plus éloignés. Dans l'ensemble, il constate que les gains nets des investissements régionaux le long de ce corridor sont les plus élevés pour les corridors reliés à des économies plus importantes, tandis que les pays plus petits et plus fragiles gagnent proportionnellement plus à accéder à des marchés plus importants. Des investissements supplémentaires dans la réduction des délais aux frontières apporteraient d'importants gains de prospérité supplémentaires, réduisant les inégalités spatiales dans toute la région (mais les augmentant dans certains pays). La présence de retombées transfrontalières des investissements dans les transports appelle à la réduction des frictions frontalières en Afrique de l'Ouest.

Le Bénin devrait bénéficier principalement de la baisse des coûts de transport dans la partie Abidjan-Lagos du corridor, et les bénéfices sur les salaires réels devant être parmi les plus élevés. Des investissements complémentaires visant à réduire les délais aux frontières feraient passer les gains des investissements routiers de 1 % à près de 10 %. Le Bénin gagne à accéder au marché nigérian de manière plus fluide. Les simulations présentent les gains de revenus aux niveaux infranationaux. La réduction des délais de transit le long du corridor entraîne des gains de revenus importants pour la plupart des régions des pays traversés par le nouveau corridor. On retrouve des résultats similaires de gains économiques potentiels importants lorsque les investissements dans les transports sont soutenus par des politiques complémentaires de facilitation des échanges en Asie centrale, dans le cadre de l'initiative "Belt & Road" (Bird, Lebrand et Venables 2020).



Gains en salaires réels résultant des investissements routiers et de la suppression des frictions commerciales le long du corridor Dakar-Lagos

Voir plus : Gains de prospérité infranationaux (annexe 6)

CONNECTER LES PERSONNES, LES MARCHÉS ET CRÉER DES ÉCONOMIES D'AGGLOMÉRATION POUR STIMULER LA CROISSANCE DE LA PRODUCTIVITÉ

Les infrastructures et services de transport sont des instruments puissants pour relier les personnes et les marchés (travail, capital) au sein des pays. S'ils sont bien planifiés, ils peuvent accroître l'accès aux services et aux commodités, catalysant ainsi l'accumulation de capital humain. Au fur et à mesure que les pays s'urbanisent, les politiques de transport urbain sont également essentielles pour réduire la congestion et encourager les économies d'agglomération.

3.2

3.2.1 Les personnes et les entreprises sont inégalement connectées aux marchés et aux services

La réduction de la distance économique par la diminution des coûts de transport favoriserait la spécialisation et les économies d'échelle

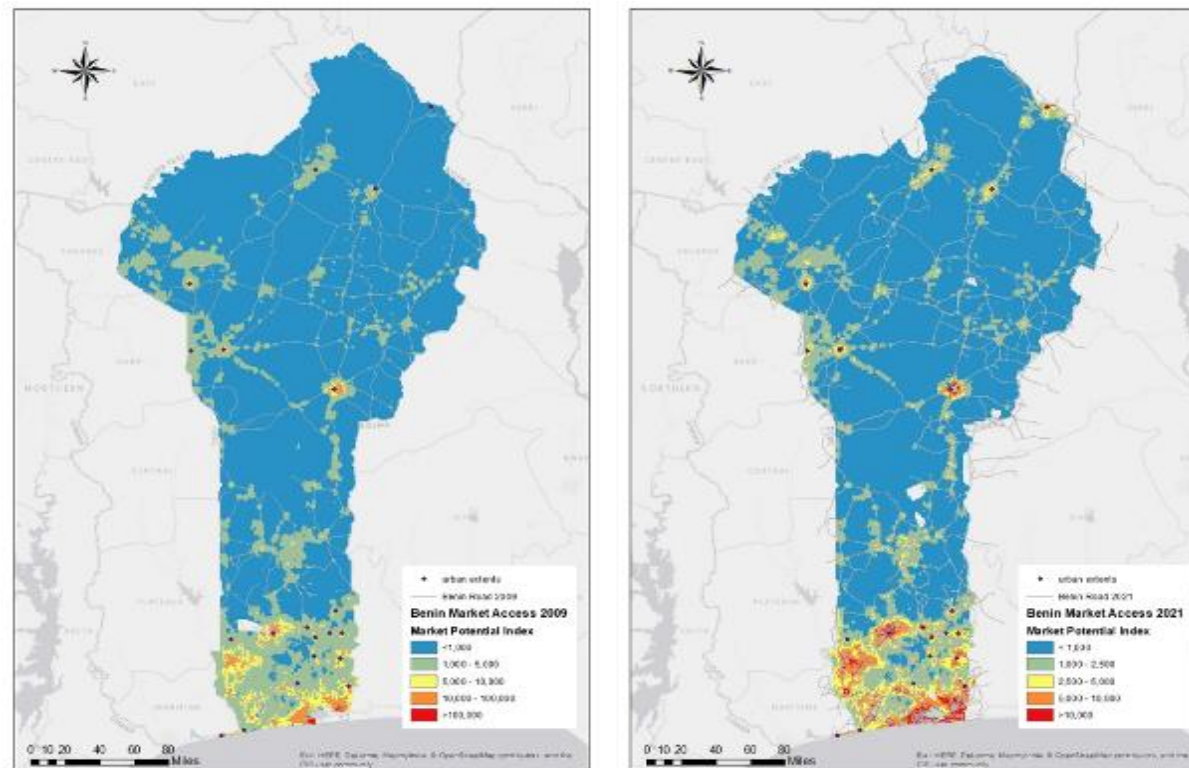
Entre 2009 et 2021, la [croissance démographique](#), l'urbanisation et les investissements dans les infrastructures ont amélioré le potentiel du marché dans le sud du Bénin et à proximité des centres urbains. Lentement, des villes secondaires ont commencé à se développer (notamment Parakou). En revanche, les trois quarts du pays - essentiellement ruraux, et où vit encore la moitié de la population - sont à la traîne, accentuant ainsi les disparités spatiales. Globalement, les distances et les coûts de transport restent importants en dehors de la pointe sud du pays où se trouvent Cotonou et Porto Novo. À titre d'exemple, il faut plus de 12 heures de route pour aller de Cotonou à Malanville, à la frontière avec le Niger (700 km du nord au sud).

Les inégalités en matière d'infrastructures et de services de transport créent de grandes *distances économiques* entre les régions en tête et les régions en retard ([encadré 3.3](#)). L'agriculture représente encore plus de ¼ du PIB, ce qui suggère que la connexion des zones rurales aux centres urbains demeure capitale pour la croissance économique. Dans le même temps, les services sont devenus de plus en plus le principal employeur (chapitres I et II), et l'activité économique se concentre de plus en plus dans le sud, où les niveaux d'éducation, les services de base et d'autres mesures du bien-être sont plus élevés. Les coûts élevés des transports intérieurs et le manque de services adéquats constituent un défi majeur pour l'intégration économique des régions infranationales et limitent leur potentiel de diversification économique. Tout le monde ne bénéficie pas de la même manière d'une plus grande intégration et les aspects distributifs doivent être pris en compte.

[Voir plus : Annexe 7. La localisation de l'activité économique](#)

24

La plupart des gains potentiels du marché sont concentrés dans le sud

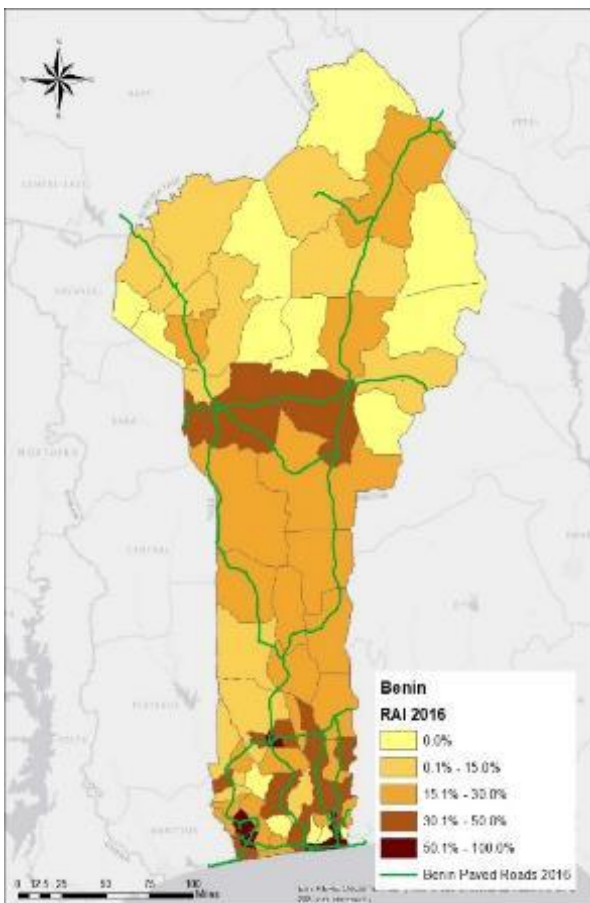


Source : OSM, WorldPop, Open Street Map et calculs des auteurs.

Notes : Ce chiffre représente le potentiel d'accès au marché, estimé comme le temps de trajet terrestre vers la zone à forte densité de population la plus proche.

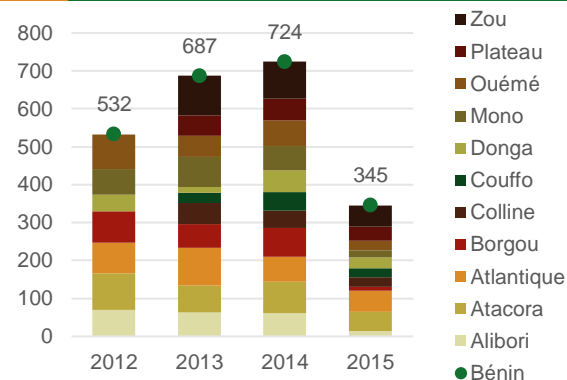
Seuls 23 % de la population rurale ont accès à une route carrossable toute l'année

25 Pourcentage de la population à moins de 2 km d'une route pavée (RAI)



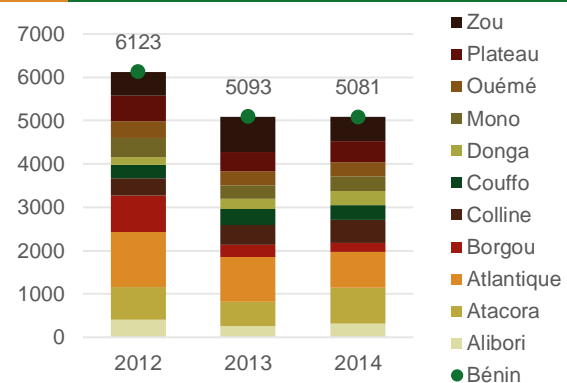
Sources : OSM, MPD et calculs des auteurs

26 Répartition des routes nationales rurales construites - en km



Source : AFDB 2020

27 Entretien courant des routes rurales - en km



Source : AFDB 2020

L'accessibilité rurale demeure limitée et contraint les producteurs agricoles

Malgré les efforts déployés pour améliorer les routes rurales, seuls 23 % de la population rurale a accès à une route carrossable tout temps. Le Bénin a fait des efforts pour améliorer les infrastructures rurales à travers divers programmes de réhabilitation de l'agriculture. Le dernier en date est le [Programme de développement stratégique du secteur agricole \(PSDSA\) 2017-2025](#), qui identifie clairement la nécessité d'investir dans les routes rurales pour assurer le développement des principales cultures. Il charge le Conseil National du Transport Rural (CNTR) de cette tâche. Le CNTR n'a toutefois qu'un rôle consultatif. Malgré leur importance, les besoins de la population rurale ne sont pas couverts lorsqu'ils sont mesurés par l'[indice d'accès rural \(RAI\)](#). Selon les données de 2016, seuls 22,6 % de la population rurale du pays vivaient à moins de 2 km d'une route carrossable tout temps - une légère amélioration par rapport aux 18,1 % enregistrés en 2009. En 2009, la plupart des communes du pays (47 sur 77) avaient un indice inférieur à 20 %, alors qu'elles n'étaient que 35 en 2016. Les faibles niveaux d'accessibilité rurale sont inférieurs à la moyenne de l'ASS (34 %) ([encadré 4.4](#)). Le suivi des investissements et de l'entretien des routes est faible et s'est détérioré depuis 2016. Actuellement, le Bénin utilise la méthode GERNIS, qui met en balance la criticité et le financement. Le développement d'[outils](#) permettant d'améliorer la hiérarchisation des routes rurales aiderait à allouer des ressources limitées en fonction des priorités politiques.

Le mauvais état des routes rurales peut être un obstacle (surtout dans le nord) pour transporter les produits en bon état vers les centres de distribution du sud et vers les marchés étrangers. Cela devient particulièrement difficile pendant la saison des pluies. Le manque d'entrepôts et de marchés appropriés sont d'autres obstacles majeurs à la vente des récoltes, laissant aux agriculteurs un faible pouvoir de négociation avec les acheteurs lorsque l'offre est élevée (Banque mondiale 2018). En 2021, le gouvernement a amélioré les installations de l'aéroport de Cotonou avec une infrastructure de chaîne du froid nécessaire pour accueillir les articles hautement périssables en attendant leur transport ultérieur. La poursuite de l'amélioration de cette infrastructure est critique pour l'exportation de produits agricoles frais. En raison de la taille du marché intérieur, l'accès aux marchés régionaux et internationaux est d'une importance capitale.

Encadré 3.3 Politiques visant à tirer parti de la réduction de la distance économique

La distance économique est généralement liée aux distances en ligne droite (euclidiennes) entre deux lieux et aux caractéristiques physiques de la géographie qui les sépare. Cette relation n'est toutefois pas toujours directe. Pour le commerce des biens et des services, la distance économique englobe le temps et les coûts monétaires. La disponibilité et la qualité des infrastructures et des services de transport, l'environnement réglementaire et commercial et les institutions qui façonnent la structure du marché de l'industrie des services de transport jouent un rôle important dans la détermination de ces coûts.

Il existe des preuves irréfutables que la baisse des coûts de transport peut renforcer la spécialisation et l'activité économique. Cependant, à mesure que la distance économique se réduit, la capacité des régions à se spécialiser et à stimuler des avantages économiques plus larges dépend de politiques complémentaires éliminant les frictions spatiales et intégrant les marchés du travail et des capitaux. Dans le même temps, en renforçant la concurrence et en améliorant l'accès au marché pour les entreprises locales, les coûts commerciaux peuvent modifier la répartition spatiale de la productivité, et donc créer des gagnants et des perdants spatiaux, exacerbant ainsi les inégalités spatiales. Des politiques complémentaires sont nécessaires pour gérer ces risques.

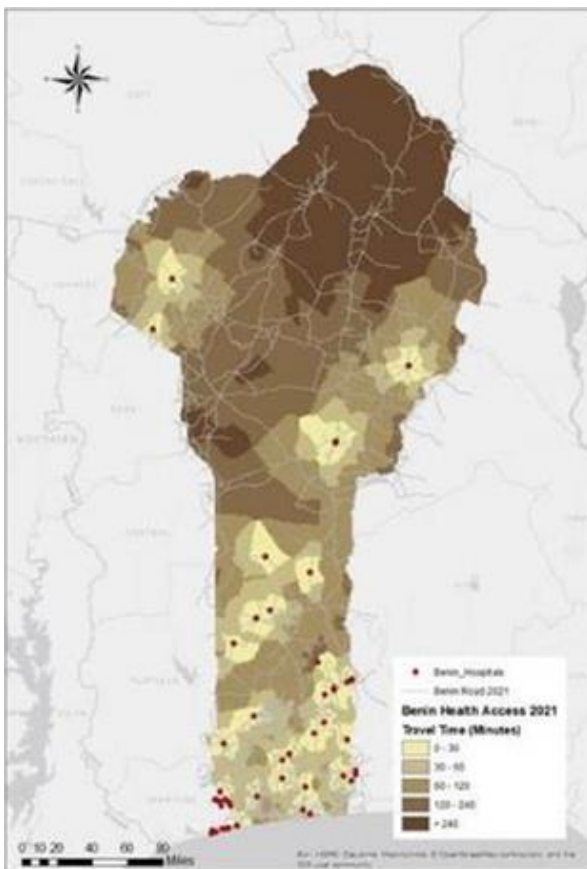
Il existe quatre ensembles de politiques et d'investissements complémentaires qui peuvent permettre aux villes et autres pôles de bénéficier davantage des investissements dans les transports. Ces leviers sont basés sur le cadre des villes compétitives de la Banque mondiale (2015) et comprennent (1) les institutions et les réglementations ; (2) les infrastructures et les terrains ; (3) les compétences et l'innovation ; et (4) le soutien et le financement des entreprises. Les investissements dans les infrastructures et les services de transport, ainsi que les changements réglementaires visant à soutenir la concurrence dans le secteur des transports, peuvent avoir des avantages majeurs en termes de bien-être lorsqu'ils sont combinés à ces politiques. Au Bénin, les politiques de développement territorial sont gérées par le ministère du développement durable. Elles sont liées aux politiques de transport dans le Plan d'action du gouvernement (PAG). Les priorités comprennent le développement de pôles régionaux et la gouvernance du secteur.

Source : Grover, Lall et Maloney (à paraître) ; [Rapport sur le développement dans le monde \(2009\)](#).

Le transport peut soutenir la formation du capital humain

28

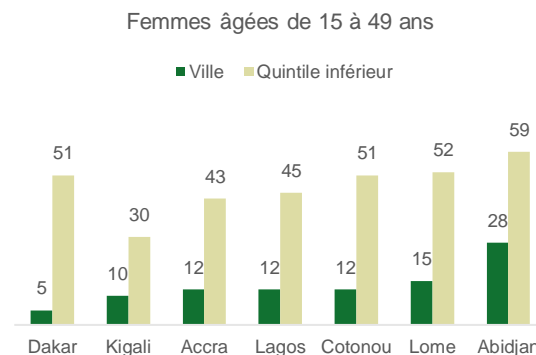
Les hôpitaux sont accessibles à moins de 35 minutes de route dans seulement un quart des communes



Sources : OSM, MPD et calculs des auteurs

29

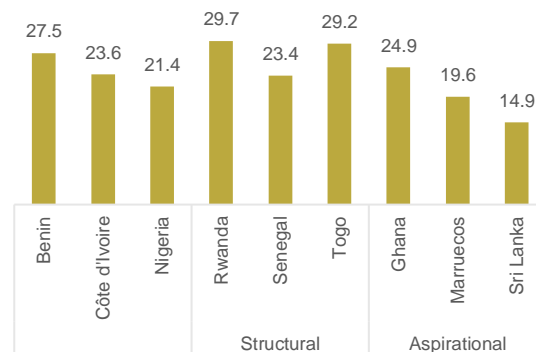
La distance par rapport à un établissement de santé est un obstacle à l'accès aux soins



Source : Banque mondiale 2021

30

Le Bénin a l'un des taux de mortalité routière les plus élevés de ses pairs



Source : OMS 2018 Note : taux de mortalité routière pour 100 000 personnes.

Les infrastructures et services de transport sont nécessaires pour une accumulation équitable du capital humain

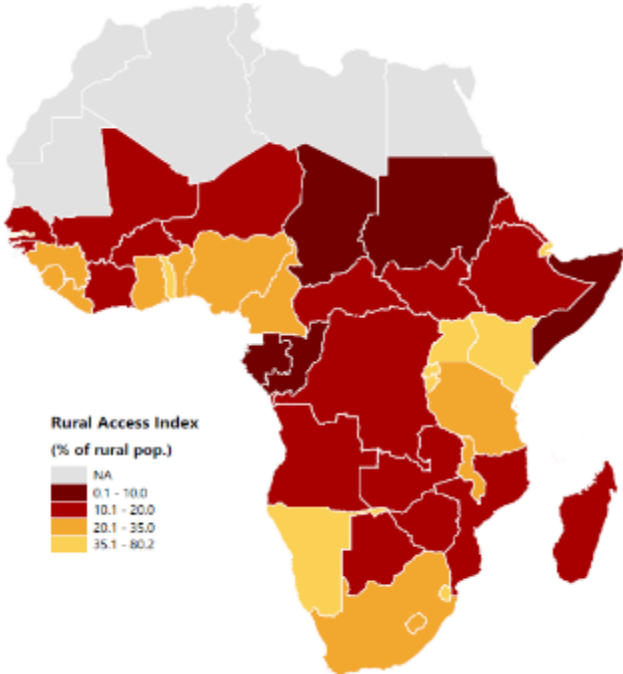
La formation du capital humain peut également être facilitée par des services de transport accessibles et de bonne qualité ([annexe 8](#)). La capacité de la population à accéder aux prestataires de santé et d'éducation est affectée par la disponibilité de services de transport fiables et leur caractère abordable, en particulier pour les plus pauvres ([Banque mondiale 2021](#)). Au Bénin, plus de la moitié des femmes âgées de 15 à 49 ans appartenant au quintile de revenu le plus bas déclarent que la distance à parcourir pour se rendre dans un établissement de santé constitue un obstacle à l'accès à un traitement. C'est un problème lorsqu'elles cherchent à obtenir des soins prénataux, cruciaux pour la santé maternelle et infantile (chapitre II). En raison de grandes disparités spatiales, le temps moyen pour atteindre un établissement de santé dans le pays est de 3 heures, et peut atteindre plus de 7 heures dans des endroits comme Malanville.

L'amélioration des normes de sécurité routière et de qualité des véhicules favorise également l'accumulation de capital humain.

L'Afrique subsaharienne présente les niveaux les plus élevés de mortalité des enfants de moins de 5 ans due à la pollution atmosphérique, avec 184 décès pour 100 000 enfants (OMS). [Le Bénin est l'un des pays les plus touchés](#), avec 85 décès pour 100 000 enfants. Le parc de véhicules anciens et mal entretenus et l'absence de solutions de transport en commun propres font que, malgré un faible taux de motorisation, l'exposition moyenne à la pollution atmosphérique dans le pays dépasse de 34 % la moyenne mondiale. De même, le manque d'infrastructures et de véhicules sûrs et l'absence d'application des règles de sécurité routière font que l'Afrique subsaharienne a le taux de mortalité routière le plus élevé de toutes les régions, le [Bénin dépassant les moyennes régionales](#). Ces décès anéantissent des années d'investissement dans le capital humain et ont des conséquences à long terme sur les résultats des membres féminins survivants de la famille. Selon l'INSAE, près d'un accident sur dix est associé à la qualité des infrastructures (en 2015). L'état du parc automobile peut également avoir une influence : 17 % des véhicules suivis par le Centre National de Sécurité Routière (CNSR) sont dans un état irrégulier, principalement défectueux.

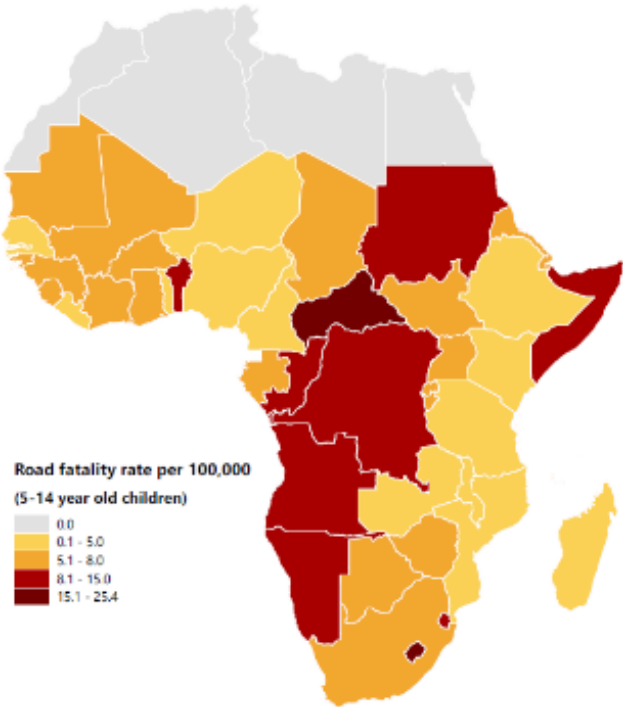
Encadré 3.4 Analyse comparative du Bénin : routes et capital humain

Indice d'accès rural
(dernières données disponibles)

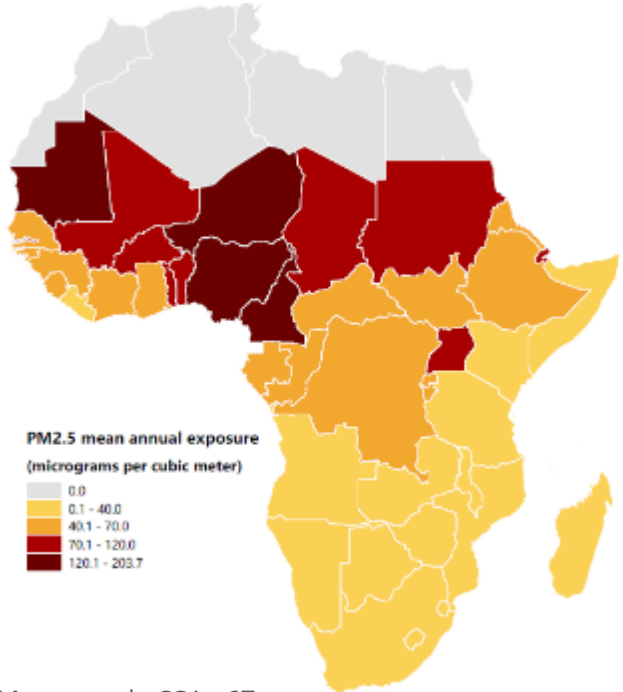


Sources : Transport Global Practice Narrative (2019)

Taux de mortalité routière
pour 100 000 (enfants de 5 à 14 ans)



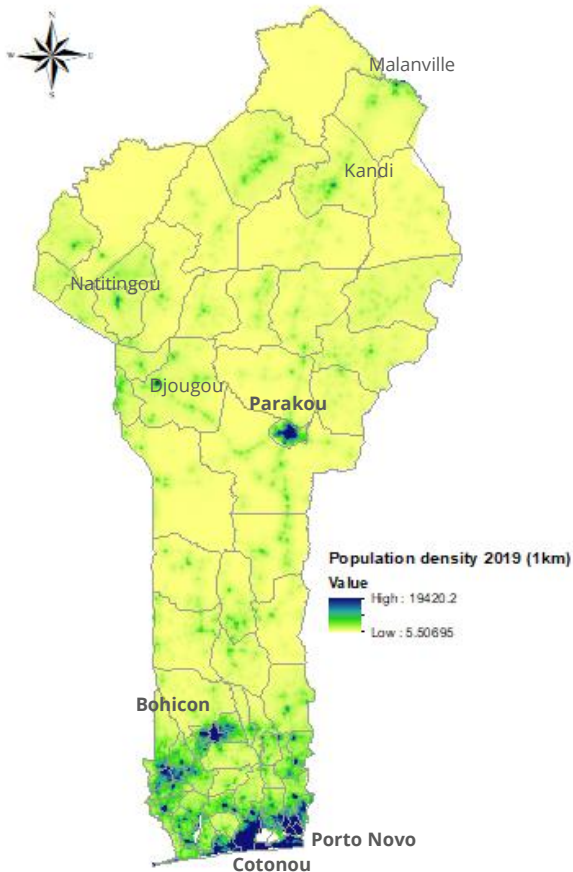
Exposition annuelle moyenne
aux PM2.5



Moyenne du SSA : 67
Moyenne mondiale : 50

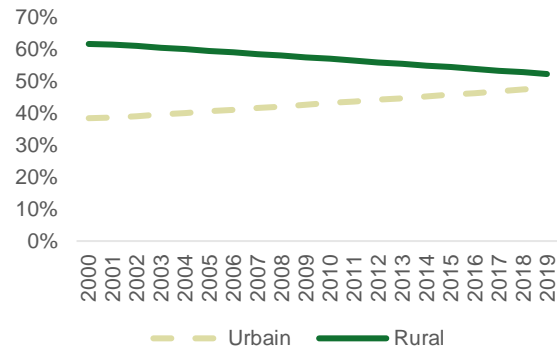
La moitié de la population vit dans des villes, ce qui est supérieur à la moyenne de l'Afrique subsaharienne

31 La population se concentre de plus en plus dans les centres urbains, en particulier dans le sud



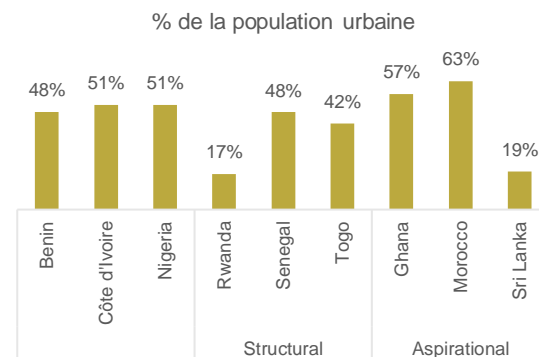
Sources : OSM, INSAE et calculs des auteurs

32 La part de la population urbaine n'a cessé d'augmenter...



Source : WDI 2020

33 ...plaçant le Bénin à proximité de ses pairs



Source : WDI 2020

3.2.2 L'amélioration de la mobilité urbaine devrait contribuer à stimuler les économies d'agglomération

L'urbanisation n'a cessé de croître. Si la croissance démographique de la dernière décennie a été généralisée à l'ensemble du pays, la plupart des gains se sont produits dans les centres urbains (notamment à Parakou, troisième ville du Bénin, encadré 3.5) et dans la pointe sud, autour de l'agglomération de Cotonou et de Porto Novo. Le Bénin s'est donc régulièrement urbanisé, sous l'effet de la croissance naturelle et de l'exode rural depuis le début des années 2000. Malgré cela, la moitié de la population vit toujours en zone rurale, les départements du centre et du nord ayant une part disproportionnée de populations rurales.

L'environnement urbain est déréglé, concentré dans quatre principales zones urbaines (en gras sur la carte), Cotonou étant la plus importante. L'aire métropolitaine de Cotonou représente environ un tiers du PIB du pays et s'est rapidement étendue pour englober Abomey-Calavi au nord et Sèmè-Kpodji à l'est. En 2018, elle comptait 1,8 million d'habitants répartis sur 350 kilomètres carrés (SSTAP 2019). Cette expansion crée d'énormes volumes de trafic pendulaire, exacerbés par le fait que la ville est une plaque tournante majeure pour le transport régional et international (soit en direction du marché Dantokpa, du PAC ou de l'aéroport international, soit en transit sur l'autoroute internationale Abidjan-Lagos).

Les villes d'ASS offrent une proximité mais une productivité limitée. Les villes des pays en développement sont souvent surpeuplées, encombrées, polluées et abritent peu d'entreprises sophistiquées et de travailleurs qualifiés qui auraient intérêt à se trouver ensemble. Tout porte à croire qu'il s'agit d'un état d' "agglomération infructueuse", densité sans productivité en raison d'une transformation structurelle limitée et des externalités de l'agglomération (Grover et al., à paraître). Jusqu'à présent, le développement urbain du Bénin correspond à ce schéma. La réduction des coûts de congestion et des externalités négatives pourrait favoriser le développement d'un secteur privé plus sophistiqué, capable d'impulser le processus de transformation structurelle grâce à de meilleurs emplois en dehors de l'agriculture (chapitre 1).

Encadré 3.5. Le développement de Parakou : La capitale du coton

Parakou est la troisième plus grande ville du Bénin après Cotonou et Porto Novo. Elle accueillait 255 000 personnes en 2017 et avec une étendue urbaine de 62 km², la densité est beaucoup plus faible qu'à Cotonou. Située au nord du pays, elle est la "capitale du coton" et le centre de la principale région agricole du pays. Elle est située à l'intersection de grands axes internationaux reliant les pays voisins (Burkina Faso, Niger, Togo et Nigéria) et est le terminus de la ligne ferroviaire Cotonou-Parakou (aujourd'hui hors service). Le développement de Parakou est important pour promouvoir les emplois hors agriculture dans les services connexes, soutenant ainsi la réduction de la pauvreté et la transformation structurelle ([Christiaensen et Premand 2017](#)).

Le développement des services et des infrastructures de transport urbain peut contribuer à améliorer le processus d'urbanisation. Les deux-roues motorisés constituent la principale forme de trafic motorisé (encore plus qu'à Cotonou). Cependant, la ville ne souffre pas des mêmes problèmes de congestion. Les motos-taxis, partiellement réglementés par la municipalité, assurent la majorité du "transport public". Il existe quelques services de taxi-voiture exploités par *Bénin Taxi*, les tricycles à moteur assurent le transport des bagages et les taxis-brousse assurent les liaisons avec les villes et villages voisins.

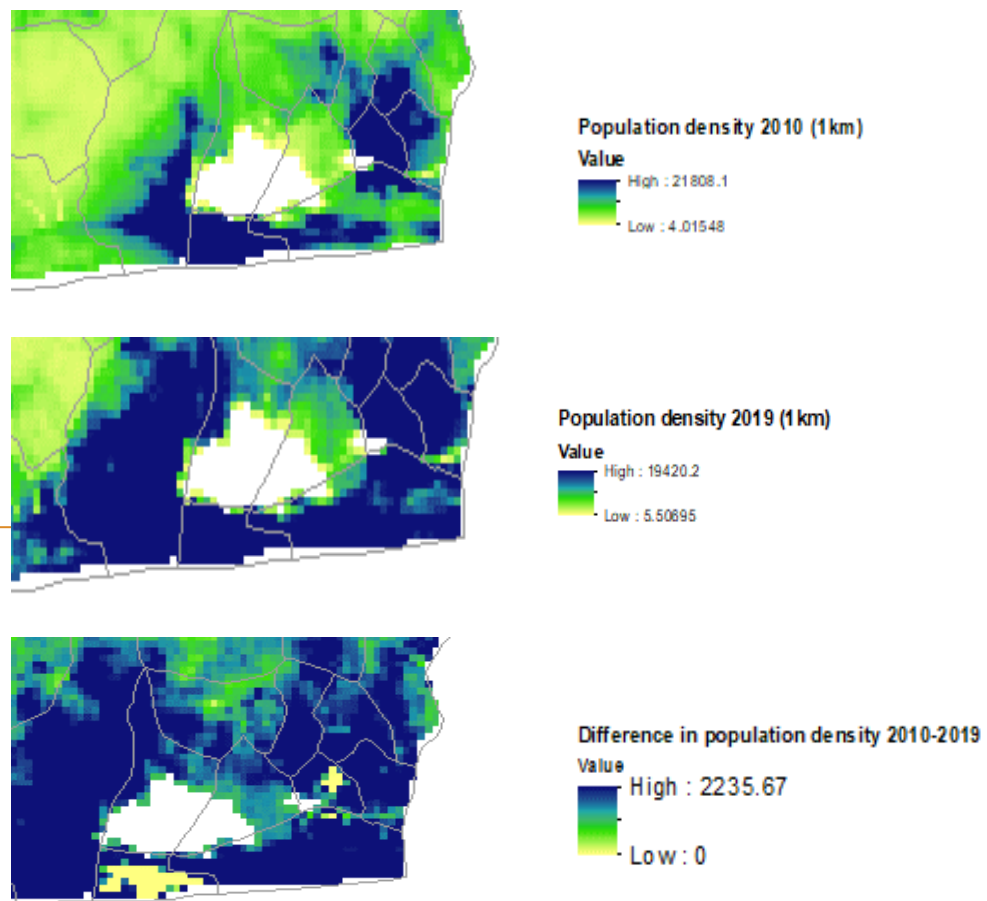
Le réseau routier asphalté est limité : 58 km, dont 44 km de routes nationales et 31 km de routes revêtues. Le nombre total de pistes non revêtues, qui constituent la grande majorité, n'est pas connu. Dans le cadre du PAG, deux projets bénéficieront particulièrement à la ville de Parakou : l'extension d'un réseau routier, dont 68 km pour la zone urbaine de Parakou, et l'aménagement de la route Djogou-Pehunco-Kérou.

En ce qui concerne la planification, les règlements d'urbanisme ne semblent pas être appliqués, et des plans de mobilité ou de gestion du trafic pourraient être créés. Des projets ou des politiques visant à créer un service de transport urbain collectif, ou à promouvoir la mobilité active pourraient être mis en place, surtout que la géographie de la ville s'y prête.

Source : SSATP 2019 et AFDB 2014

Cotonou s'étend à l'extérieur

34 Extension urbaine de Cotonou 2010-2019 en fonction de la croissance démographique



Source : WorldPop et calculs des auteurs

À Cotonou, les infrastructures et services de transport devraient être améliorés pour augmenter la mobilité

Comme dans de nombreuses villes africaines (Lall et Henderson 2017), les terrains urbains de Cotonou se sont développés en petits fragments déconnectés, s'étalant vers l'extérieur à faible densité. Les infrastructures et services de transport limités nuisent à la connectivité et créent des embouteillages. Cette situation est exacerbée par le fait que la ville est une plaque tournante majeure pour le transport régional et international.

L'absence de financement public pour les transports collectifs a conduit à une motorisation individuelle accrue. Une fiscalité et des taxes parafiscales relativement faibles sur le transport individuel, des infrastructures mal entretenues avec un faible nombre de routes revêtues (14 % à Cotonou, 1 % à 2 % à Abomey-Calavi et Sèmè-Kpodji), ont poussé les populations vers le transport individuel motorisé, notamment les deux-roues motorisés privés ou exploités sous forme de services de taxi informels et peu réglementés (SSATP 2020). Cela contribue à un nombre élevé d'accidents et à la pollution de l'air, aggravés par la mauvaise qualité du carburant (85 % du carburant est importé de manière informelle du Nigéria). Il y a eu une tentative de la société BenAfrik en 2012 de créer un service de transport public régulier, qui a échoué, entre autres raisons, en raison des tarifs élevés, du manque de fiabilité et de fréquence du service, des temps de trajet excessifs et très variables, et de l'absence d'arrêts bien organisés pour favoriser les déplacements intermodaux (SSATP 2020).

Par conséquent, la mobilité reste encore limitée, non seulement physiquement mais aussi en raison de la charge financière que les transports actuels font peser sur le budget des familles. Les transports non motorisés sont impopulaires et ne sont utilisés que par les groupes à faible revenu, principalement en raison de problèmes de sécurité, de l'absence de politique et de planification pour les piétons et les cyclistes et de sentiers envahis ou mal entretenus (SSTAP 2019). Le problème de la mobilité urbaine est également lié, dans une large mesure, à l'état des rues, à leur étroitesse et au risque constant d'inondation. Le PAG s'attaque à ces défis par le biais du programme Asphaltage (annexe 9).

Bien que la situation des villes secondaires soit moins urgente, des mesures préventives doivent être prises. Les municipalités doivent être préparées à faire face aux défis : elles ont un large mandat pour la mobilité urbaine (organisation, investissement, gestion) mais des ressources humaines et financières encore limitées (Foussemi et al 2014).



Transport urbain de passagers

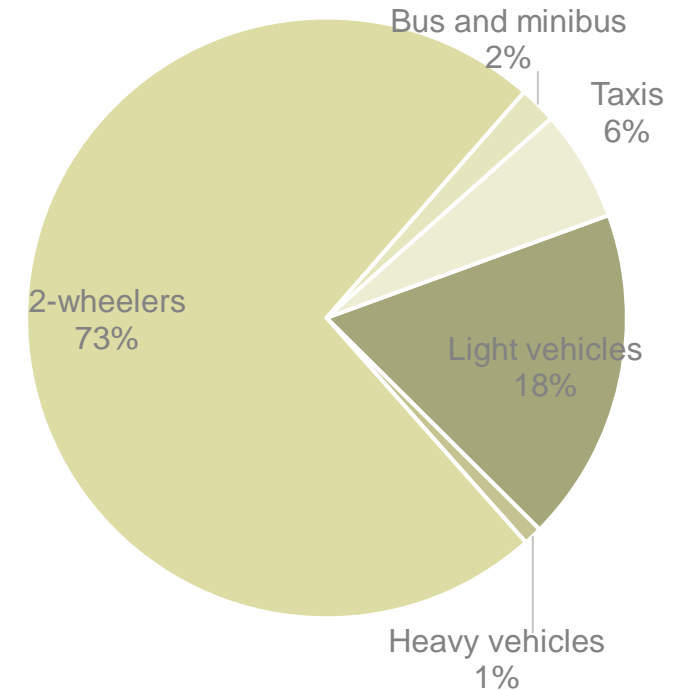
Les deux-roues contribuent le plus au trafic urbain

En dehors des véhicules privés, le transport de passagers comprend :

- Les taxis-motos (deux-roues) (*zémidjans*), de loin le principal service de transport dans les zones urbaines du Bénin.
- Le service de taxi, avec les taxis urbains (ou "Bénin Taxi") et les taxis interurbains, dont l'attrait est moindre en raison de la flexibilité limitée et des prix relativement élevés.
- Minibus : ils assurent le transport interurbain avec une capacité supérieure à celle des taxis. Bien qu'ils opèrent dans un contexte non réglementé, ils n'offrent pas de service dans la zone urbaine.
- Les tricycles à moteur développent actuellement leur service de transport dans les principales villes. Ils offrent une sécurité accrue pour les passagers, et une capacité de transport supérieure à celle des *zémidjans*.

Les bus standards ont disparu avec la fin de BenAfrique. Dans un contexte où les options de transport de passagers sont limitées, les deux-roues dominant et constituant les trois quarts du trafic à Cotonou. En revanche, les véhicules lourds ne représentent que 1 % du total. La prévalence de ce mode augmente la pollution et affaiblit la sécurité routière.

35 Composition du trafic à Cotonou (2017)



Source : EGIS
2018

L'amélioration de la gestion du trafic routier autour du PAC contribuera à réduire la congestion et à renforcer l'efficacité du port

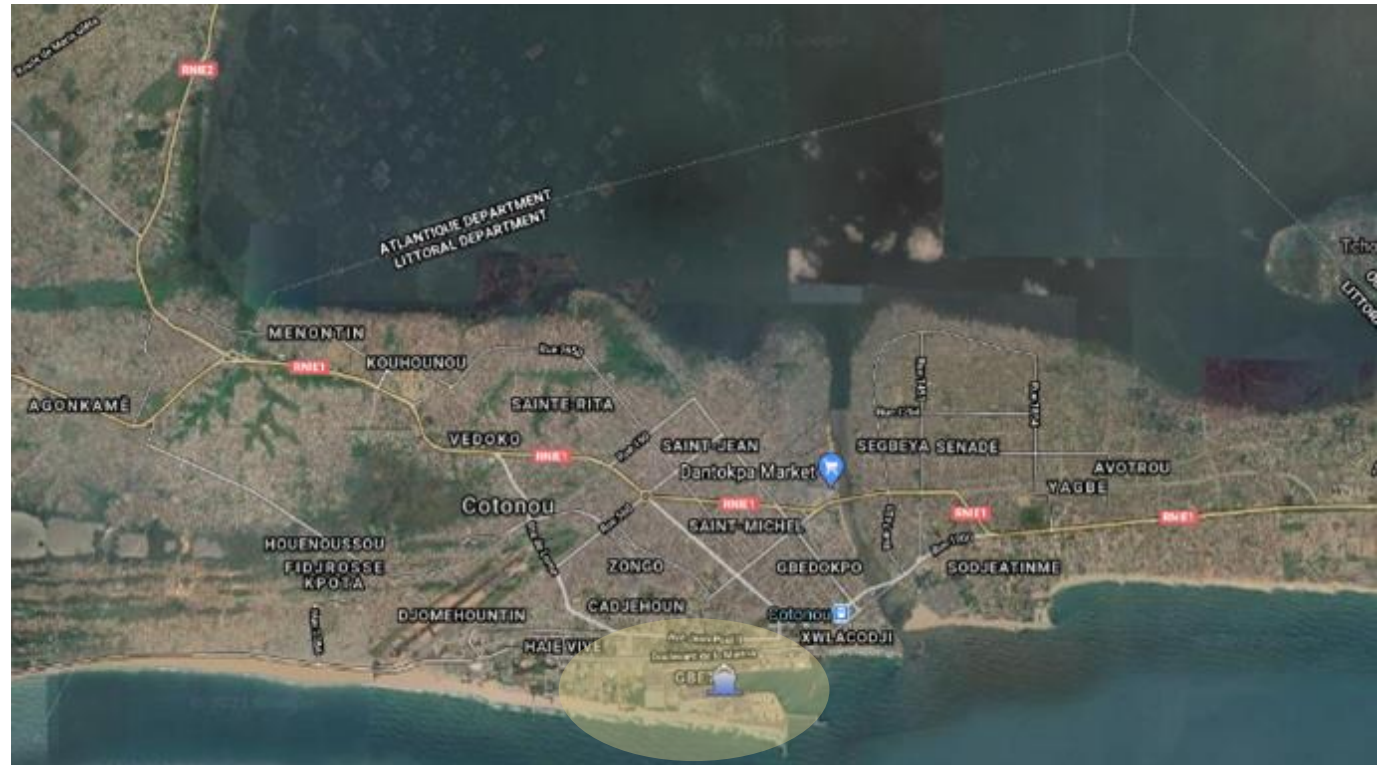
Une meilleure gestion du trafic autour du PAC améliorera la compétitivité de la chaîne logistique et de l'environnement urbain.

Cotonou connaît des niveaux de congestion importants, tant périodiques qu'occasionnels, qui ont un impact élevé sur le transport de marchandises en raison de l'incertitude qu'ils génèrent sur les temps de trajet.

La congestion routière a deux effets principaux sur le camionnage : le temps nécessaire pour traverser la ville augmente pendant les heures de pointe et la consommation de carburant double (le temps de trajet moyen des camionneurs est de 10 à 15 % supérieur au temps de référence pendant les heures creuses et de 65 à 115 % supérieur pendant les heures de pointe du matin). Au final, la congestion urbaine augmente le coût moyen par tonne de fret transporté de 332 FCFA, selon les estimations de 2016 (EGIS 2018). Cette situation est susceptible d'affecter la fluidité logistique et par conséquent la compétitivité du PAC. D'autre part, le volume important de camions qui arrivent au port ne rentre généralement pas immédiatement, une situation qui génère d'importantes files d'attente sur le bord de la route. Cela réduit fortement la capacité des routes adjacentes et génère des problèmes de sécurité et de pollution atmosphérique autour du port (les véhicules lourds sont souvent très dégradés ; Afrique Atlantique 2018).

Les projets d'Asphaltage et de CONOCO du PAG, en cours de mise en œuvre, visent à atténuer ce goulet d'étranglement. L'amélioration continue de la mobilité autour du PAC devrait encore réduire la congestion (annexe 9). (annexe 9).

36 Localisation du PAC à Cotonou



Source : Google Maps

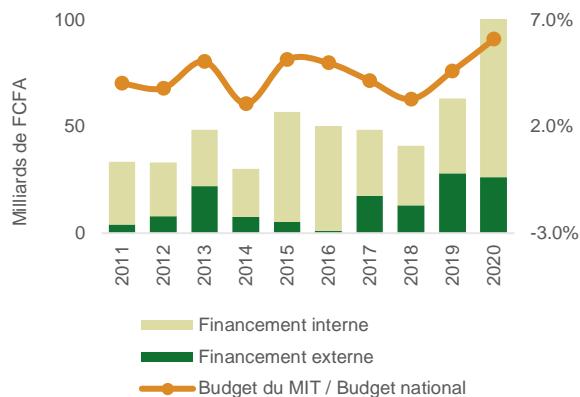
FINANCER LE SECTEUR DES TRANSPORTS ET RENFORCER LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

Le financement durable du secteur des transports et l'amélioration du cadre réglementaire sont les piliers essentiels d'un secteur des transports moderne, au service des personnes et des entreprises. Comme dans de nombreux pays à revenus moyen inférieurs, les besoins de financement du Bénin en matière d'infrastructures sont importants - une hiérarchisation adéquate des priorités est primordiale, tout comme une participation accrue du secteur privé. L'amélioration du cadre réglementaire et de la structure de gouvernance peut apporter des gains importants.

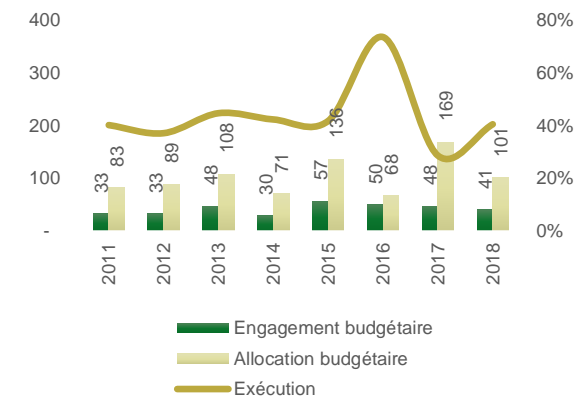
3.3

Les investissements publics dans le secteur des transports peuvent être améliorés

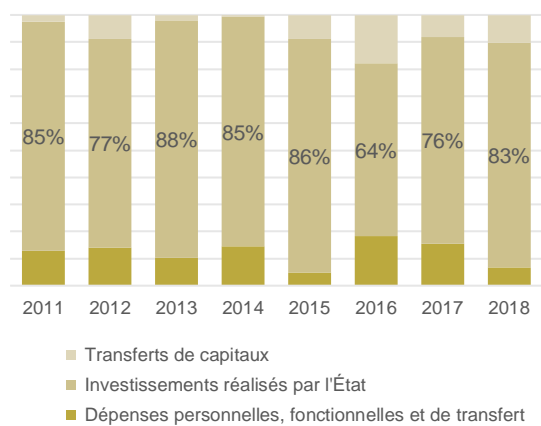
37 Les financements extérieurs représentent en moyenne 23 % du budget sur la période 2011-2020



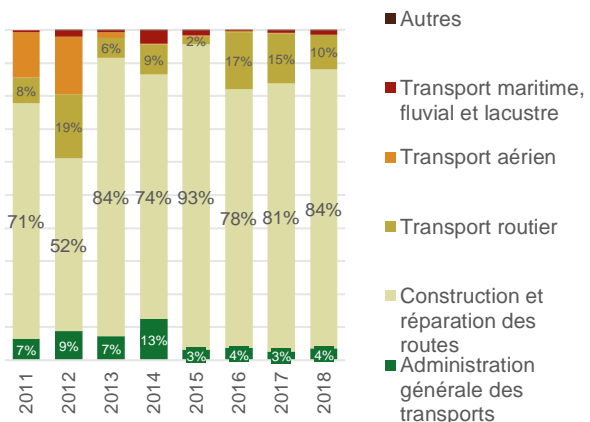
38 L'exécution est faible en raison des projets financés par l'extérieur



39 Les dépenses d'investissement représentent la majorité du budget alloué par le MIT...



40 ... et principalement dans le secteur routier



Source : Bénin Boost, Notes : pourcentage du total

3.3.1 Des besoins de financement importants exigent une hiérarchisation des priorités et une planification plus rigoureuse

Compte tenu de la volatilité du budget des transports et de l'importance des besoins, il est nécessaire de renforcer la hiérarchisation des priorités et la planification. La majeure partie du budget annuel du Ministère des Infrastructures et des Transports (MIT) est financée par des fonds nationaux, la part des sources de financement extérieures étant volatile et s'élevant en moyenne à 23 % sur la période 2011-2020 (soit une baisse de 33 % par rapport à la décennie précédente). Le budget global engagé en tant que part du budget national a connu une hausse au cours des deux dernières années, liée aux projets phares du GAP. En 2019-2020, il représentait 5,3 % du budget national, poussé à la hausse car le secteur a été priorisé pour soutenir la croissance et la création d'emplois pendant la pandémie de [COVID-19](#). Alors que le pays sort de la crise, les importants besoins d'investissement dans le secteur des transports devront être correctement hiérarchisés et planifiés dans un contexte d'assainissement budgétaire (chapitre I). Le renforcement du [cadre de gestion des investissements publics \(PIM\)](#) sera crucial pour garantir le retour sur investissement, notamment par une hiérarchisation adéquate des priorités.

La majeure partie du budget du MIT est allouée aux dépenses d'investissement, principalement dans le secteur routier. Les dépenses d'investissement ont atteint en moyenne 80 % sur la période 2011-2020. Malgré cela, les valeurs sont relativement faibles en termes absolus, un peu plus de 60 millions de dollars US en 2018. Cependant, les routes rurales sont financées par les fonds de [FADeC](#) (communes), qui viennent s'ajouter à ce budget. Au sein de la fonction transport, la majeure partie du budget engagé (plus de 95% ces dernières années) correspond au secteur routier en raison des projets du PAG.

L'exécution laisse encore à être améliorée, ce qui reflète deux choses : 1) le décalage temporel entre les affectations de fonds programmatisés et les dépenses annuelles ; et 2) la moindre exécution des projets financés par des sources extérieures, en raison de la complexité des processus de passation des marchés. Par rapport aux dépenses annuelles, l'exécution des investissements dans les transports financés par des fonds nationaux est la plus élevée de tous les secteurs du plan d'investissement public (PIP). En 2020, elle était de 98,9 % pour les dépenses en capital et de 75,9 % pour les dépenses récurrentes.

Le transport représente un quart du plan d'investissement public

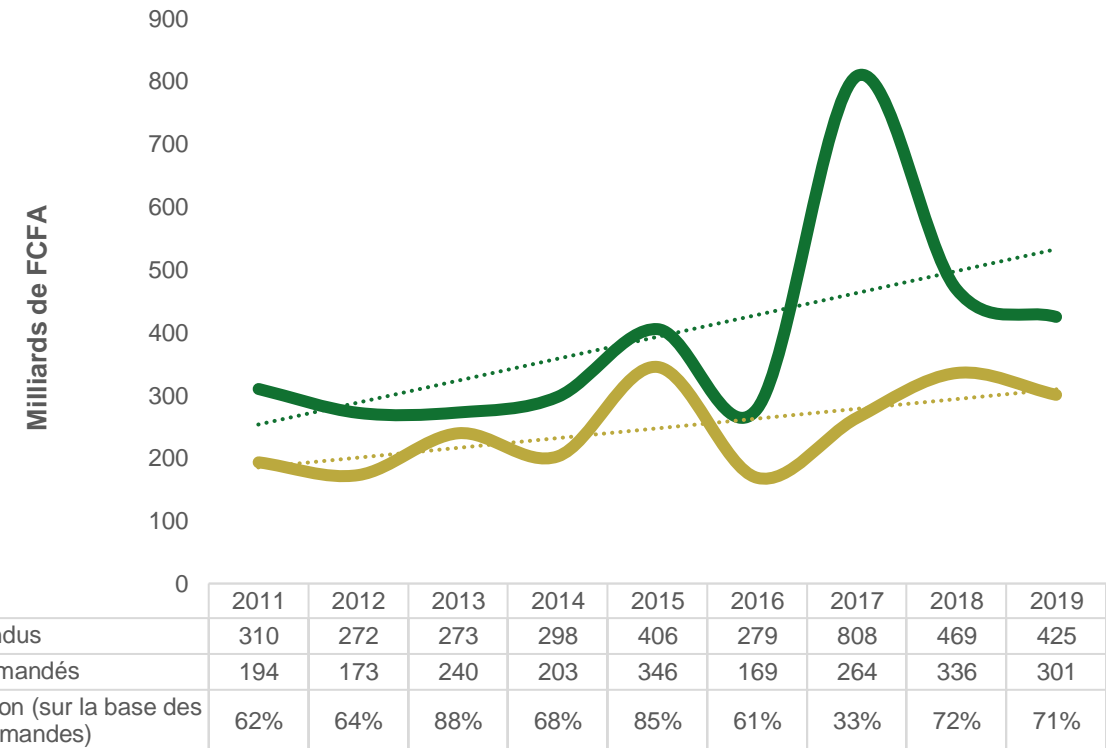
Le PIP a augmenté en termes de montants alloués et exécutés au cours des dernières années, avec le MIT qui en représente une part importante

Le PIP englobe trois secteurs principaux : les secteurs productifs (59 %), les secteurs sociaux (29 %) et l'administration publique (12 %), conformément au PAG. Diverses sources sont utilisées pour le financer : le budget national en finance la moitié, le reste étant réparti entre des prêts (38,4 %) et des subventions (15,9 %). Les crédits alloués ont augmenté depuis 2012, pour atteindre un pic en 2017.

En 2019, le PIP comprenait 200 projets et programmes pour un montant total alloué de 425 milliards de FCFA (5 % du PIB), dont 25 projets/programmes dans le secteur des transports. Le secteur est le deuxième plus important pour le montant et les projets, après le ministère de l'Environnement et du Développement durable.

Si le niveau global d'exécution reste adéquat, à près de 70 % en moyenne (hors 2017), plusieurs obstacles empêchent des taux d'exécution plus élevés - notamment des problèmes liés au PIM et aux processus de passation des marchés publics. Il s'agit notamment de la lenteur du traitement des marchés publics, de la validation tardive des plans de travail, de l'accès difficile au Système Intégré de Gestion des Finances Publiques (SIGFIP), de la faible capacité financière des entreprises, de l'insuffisance des allocations budgétaires, de l'insuffisance des ressources commandées et de retards dans la transmission des données (MPD 2020c).

41 Les montants du PIP ont atteint un pic en 2017



Source : MPD 2020c

Des redevances routières limitées compromettent l'entretien des routes

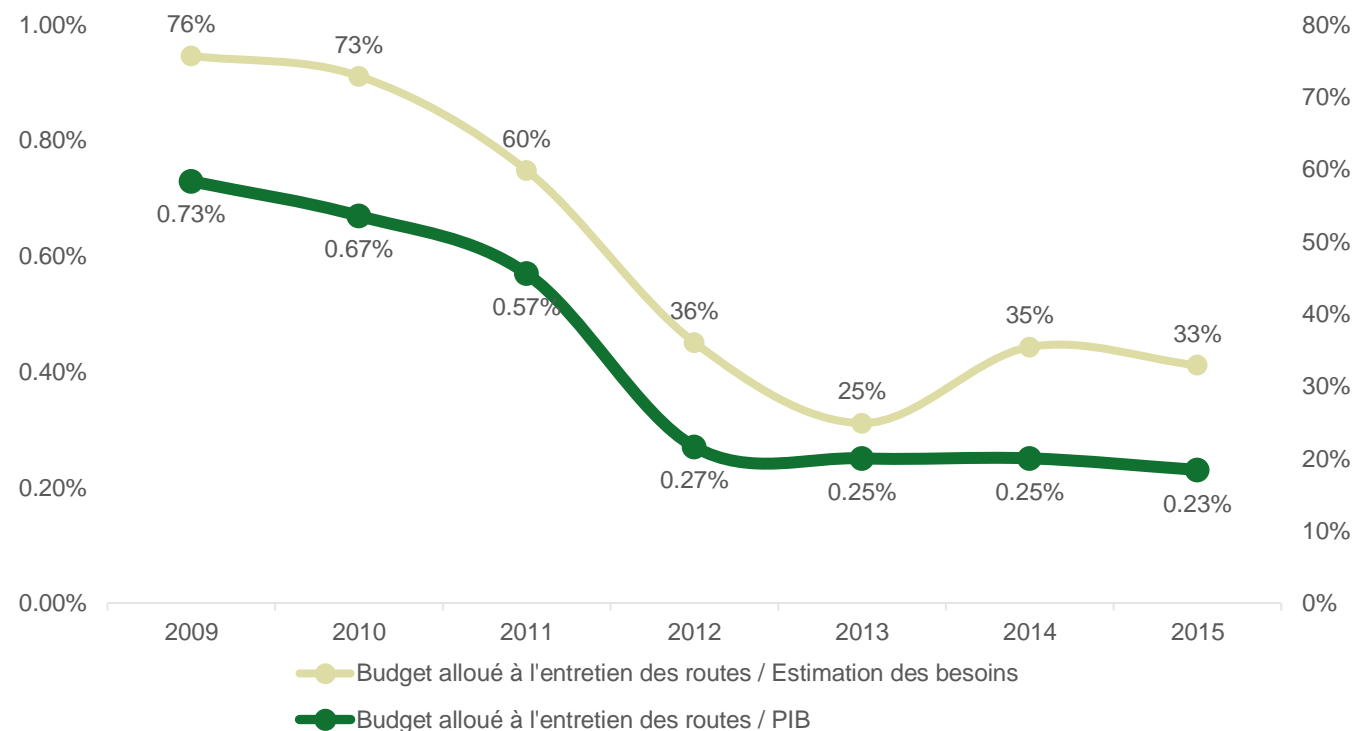
Le financement des routes, en particulier l'entretien périodique, est un défi majeur en raison des sources de revenus limitées.

L'entretien des routes était traditionnellement assuré par le Fonds routier (encadré 3.6), mais il est désormais transféré à un organisme parapublic. Il était initialement censé couvrir la totalité des coûts d'entretien, mais des sources de financement limitées, ne couvrant que 30 % des besoins, l'ont empêché de remplir convenablement ce rôle. Les taxes sur les carburants, les redevances liées aux véhicules et les recettes des péages sont les principales sources de financement des infrastructures routières. En moyenne, la taxe sur les carburants constitue 76 % des recettes en ASS, allant de 100 % au Sénégal et en Guinée à environ 30 % au Niger (Banque mondiale 2019). Au Bénin, les taxes sur le carburant ont été faibles historiquement en raison de la contrebande de carburant en provenance du Nigéria. D'autres ressources sont mobilisées pour compléter ce revenu limité, principalement des droits de transit et des péages - mais elles sont insuffisantes pour couvrir l'entretien périodique des routes. Récemment, la création de la Société des Infrastructures Routières (SIRB) pour administrer et développer les routes à péage (SSTAP 2019) a entraîné la dissolution du Fonds routier. Les sources de financement doivent être soigneusement analysées en termes de compétitivité et d'accessibilité financière.

La gestion du patrimoine routier demeure généralement faible. Les systèmes de gestion des données routières sont faibles et entravés par l'absence de mises à jour annuelles. Le SIRGPR (*Règlementation et de la Gestion du Patrimoine Routier*) assure la fonction de surveillance. Cependant, la faiblesse des capacités de programmation, d'appel d'offres, de passation de marchés et de contrôle des opérations d'entretien constitue un goulot d'étranglement permanent (BOAD 2015). L'appel d'offres standard pour des travaux d'entretien prend entre 6 et 12 mois. La capacité des PME locales à réaliser des travaux d'entretien est faible.

42

Le financement de l'entretien des routes par rapport aux besoins a fortement diminué



Source : BOAD 2015

Encadré 3.6 Vers la prochaine génération de fonds routiers ?

Les taxes sur les carburants, les redevances liées aux véhicules et les recettes des péages sont les principales sources de financement des infrastructures routières

En général, ces ressources peuvent être canalisées par un Fonds Routier (FR) ou servir à soutenir une allocation budgétaire, en plus d'autres fonds publics, qu'ils proviennent de recettes fiscales ou de la dette. Les fonds routiers tirent la plupart de leurs ressources des redevances d'utilisation des routes (RUC), et la part la plus importante provient toujours des recettes de la taxe sur les carburants. Les deuxième et troisième composantes les plus importantes des recettes RUC sont les droits d'immatriculation des véhicules et les péages.

Malheureusement, au sein de la CEDEAO, les informations sur les dépenses réelles et les transferts sur budget ne sont pas toujours bien désagrégées pour distinguer l'entretien et la réhabilitation. En outre, de nombreuses autorités routières ne publient pas ces chiffres. Cependant, les niveaux de ressources varient largement dans les pays de la CEDEAO disposant d'un Fonds Routier, mais restent insuffisants pour couvrir le coût de l'entretien courant et périodique. Le retard constant en matière d'entretien oblige les Agences Routières à entreprendre des reconstructions ponctuelles lorsque des sections du réseau routier ont atteint un état où l'entretien n'est plus une solution technique viable. Ceci explique pourquoi un nombre croissant d'entre elles ont demandé des amendements à leurs statuts et règlements pour inclure ces activités.

Compte tenu de la fragilité des FR en ASS, des efforts importants ont été déployés pour promouvoir une mise à niveau vers ce que l'on appelle la 3^e génération de FR (3G-FR). Par rapport aux 2^{es} générations, l'accent est mis sur le renforcement des sources et des montants de financement, sur l'étendue des travaux à réaliser, ainsi que sur la gouvernance et l'autonomie globale. L'augmentation de la participation du secteur privé dans le secteur est également un objectif des FR de 3^e génération. Cependant, il existe encore de nombreuses limitations pour y parvenir dans la plupart des pays d'Afrique subsaharienne. Les faibles niveaux d'accessibilité financière pour les utilisateurs et le trafic relativement limité limitent la bancabilité de nombreux projets. En effet, il n'y a pas beaucoup de cas de routes à péage dans la région⁽ⁱ⁾ et les exemples de PPP sont limités. Le trafic sur les principaux corridors régionaux dans la région de la CEDEAO est modéré à important, les routes les plus utilisées étant généralement celles en plus mauvais état (c'est-à-dire les deux portes d'entrée au Burkina Faso et la route Cotonou-Niamey).

Les RF de 3^e génération sont peut-être encore loin d'être en place en ASS. Tout d'abord, les pays doivent améliorer la gouvernance du secteur et se concentrer sur la mobilisation des recettes intérieures afin de générer une source de financement stable pour l'entretien périodique. Des réformes globales visant à développer l'environnement commercial, l'état de droit et l'approfondissement du secteur financier seront également cruciales pour amorcer la transformation.

⁽ⁱ⁾ Les exemples sont le pont à péage de la lagune d'Abidjan en Côte d'Ivoire, la voie express Lekki-Epe au Nigéria et la route à péage de Dakar Diamniadio au Sénégal, qui représentent plus de 1,2 milliard de dollars d'investissements prévus au moment de la clôture financière.

Source : World Bank ECOWAS InfraSAP, à paraître ; [Banque mondiale 2019](#).

La participation du secteur privé aux infrastructures est encore émergente dans la région.

Comme pour les autres pays de la région, il a été difficile de mettre en place des systèmes de financement privé dans les infrastructures de transport

Les PPP apparaissent comme un mode important de financement des projets d'infrastructure dans plusieurs pays en développement.

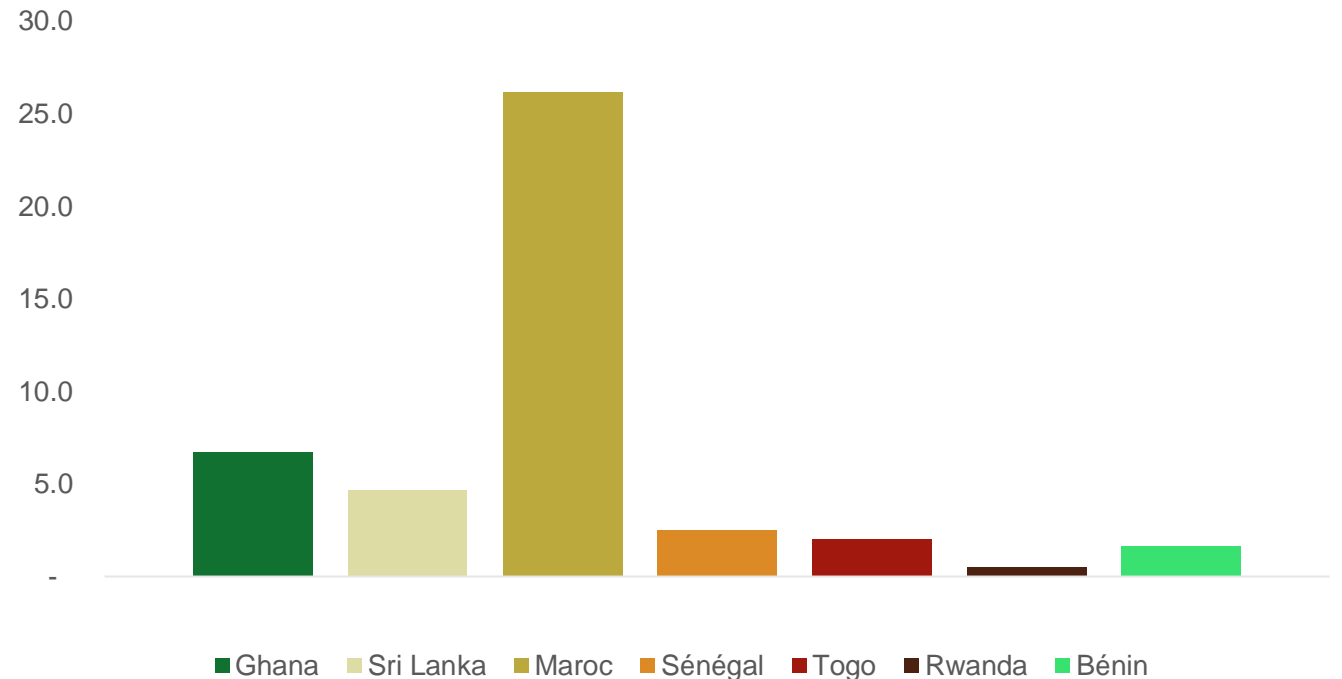
En ASS, l'un des principaux facteurs à l'origine du déficit d'infrastructures de transport est la difficulté à trouver des financements en raison de la capacité limitée des projets à générer des revenus. Alors que les ports maritimes, les aéroports et certains projets ferroviaires (exploitation minière) ont pu faire appel au secteur privé par le biais de PPP, les routes et les infrastructures secondaires sont plus problématiques car elles n'ont souvent pas la capacité de générer des revenus auprès des utilisateurs, même lorsqu'elles sont économiquement rentables (WB ECOWAS InfraSAP). La solvabilité de l'Etat souverain pour honorer l'engagement est également essentielle. En fait, même lorsqu'il est possible de collecter des fonds auprès des utilisateurs et des contribuables, la monétisation des recettes futures sur les marchés financiers pourrait entraîner des facteurs d'actualisation importants en raison du risque inhérent à cette activité et de son cadre favorable. L'attrait limité des PPP jusqu'à présent dans la région, y compris au Bénin, reflète cette réalité.

Les fonds étant limités, une évaluation minutieuse de la réserve d'investissements sur la base du rendement économique est cruciale. Les projets ayant un fort potentiel de développement de nouvelles opportunités d'affaires et d'emplois doivent également être analysés dans le contexte de leur capacité à augmenter la collecte des impôts et les revenus des utilisateurs. Un cadre institutionnel et réglementaire solide est primordial.

43

Le stock de capital total du PPP est limité mais comparable à celui des homologues structurels

Capital social des partenariats public-privé (PPP) en milliards de dollars internationaux constants de 2011 (2010-2017)



Source : Base de données du FMI sur l'investissement et le stock de capital, 2020

3.3.2 Les institutions et les réglementations régissant les transports et les investissements doivent être renforcées

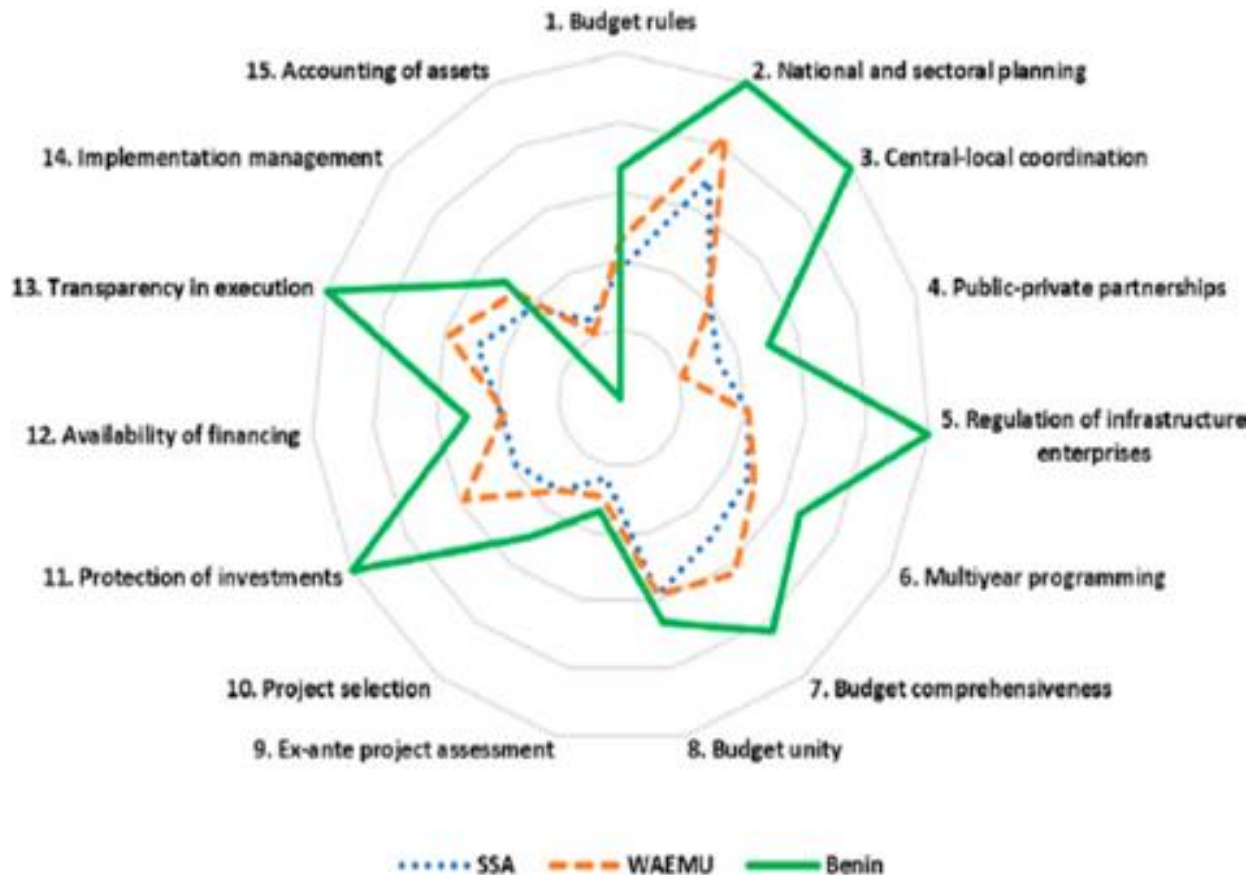


Le secteur des transports est régi par plusieurs institutions. Le principal rôle de supervision revient au Ministère des Infrastructures et des Transports (MIT) ([annexe 10](#)). Le MIT a pour mission d'élaborer et d'assurer la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de la politique générale de l'État en matière de transports terrestres, maritimes, fluvio-lagunaires et aériens. Il assure également le contrôle des travaux publics et autres infrastructures, conformément aux lois et règlements en vigueur en République du Bénin. Parmi les principaux rôles du MIT figure son rôle de régulateur, c'est-à-dire qu'il veille au respect des normes et règlements techniques dans tous les domaines de sa compétence. Dans la pratique, de nombreux organismes dépendant du MIT sont chargés de ces tâches (e.g. Agence de Sécurité Routière). Parallèlement, le ministère de la Développement et de la Coordination de l'Action Gouvernementale supervise le PIP, et les projets du PAG sont hébergés au sein de la présidence. Dans les communes, il existe un réseau communal qui régit les chemins agricoles gérés par les municipalités, partiellement financé par le Fonds d'Appui au Développement des Communes (FADeC) et supervisé par la Commission Nationale des Finances Locales (CONAFIL)

Il existe une déconnexion entre le transport urbain de passagers et les autres modes. Actuellement, la législation sur les transports est principalement axée sur les réseaux routiers nationaux et extra-urbains, le transport interurbain et le transport de marchandises, ainsi que sur le rôle du gouvernement et de ses agences dans ces domaines. Le rôle du gouvernement dans la mobilité urbaine doit être mieux défini, et le concept n'est pas mis en avant dans la législation sectorielle. Le ministère du développement durable joue un rôle plus important en matière de transport urbain. Les municipalités ont des pouvoirs réglementaires encore limités en matière de transport et de gestion urbains en raison du manque de financement.

Dans l'ensemble, la réglementation des transports doit être mieux appliquée, malgré l'adoption de normes régionales, en raison de la faiblesse des capacités de mise en œuvre et de surveillance. La faiblesse du cadre réglementaire englobe les normes de sécurité routière, les normes relatives aux véhicules et les réglementations relatives au poids. Par exemple, la surcharge des camions est une pratique courante (concernant 80 % des camions). Le SIRGPR supervise théoriquement les normes et procédures relatives aux poids des véhicules et aux charges par essieu des véhicules lourds transportant des marchandises, conformément aux règlements de l'UEMOA de 2004, mais dans la pratique, la supervision est limitée. Le Bénin devrait s'appuyer sur les initiatives régionales et renforcer leur mise en œuvre pour accroître les normes.

[Voir plus loin : Tirer parti des initiatives régionales pour respecter les normes internationales \(encadré 3.7\).](#)



Source : FMI 2020a

Une gestion rigoureuse des investissements publics peut accroître l'efficacité et le rendement des investissements

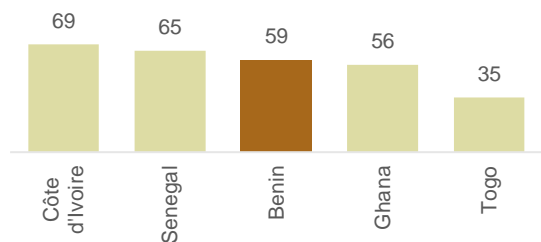
La qualité des investissements publics dépend de l'efficacité du cadre de la PIM. En moyenne, les pays perdent plus d'un tiers des avantages potentiels des investissements dans les infrastructures en raison d'inefficacités (FMI 2019). En general, une mauvaise évaluation des projets, la recherche de rentes, la corruption dans les processus de passation de marchés et un entretien inadéquat sont autant d'exemples d'inefficacités qui coûtent cher aux sociétés. La qualité des infrastructures est étroitement liée à leur bonne gouvernance (FMI 2020b). Il a été constaté qu'une gestion efficace des investissements publics double l'impact des investissements publics sur la croissance (FMI 2015). Il est donc crucial de comprendre la qualité de la GIP pour accroître la qualité des dépenses publiques et leur contribution à la croissance et à la réduction de la pauvreté.

Le cadre institutionnel du Bénin est de grande qualité, mais sa mise en œuvre peut s'améliorer pour augmenter la durabilité et la qualité des investissements (FMI 2020a). Le Bénin dispose d'un cadre de PIM relativement complet et de grande qualité, qui surpasse celui de ses pairs, tant dans la région de l'UEMOA que dans celle de l'ASS. L'efficacité de ce cadre peut toutefois continuer d'être amélioré et des progrès significatifs ont été fait depuis 2017 qui peuvent être renforcés.

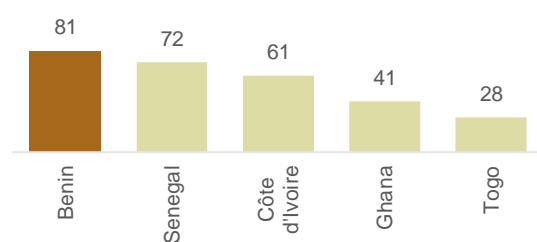
Il s'agit de rendre plus efficaces les différentes phases du processus de gestion des investissements. D'après le PIMA, la sélection des projets et les évaluations ex ante et ex post ne sont pas menées de manière systématique. En dehors des projets à grande échelle et à financement externe, les études de faisabilité et les analyses coûts-avantages formellement établies ne sont pas systématiquement réalisées ou examinées. Les processus de passation de marchés sont lents et retardent considérablement leur exécution bien que l'adoption du nouveau code de passation des marché en 2020 a simplifier les procédures, réduits les couts de transactions et amélioré la redevabilité. Ces changements ont permis de rendre les processus plus concurrentiels, d'accroître la participation des soumissionnaires et de réduire de moitié le temps nécessaire à l'attribution et à la signature des contrats.

La capacité du Bénin à mettre en œuvre des PPP durables est dans la moyenne

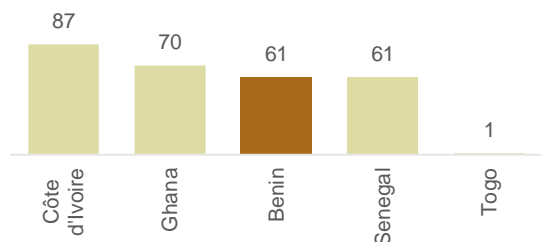
45 Note globale



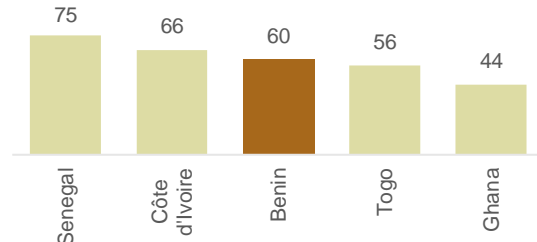
46 Réglementation



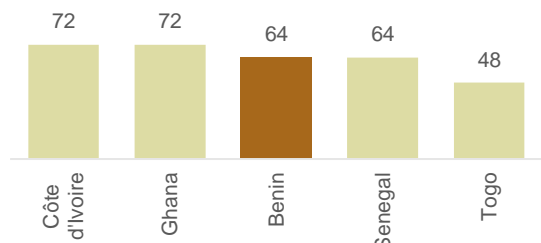
47 Institutions



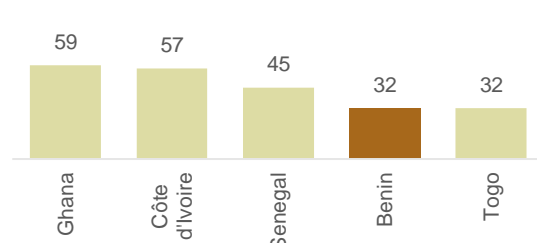
48 Maturité



49 Investissement et climat commercial



50 Financement



Source : EIU 2019, indice Infrascope

La mise en œuvre du cadre PPP peut être améliorée

Le cadre des PPP a été mis en place en 2017-2018 avec la promulgation de la loi 2016-24 sur les PPP, et de divers décrets d'application. Les principales agences comprennent l'Unité d'appui aux PPP, un organe de niveau ministériel opérationnel qui rend compte au Conseil des ministres et est chargé de fournir un soutien technique à toutes les étapes du processus, y compris l'examen du rapport qualité-prix ; le Département national de contrôle des marchés publics, qui supervise l'appel d'offres ; et l'Autorité de régulation des marchés publics, qui joue le rôle de médiateur dans les litiges entre les partenaires privés et les autorités contractantes.

Dans sa forme actuelle, le cadre juridique présente encore des faiblesses par rapport aux meilleures pratiques internationales. Le principal problème est lié à la définition large du PPP, qui permet à tous les contrats standard d'être désignés comme des PPP. Les règles et le contrôle sont également limités : la divulgation publique n'est pas exigée pour tous les contrats signés par le gouvernement ou les autorisations d'engagement émises par le Parlement ; l'État n'est pas non plus tenu de respecter les plafonds d'engagements financiers liés aux PPP, qu'ils soient implicites ou explicites. Enfin, le contrôle budgétaire pendant l'exécution n'est pas spécifié et il n'existe pas de règles régissant les propositions non sollicitées (FM 2020a). Selon l'indice Infrascope (un outil de comparaison évaluant la capacité à mettre en œuvre des PPP durables et efficaces), la performance du Bénin est moyenne par rapport aux pays de comparaison. Ses plus grandes lacunes se situent dans la composante financement qui mesure les facilités de financement des projets d'infrastructure.

Dans la région, seul le Nigéria dispose d'une législation complète et spécifique sur les PPP, suffisamment bonne pour soutenir la participation du secteur privé aux projets d'infrastructure. En dépit des imperfections institutionnelles et réglementaires, de nombreux pays ont réalisé des transactions PPP dans le secteur portuaire. Le manque d'expérience préalable dans la conception, la négociation et l'attribution de concessions dans le secteur des infrastructures, et plus particulièrement dans l'industrie portuaire, a cependant donné un net avantage aux négociateurs privés (WB ECOWAS InfraSAP). Bien que sensible, l'échange de connaissances peut être amélioré au niveau régional, tant dans l'UEMOA que dans la CEDEAO, pour renforcer la position de négociation des autorités concédantes.

Le Bénin a adopté la loi n° 2016-24 du 28 juin 2017 qui a mis en place le cadre juridique du PPP. Cinq décrets ont été mis en œuvre : Décret n° 2018-028 du 31 janvier 2018, relatif aux commissions ad hoc chargées des procédures de passation des PPP ; Décret n° 2018-156 du 2 mai 2018, portant création de la Cellule d'appui aux PPP ; Décret n° 2018-039 du 31 janvier 2018, relatif au contrôle et à la régulation de la passation et de l'exploitation des PPP ; le décret n° 2018-424 du 19 septembre 2018, qui met en place le catalogue des PPP sur l'ensemble du territoire national ; et le décret n° 2018-360 du 31 juillet 2018 qui définit le régime fiscal des contrats PPP en République du Bénin. En application de la loi PPP, les délégations de service public sont désormais régies par la loi PPP susmentionnée en lieu et place du Code des marchés publics. (CPCS 2020)

Encadré 3.7 Tirer parti des initiatives régionales de transport

La CEDEAO a mis en place un programme de transport pour faciliter la circulation des personnes, des biens et des services dans la région. L'une des principales activités est le programme régional de facilitation du transport routier et du transit, qui met l'accent sur un programme de postes frontaliers conjoints (PJC) (y compris les infrastructures, le cadre juridique et les manuels opérationnels). La CEDEAO travaille également sur une politique d'harmonisation de la charge par essieu, sur l'Observatoire du transport routier et sur le programme de facilitation du transport et de l'Autoroute Multinationale Nigéria-Cameroun développé dans le cadre du programme de l'Autoroute Transafricaine. En outre, la Commission de la CEDEAO travaille en partenariat avec l'Organisation ouest-africaine de la sécurité routière (WARSO) pour renforcer la capacité des autorités, la gestion de la sécurité routière et la sensibilisation à la sécurité.

La Convention de transport routier interétatique de la CEDEAO permet à des paires d'États membres de conclure des traités bilatéraux. Bien qu'il soit difficile de déterminer si les règles de partage du fret sont une cause clé des prix élevés du transport dans la région, elles encouragent la surproduction de capacité de transport et la collusion entre les opérateurs de camions lorsqu'il s'agit de fixer le prix de leurs services. En Afrique de l'Ouest et centrale, où ces conventions existent, le prix du camionnage longue distance était plus élevé que dans le reste de l'Afrique, car l'offre excessive de capacité de transport a entraîné une sous-utilisation chronique de la capacité des camions (c'est-à-dire une distance moyenne par camion inférieure ou plus faible par an dans toute l'Afrique) qui, à son tour, a entraîné une augmentation continue des tarifs pour couvrir les coûts directs et fixes plus élevés par km exploité. Les accords de transport de la CEDEAO donnent des pourcentages spécifiques du fret passant par le port d'un pays côtier vers un pays enclavé aux camionneurs de chacun des deux pays. En général, les marchandises "stratégiques" sont attribuées à 100% au pays enclavé, tandis que les marchandises non stratégiques sont attribuées pour 2/3 au pays enclavé et 1/3 au pays côtier. Il existe plusieurs traités bilatéraux de ce type, et les conseils des chargeurs des pays enclavés supervisent leur application.

D'autres initiatives existent également au niveau de l'UEMOA, mais elles pourraient être renforcées. Par exemple, dans le domaine des PPP, la Commission de l'UEMOA détient une certaine capacité de contrôle. La concession contestée du deuxième terminal à conteneurs d'Abidjan a été contestée sur la base des règles de concurrence, à la fois en Côte d'Ivoire, avec l'agence des marchés publics, et au niveau régional, avec la Commission de l'UEMOA. Cela soulève la possibilité de renforcer le rôle consultatif de la commission régionale.

Source : World Bank ECOWAS InfraSAP, à venir.

OPTIONS DE POLITIQUES

3.4

Principales options de politiques (1/2)

| | Horizon de mise en œuvre | Coûts fiscaux |
|--|--------------------------|---|
| Réglementation et planification des infrastructures et services de transport | | |
| <p>1. Renforcer la gestion du patrimoine routier. S'assurer que le SIRB a identifié des sources de financement dédiées et prévisibles pour l'entretien et la réhabilitation des routes, sur la base du principe "utilisateur-payeur", afin d'appliquer des redevances d'utilisation structurées pour couvrir le coût total de l'entretien et de la réhabilitation des routes, de la gestion du trafic et de l'amélioration de la sécurité routière (par exemple, une taxe spéciale sur la propriété des véhicules ou une redevance directe sur l'utilisation des véhicules si une évaluation adéquate de la répartition est effectuée) ; et renforcer la capacité des agences routières et des systèmes de gestion du patrimoine.</p> | Court terme | Elevés |
| <p>2. Renforcer les outils de hiérarchisation des investissements dans les routes rurales. Ces dernières années, les modèles de décision multicritères (MCD) ont été largement utilisés comme principal outil de hiérarchisation des investissements routiers. Ils ont la flexibilité d'être combinés avec d'autres mécanismes tels que les approches participatives et d'être adaptables aux priorités politiques.</p> | Moyen terme | Faibles (avec des gains fiscaux potentiels) |
| <p>3. Renforcer la capacité de contrôle et de suivi de la sécurité routière et des normes des véhicules. Le défi le plus urgent en matière de sécurité routière au Bénin est la protection des piétons, qui représentent la majorité des décès sur les routes, grâce à l'approche " Système sûr " (routes et bords de route sûrs, véhicules sûrs, usagers de la route sûrs, vitesses sûres et soins efficaces après un accident). Les recommandations spécifiques comprennent la mise en place d'un conseil national de sécurité de haut niveau, la réalisation d'audits de sécurité pour toutes les nouvelles routes et tous les projets d'amélioration des routes, et l'élaboration d'un programme national complet de sécurité routière. La capacité institutionnelle à gérer la sécurité routière devrait être renforcée pour améliorer la coordination entre les agences.</p> | Court terme | Faibles à moyens |
| <p>4. Améliorer l'efficacité de l'industrie du transport routier tout en prévenant la détérioration des routes. Procéder à une évaluation appropriée des goulots d'étranglement qui entravent la professionnalisation du secteur, notamment le fonctionnement du marché des transports. Faciliter le renouvellement de la flotte de camions et rationaliser les procédures de commerce et de transit. Une action efficace contre la surcharge des véhicules ne peut se limiter à l'installation et à l'exploitation de stations de pesage, ni même à l'application intégrale de la réglementation sur la charge à l'essieu. Elle doit être étendue à tous les acteurs du secteur responsables de la surcharge des camions, notamment les entreprises de transport, les chargeurs et les opérateurs logistiques. La question doit être abordée au niveau régional et à différents niveaux sous-sectoriels (libéralisation des transports, réformes des opérations portuaires et actions régionales coordonnées) pour éviter les distorsions de concurrence et les détournements de trafic.</p> | Moyen terme | Moyens |

Notes : court terme (1 an) ; moyen terme (2 à 3 ans) ; long terme (+3 ans) ; les implications fiscales sont estimées comme étant faibles : abordables dans le cadre de la structure actuelle des dépenses ; moyennes : nécessitent une réaffectation budgétaire ; élevées : nécessitent une réforme plus approfondie, des sources de financement et une gestion des déchets.

Principales options de politiques (2/2)

| | Horizon de mise en œuvre | Coûts fiscaux |
|--|--------------------------|--|
| Mobilité urbaine | | |
| 5. Améliorer la gestion du trafic routier pour décongestionner Cotonou-PAC. Les projets CONOCO et Asphaltage répondent en partie à ce défi. La poursuite du renforcement de la gestion de la circulation peut compléter l'investissement dans l'infrastructure (par exemple, la réglementation de la circulation des poids lourds aux heures de pointe et aux heures creuses, ainsi que des projets d'infrastructure légère pour réguler la circulation). | Moyen terme | Faibles |
| 6. Définir les institutions et les mécanismes de réglementation et de planification de la mobilité urbaine, renforcer le rôle des municipalités en matière de planification et de financement de la mobilité urbaine, et améliorer la coordination interinstitutionnelle avec les principales agences chargées de la sécurité routière et des réglementations environnementales/normes automobiles. | A long terme | Faibles |
| Fonds et financement | | |
| 7. Renforcer le cadre des PPP et créer un mécanisme de partage des connaissances pour améliorer les capacités. L'amélioration de la participation du secteur privé aux infrastructures deviendra plus importante dans les années à venir, à mesure que les pays sortiront de COVID-19. Les priorités au Bénin sont d'améliorer la définition des PPP, de renforcer les règles et les mécanismes de surveillance et d'assurer le contrôle budgétaire pendant l'exécution. | Court terme | Faibles (avec des gains fiscaux potentiels) |
| 8. S'attaquer aux principaux goulots d'étranglement du cadre PIM et des marchés publics. Pour améliorer le cadre du MIP, la sélection des projets et les évaluations ex ante et ex post doivent être réglementées et rendues systématiques. Un mécanisme permettant de réglementer le préfinancement des propositions spontanées pourrait être mis en place. La nouvelle loi sur les marchés publics (2020) doit être pleinement mise en œuvre avec des décrets d'application adéquats. | Court terme | Faibles (avec des gains fiscaux potentiels) |

Notes : court terme (1 an) ; moyen terme (2-3 ans) ; long terme (+3 ans) ; les implications fiscales sont estimées comme étant faibles : abordables dans le cadre de la structure actuelle des dépenses ; moyennes : nécessitent une réaffectation budgétaire ; élevées : nécessitent une réforme supplémentaire, des sources de financement et une mobilisation des recettes intérieures.

RÉFÉRENCES

- AFDB. 2018a. "Portail de données du Bénin <https://benin.opendataforafrica.org/>". Groupe de la Banque africaine de développement.
- AFDB. 2013. " L'indice de développement des infrastructures en Afrique ". Groupe de la Banque africaine de développement.
- AFDB. 2014. " Projet de transport urbain de Parakou ". Groupe de la Banque africaine de développement.
- AFDB. 2018b. " L'indice de développement des infrastructures en Afrique ". Groupe de la Banque africaine de développement.
- AFDB. 2020. "Programme de connaissances sur les infrastructures en Afrique <http://infrastructureafrica.opendataforafrica.org/>". Groupe de la Banque africaine de développement.
- Afrique Atlantique. 2018. "Moderniser les ports ouest-africains". Éditions EMS.
- Afrique Atlantique. 2020. "Gouverner ports, transports et logistique à l'ère du numérique". Éditions EMS.
- Afrobaromètre. 2018. "La gouvernance locale au Bénin. Un gage de développement durable?". Afrobaromètre.
- Afrobaromètre. 2019. " Données de l'enquête du cycle 7 ". Afrobarometer.
- BOAD. 2015. "Etude sur l'entretien routier dans les pays de L'union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA)". Banque Ouest Africaine de Développement.
- CONAFIL. 2018. " Les finances locales du Bénin 2016 ". Commission Nationale des Finances Locales.
- CPCS. 2020. "Examen et harmonisation du cadre de PPP de la région de la CEDEAO". CPCS.
- DHL. 2020. " DHL Global Connectedness Index 2020 ". Groupe Deutsche Post DHL.
- CE. 2016. " Évaluation du soutien de l'UE au secteur des transports en Afrique 2005-2013 ". EuropeAid - Commission européenne.
- EDI. 2019. " Introduction au diagnostic institutionnel du Bénin ". Développement économique et institutions.
- EGIS. 2018. " Études d'aménagement du Contournement Nord-Est et des berges de la lagune de Cotonou puis l'assistance au Maitre d'Ouvrage pour le recrutement d'un concessionnaire ". EGIS.
- EIU. 2017. " Infrascopie : L'environnement favorable aux partenariats public-privé - Bénin ". The Economist Intelligence Unit.
- EIU. 2019. " Base de données Infrascopie 2019 ". The Economist Intelligence Unit.
- FEAO. 2020. "Evaluation de la situation actuelle de passage des camions chargés de marchandises, en particulier en transit en provenance du Port de Cotonou, au Poste de Contrôle Juxtaposé (PCJ) de Malanville (frontière Bénin-Niger)". Programme de Facilitation des Echanges en Afrique de l'Ouest
- Foussemi, G.M. et al. 2014. " Stratégies pour un transport urbain durable : Une étude de cas de Cotonou, Bénin ". Revue internationale de la recherche en ingénierie en Afrique.
- Foussemi, G.M. et al. 2013. " Les enjeux du transport urbain à Cotonou : Analyse et perspectives ". Advanced Materials Research.
- Hounsounou, A. et al. 2021. " Application de la logique floue au port de Cotonou (Bénin / Afrique de l'Ouest) dans l'analyse de la viabilité de la logistique portuaire ". IJIER.
- IATA. 2018. " Étude de faisabilité d'une politique commune en matière de redevances, taxes et droits aéronautiques pour les États de la CEDEAO ". Association internationale du transport aérien.
- FMI. 2020a. "Évaluation de la gestion des investissements publics". Fonds monétaire international.
- FMI. 2020b. "Ensemble de données du FMI sur l'investissement et le stock de capital, 2019". Fonds monétaire international.
- INSAE. 2018. " Annuaire statistique 2018 ". Institut national de la statistique et de l'analyse économique du Bénin.
- INSAE. 2019a. " Tableau de bord social 2015 ". Institut national de la statistique et de l'analyse économique.
- INSAE. 2019b. " Tableau de bord social 2016 ". Institut national de la statistique et de l'analyse économique du Bénin.
- CCR. 2020. Indice de risque INFORM 2021. Centre commun de recherche de la Commission européenne.

RÉFÉRENCES

- MDGL. 2017. " Plan de développement communal. Deuxième Génération. 2018 - 2022", Ministère de la Décentralisation et de la Gouvernance Locale.
- MEF. 2020. "Document de Programmation Budgétaire et Économique Pluriannuelle 2021-2023". Ministère de l'Economie et des Finances.
- MIT. 2009. " Annuaire Statistique 2001-2008 ". Ministère des Infrastructures et des Transports du Bénin.
- MIT. 2011. "Annuaire Statistique 2009-2010". Ministère des Infrastructures et des Transports du Bénin.
- MIT. 2013. " Annuaire Statistique 2011-2012 ". Ministère des Infrastructures et des Transports du Bénin.
- MIT. 2017. " Annuaire statistique 2013-2016 ". Ministère des Infrastructures et des Transports du Bénin.
- MPD. 2018. " Plan national de développement 2018-2025 ". Ministère du Plan et du Développement.
- MPD. 2020a. "Evaluation sommaire de la mise en oeuvre des ODD au Bénin". Ministère du Plan et du Développement.
- MPD. 2020b. " Rapport sur les indicateurs des objectifs de développement durable du Bénin, édition 2019 ". Ministère du Plan et du Développement.
- MPD. 2020c. " Rapport d'exécution du programme d'investissement public au 31 décembre 2019 ". Ministère du Plan et du Développement.
- NTU. 2019. "Étude de base sur les procédures et les temps de passage des véhicules et des passagers aux PJB de Seme-Krake et de Noepe, y compris les frontières d'Aflao-Kodjoviakope et d'Akanu". NTU International.
- OICA. 2015. " Base de données des taux de motorisation ". Organisation internationale des constructeurs d'automobiles.
- PIDA. 2020. "Rapport d'activité du PIDA 2019-2020". Programme pour le développement des infrastructures en Afrique.
- République du Bénin. 2019. "Projet CONOCO". République du Bénin.
- CNUCED. 2020a. "Indice de connectivité du transport maritime de ligne dans les ports". Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement.
- CNUCED. 2020b. "Examen du transport maritime 2019". Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.
- PRB. 2016. " Programme d'actions du gouvernement 2016-2021 ". Présidence de la République du Bénin.
- SEFACIL. 2021. " Cotonou : terre d'innovations portuaires " in Perspectives Portuaires Africaines N1. Fondation SEFACIL.
- SSATP. 2018. " Compétitivité du camionnage en Afrique occidentale et centrale ". Programme de politique des transports en Afrique.
- SSATP. 2019. " Bénin - Politiques de mobilité durable et d'accessibilité des villes. Étude diagnostique". Programme de politique des transports en Afrique.
- SSATP. 2020. "Bénin - Politiques pour une accessibilité et une mobilité durables dans les villes". Programme de politique des transports en Afrique.
- TFWA. 2019. "Rapport d'évaluation des corridors". Programme de facilitation des échanges en Afrique de l'Ouest.
- GBM. 2014. "Mise à jour économique du Bénin". Groupe de la Banque mondiale.
- GBM. 2018. " Cadre de partenariat pays pour le Bénin ". Groupe de la Banque mondiale.
- GBM. 2019. " Évaluation préliminaire de l'état de libéralisation des États de la CEDEAO ". Groupe de la Banque mondiale.
- GBM. 2020. "Les chemins de fer en Afrique sub-saharienne". Groupe de la Banque mondiale.
- Banque mondiale, 2016. Tirer le meilleur parti des ports en Afrique de l'Ouest.
- PAM. 2018. " Évaluation des capacités logistiques ". Programme alimentaire mondial.
- OMC. 2018. "Examens des politiques commerciales". Organisation mondiale du commerce.
- OMS. 2018. "Rapport de situation mondial sur la sécurité routière 2018". Organisation mondiale de la santé.

TERMES ET DÉFINITIONS

Économies d'agglomération

Les économies d'agglomération sont les avantages qui découlent de la proximité des entreprises et des personnes dans les villes et les grappes industrielles. Ces avantages proviennent tous, en fin de compte, des économies réalisées sur les coûts de transport : la seule différence réelle entre une entreprise proche et une autre située à l'autre bout du continent est qu'il est plus facile d'entrer en contact avec un voisin. Bien sûr, les coûts de transport doivent être interprétés au sens large, et ils incluent les difficultés d'échange de biens, de personnes et d'idées ([Glaeser 2010](#)).

Informalité

Terme utilisé pour décrire l'ensemble des entreprises, des travailleurs et des activités qui opèrent en dehors du cadre légal et réglementaire ou en dehors de l'économie moderne ([Perry et al 2007](#)). Il désigne des activités allant des entreprises légalement constituées aux travailleurs dans des activités de subsistance, mais ces dernières sont plus répandues.

Potentiel d'accès au marché

Une mesure de la taille de l'accès au marché, estimée comme le temps de trajet terrestre vers la zone à forte densité de population la plus proche.

Fermeture de la frontière du Nigéria

La période entre août 2019 et décembre 2020, durant laquelle le Nigéria a fermé unilatéralement sa frontière terrestre avec ses voisins.

Classification des ports

Les ports sont classés en différents types en fonction de divers facteurs tels que l'emplacement, la profondeur, l'objectif et la taille du navire. Il existe cinq grands types de ports naturels ou artificiels : les ports intérieurs, les ports de pêche, les ports secs, les ports d'eau chaude et les ports maritimes. En fonction de la capacité des terminaux portuaires et de la logistique, certains ports sont classés comme ports de transbordement, où plusieurs compagnies maritimes différentes opèrent et effectuent des transferts de marchandises. Les ports secs (parfois appelés "ports intérieurs") sont des terminaux intermodaux intérieurs directement reliés par route ou par rail à un port maritime, fonctionnant comme un centre de transbordement de marchandises maritimes vers des destinations intérieures.

Indice d'Accès Rural

L'indice d'accès rural (RAI) mesure la proportion de la population rurale qui vit à moins de 2 km d'une route praticable en toute saison. Il est inclus dans les Objectifs de Développement Durable en tant qu'indicateur 9.1.1, fournissant un moyen de mesurer les progrès vers l'Objectif 9 et la Cible 9.1. Développé à l'origine par la Banque mondiale en 2006, le RAI fait partie des indicateurs de développement mondiaux les plus importants dans le secteur des transports.

Facilitation du commerce

Lorsque les décideurs politiques parlent de "facilitation des échanges", ils font référence à un ensemble spécifique de mesures qui rationalisent et simplifient les procédures techniques et juridiques pour les produits entrant ou sortant d'un pays pour être échangés au niveau international. En tant que telle, la facilitation des échanges couvre l'ensemble des procédures frontalières, de l'échange électronique de données sur un envoi à la simplification et à l'harmonisation des documents commerciaux, en passant par la possibilité de faire appel des décisions administratives prises par les agences frontalières ([OCDE](#)).

Classification des pays de la Banque mondiale par niveau de revenu

Les classifications des pays de la Banque mondiale par niveau de revenu ([2020-2021](#)) classent les économies du monde dans les quatre groupes de revenu suivants, sur la base du revenu national brut (RNB) par habitant (USD actuels basés sur les taux de change de [la méthode Atlas](#)) : pays à faible revenu (< 1 036), pays à revenu intermédiaire inférieur (de 1 036 à 4 045), pays à revenu intermédiaire supérieur (de 4 046 à 12 535) et pays à revenu élevé (> 12 535). En Afrique subsaharienne, les pays à revenu élevé (PRI) comprennent l'île Maurice et les Seychelles, et les pays à revenu intermédiaire supérieur (PRI) comprennent le Botswana, le Gabon, la Guinée équatoriale, la Namibie et l'Afrique du Sud.

Zémidjan

Un *zémidjan* (ou *zem*) est un type de taxi que l'on trouve au Bénin, en Afrique de l'Ouest. La plus grande concentration se trouve dans la plus grande ville, Cotonou, où l'on estime leur nombre à 72 000. Les zémidjans sont des motos qui transportent un ou deux passagers sur de courtes distances dans les villes. Les tarifs sont entièrement négociables.

ANNEXE

Chapitre III. Connecter les personnes et les marchés pour transformer l'économie

1. Benchmarking - comparaisons entre pairs et comparaisons régionales

Pour identifier les pays de comparaison du Bénin, l'équipe a combiné les données de l'outil d'analyse des pays avec le contexte local du pays. Une série de critères a été utilisée pour sélectionner les pays (voir chapitre I).

01 Pairs structurels

Le Togo, le Rwanda et le Sénégal. Ces pays présentent des caractéristiques économiques et structurelles similaires à celles du Bénin.

03 UEMOA & CEDEAO

Les pays de l'UEMOA sont le Bénin, la Guinée-Bissau, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, le Mali, le Niger, le Sénégal et le Togo.

Les pays de la CEDEAO comprennent les pays de l'UEMOA et le Cabo Verde, la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée-Bissau, le Liberia, le Nigéria et la Sierra Leone.

02 Des pairs idéaux/aspirationnels

Le Ghana, le Maroc et le Sri Lanka. Ces pays sont des LMICs qui constituent un bon précédent en matière de développement, puisqu'ils sont partis d'une position similaire à celle du Bénin.

04 Autres catégories

Le Bénin sera également comparé à la *moyenne des pays de l'Afrique subsaharienne*, des pays à faible revenu (LIC) et des pays à revenu inter inférieur (LMIC).

Dans ce chapitre, le Bénin sera également comparé aux concurrents pertinents en matière d'infrastructures routières et portuaires.



Critères de sélection des pairs structurels et aspirationnels

- PIB par habitant (en dollars constants de 2010)
- Population 2019
- Commerce (% du PIB)
- Agriculture, valeur ajoutée (% du PIB)
- Indice du capital humain
- Évaluation de la politique et des institutions du pays

2. Le commerce transfrontalier informel

Les statistiques officielles sur le commerce entre le Bénin et le Nigéria cachent un énorme commerce non enregistré entre les deux pays.

Le Bénin et le Nigéria ont une longue histoire de commerce transfrontalier informel (CIF) liée à des affinités culturelles de longue date (Golub 2012) communes à divers pays d'Afrique de l'Ouest. Le Togo, le Bénin, le Nigéria et d'autres pays sont caractérisés par des divisions ethniques et religieuses nord-sud, ce qui donne une impulsion au commerce est-ouest qui traverse les frontières. Les niveaux élevés de protection, le mauvais fonctionnement des ports et les contrôles monétaires du Nigéria ont favorisé ces liens.

En conséquence, le Bénin importe, pour les réexporter au Nigéria, une grande quantité de biens de consommation soumis à une protection à l'importation dans ce pays (notamment les voitures d'occasion, les tissus, le riz et la volaille congelée). En sens inverse, les Béninois s'approvisionnent en grande partie du carburant du Nigéria, où les prix à la consommation sont historiquement fortement subventionnés. On estime que près de 80 % du carburant consommé au Bénin est importé informellement du Nigéria (il est appelé *Kpayo*). Ce commerce transfrontalier à double sens représente une part importante des revenus, des recettes fiscales (par le biais des importations) et de l'emploi au Bénin.

Les activités de réexportation sont organisées de manière officielle et non officielle. Dans le premier cas, les marchandises importées sont déclarées pour la réexportation ou pour le transit vers le Nigéria. Dans le second cas, les marchandises importées sont déclarées pour le transit vers les pays voisins enclavés ou pour le marché intérieur, puis détournées vers le Nigéria par un réseau d'intermédiaires informels. Dans tous les cas, le processus d'importation est entièrement formel et légal. L'aspect non officiel (illégal) survient lorsque les règles douanières sont contournées ou lorsque ces marchandises sont introduites clandestinement au Nigéria. Les marchandises peuvent traverser la frontière par voie terrestre ou maritime et il existe des infrastructures de services (entrepôts, marchés, etc.) le long de la frontière qui soutiennent ces opérations.

L'essor du commerce de réexportation non officiel en tant que pilier de l'économie béninoise présente des inconvénients, principalement la vulnérabilité aux changements des conditions économiques et des politiques de protection commerciale au Nigéria, qui peuvent affecter les recettes fiscales du gouvernement et avoir un impact négatif sur les activités du port de Cotonou et d'autres secteurs de services. En outre, l'organisation du commerce transfrontalier illégal encourage l'informalité, ainsi que la corruption, l'évasion fiscale et éventuellement la capture politique.

Pour plus de détails, voir le chapitre IV.

Source : EDI 2019 (INSAE)

3. Appels de port et statistiques de performance

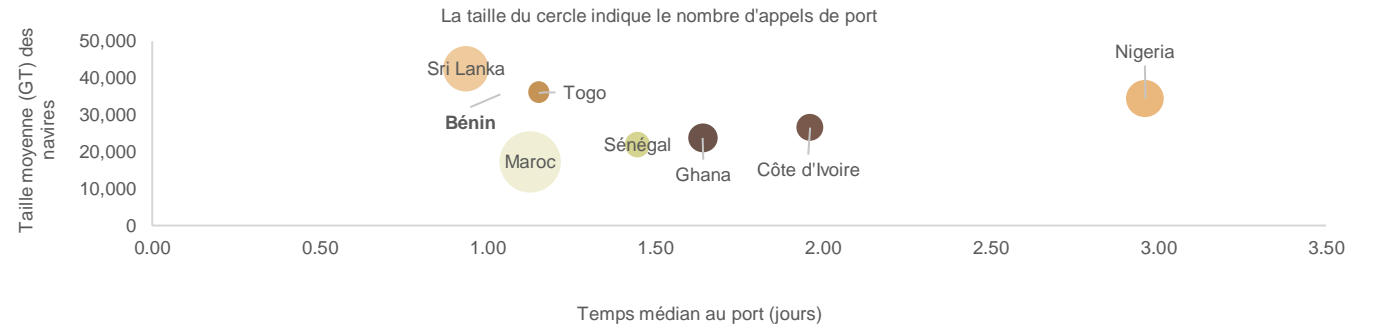
Le Bénin obtient de bons résultats au niveau régional en ce qui concerne la taille des navires faisant escale dans les ports et les délais d'immobilisation

Les chiffres présentent la corrélation entre le nombre d'escales (pour tous les navires et les porte-conteneurs), la taille moyenne des navires qui font escale dans les ports du pays et le temps médian passé au port.

Le Bénin se distingue par l'accueil de navires relativement grands en moyenne par rapport aux autres pays de la région, que l'on considère tous les navires ou uniquement les porte-conteneurs.

Il est remarquable que les temps de rotation soient relativement courts dans les deux cas, inférieurs aux niveaux enregistrés par le Togo, le Ghana et la Côte d'Ivoire. En revanche, si les navires sont plus grands, toutes choses égales par ailleurs, le temps de rotation devrait être plus long, car il y aura plus de marchandises à charger et à décharger. Les ports où les temps de rotation sont plus courts ont tendance à être plus attractifs pour les chargeurs et les transporteurs que pour les porte-conteneurs qui peuvent générer des revenus plus élevés.

Tous les navires : escales, délais de rotation, taille moyenne des navires, 2019



Porte-conteneurs : escales, délais de rotation, taille moyenne des navires, 2019



Source : CNUCED 2020b

4. Les concessions portuaires en Afrique de l'Ouest

Depuis le milieu des années 2000, la **généralisation des concessions portuaires en Afrique de l'Ouest** a conduit la plupart des autorités portuaires à s'écarter du "modèle de port de service", dans lequel elles sont responsables des infrastructures et des services, pour devenir des "ports propriétaires" qui se concentrent sur les fonctions stratégiques et réglementaires essentielles. Malgré l'évolution générale vers le modèle de port propriétaire, la structure institutionnelle de la gestion portuaire en Afrique de l'Ouest diffère selon les pays. Dans les pays anglophones, une autorité portuaire nationale a généralement la juridiction sur tous les ports du pays, avec des degrés variables d'implication dans les opérations, et parfois un rôle de régulation. Par exemple, l'Autorité Portuaire du Nigéria assume à la fois des fonctions de propriétaire et de régulateur et fournit des services maritimes et connexes dans tous les ports nigériens. Dans les pays francophones, au contraire, la norme est une autorité portuaire dédiée pour chaque port, dans le cadre du modèle du port autonome avec une plus grande délégation de la décision publique. Les pays francophones ont plus rarement plusieurs ports, bien que certains pays, comme la Côte d'Ivoire, en aient plus d'un (Abidjan et San Pedro), chacun ayant une autorité portuaire distincte. Dans la pratique, la plupart des ports d'Afrique de l'Ouest ont des structures hybrides sur le continuum service-propriétaire, et il existe des variations dans les attributions publiques à la fois entre et au sein des pays.

Outre les autorités portuaires et les opérateurs de terminaux, de nombreuses institutions sont impliquées dans la politique et la gestion portuaires en Afrique de l'Ouest. Tout d'abord, les départements ministériels (principalement le transport, l'infrastructure, les affaires maritimes et le commerce) sont responsables de la formulation de la politique portuaire, de la législation et de la planification au niveau national. Ils supervisent les activités des autorités portuaires et sont représentés au sein de leur conseil d'administration, qui peut également comprendre des représentants du ministère des finances, du premier ministre ou de la présidence pour les représentants du secteur public. Les agences chargées de la réglementation des marchés publics et des privatisations peuvent également être impliquées dans l'attribution et la réglementation des concessions portuaires. Deuxièmement, les institutions privées et publiques et les associations professionnelles représentent les intérêts des utilisateurs des ports et des fournisseurs de services logistiques et sont souvent représentées au conseil d'administration des ports dans plusieurs pays. Certains ports, comme le Port autonome d'Abidjan et le Port autonome de Dakar, ont même inclus dans leur conseil d'administration des représentants des pays enclavés qu'ils desservent.

Le degré et la manière de l'engagement privé dans le secteur portuaire varient selon les conditions locales (sociales, économiques, politiques, culturelles, géographiques, etc.), et différents modèles d'inclusion et d'administration se sont avérés efficaces.), et différents modèles d'inclusion et d'administration se sont avérés efficaces. Les faits montrent que la participation du secteur privé doit être accompagnée d'autres mesures, telles que la planification stratégique, les réformes institutionnelles, juridiques, réglementaires et du travail. Même dans le cas des ports autonomes, les gouvernements centraux conservent généralement un contrôle important sur les décisions majeures, notamment sur le processus de concession des terminaux. En outre, l'autorité portuaire peut être plus efficace pour faire respecter les dispositions contractuelles que pour limiter les abus du pouvoir monopolistique, assurer une distribution équitable des gains de la privatisation ou promouvoir la concurrence intra- ou interportuaire, car cela pourrait avoir un impact négatif sur ses propres revenus. Pourtant, la clarification des rôles et des responsabilités du gouvernement et de ses diverses entités est un défi sur tous les continents.

Source : World Bank ECOWAS InfraSAP ; Making Most of Ports in West Africa (Banque mondiale 2015)

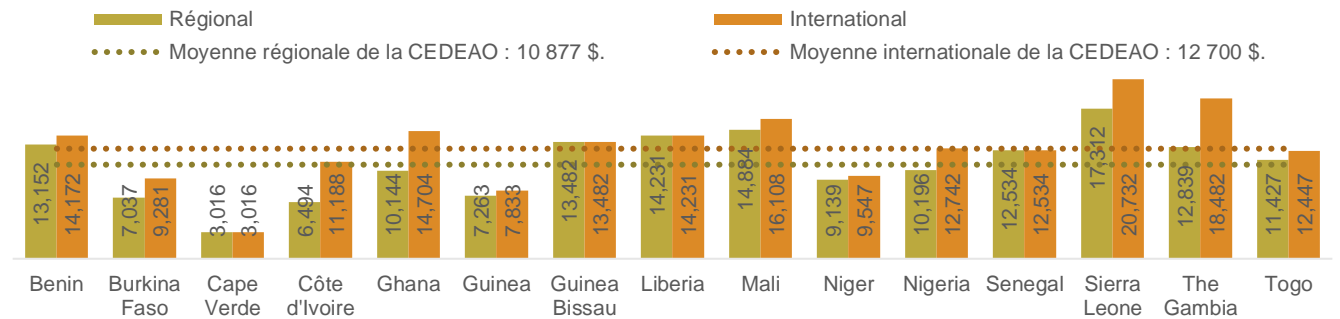
5. Tarifs aériens, frais et taxes

Les redevances et les taxes gouvernementales du Bénin pour les vols régionaux et internationaux sont plus élevées que la moyenne de la CEDEAO, bien que les prix des billets soient plus bas. Si ces taxes plus élevées constituent une bonne source de revenus dans un contexte de faible mobilisation des recettes intérieures, elles devraient être harmonisées au sein de l'espace CEDEAO pour maintenir sa compétitivité.

Selon l'Association internationale du transport aérien (IATA), en 2018, les redevances et taxes gouvernementales moyennes de la CEDEAO pour les vols régionaux et internationaux étaient de 10 877 \$ et 12 700 \$ (deux fois plus élevées qu'en Afrique du Nord, et plus de 80 % au-dessus de la moyenne mondiale). Ces valeurs sont légèrement supérieures au Bénin, à 21 % et 12 % respectivement, principalement en raison du niveau plus élevé des taxes par rapport à ses pairs.

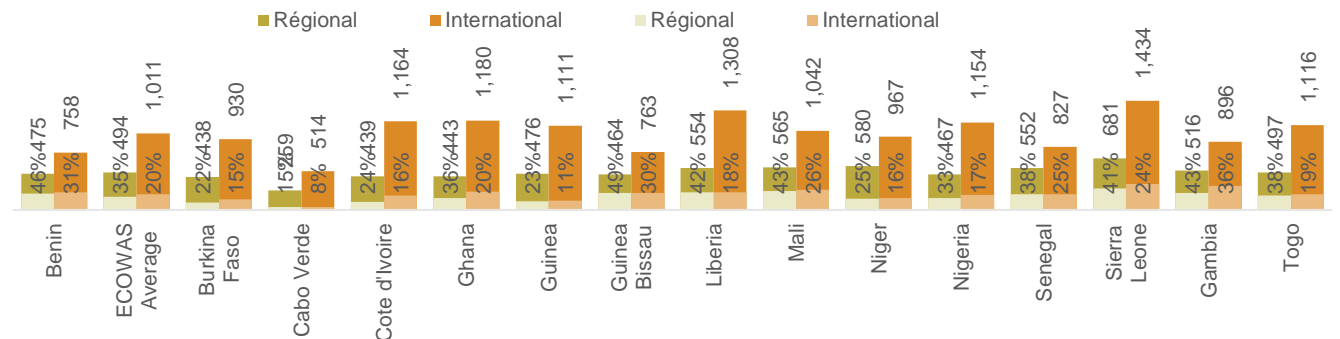
Le total moyen des frais et taxes pour les passagers est de 87,59 \$ (régional) et 103,58 \$ (international). Bien que le Bénin se situe également au-dessus de la plupart des pays, le prix moyen du billet aller-retour est inférieur à la moyenne de la CEDEAO : -2 % et -25 % pour les vols régionaux et internationaux. Cela permet aux autorités fiscales de tirer profit du secteur pour la mobilisation de recettes intérieures dans un contexte de sources de recettes intérieures limitées en raison de la forte informalité (chapitre I).

Frais et taxes gouvernementales pour les vols régionaux et internationaux



Source : IATA 2018, Notes : CFAF

Prix moyen d'un billet aller-retour et poids des charges et taxes gouvernementales pour les passagers

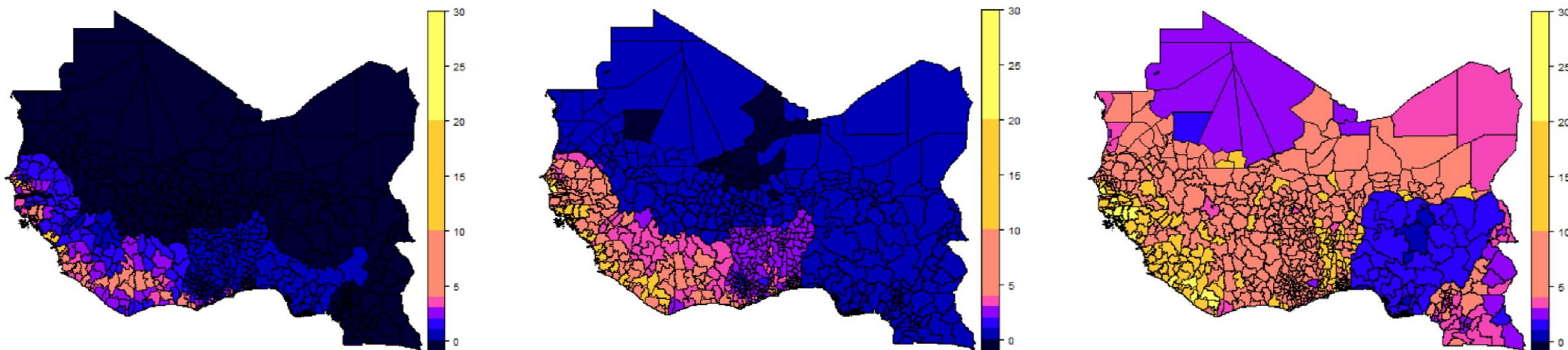


Source : IATA 2018, Notes : CFAF

6. Gains infranationaux découlant des améliorations apportées au corridor Dakar-Lagos

Lebrand (à paraître) simule l'impact de ces améliorations au niveau infranational. De gauche à droite, les figures montrent l'impact sur les salaires réels au niveau infranational de (1) l'investissement dans l'infrastructure de transport, (2) la suppression supplémentaire des retards de transit le long du corridor uniquement ; (3) la suppression de tous les retards de transit et la réduction de moitié des retards aux frontières finales. La suppression de tous les délais de transit en Afrique de l'Ouest et la réduction de moitié des délais aux frontières finales entraînent des gains de revenus pour toutes les régions d'Afrique de l'Ouest, même les plus éloignées. Les régions plus éloignées et isolées du Sahel profitent peu de tous les investissements en infrastructures réalisés le long du corridor et des frontières. Les régions du Nigeria bénéficient également relativement peu de tous ces investissements. La grande taille du marché intérieur explique les gains marginalement plus faibles d'une meilleure connectivité régionale.

Gains spatiaux (%) en salaires réels du corridor Dakar-Lagos et investissements pour supprimer les retards de transit



Source : Lebrand (à paraître)

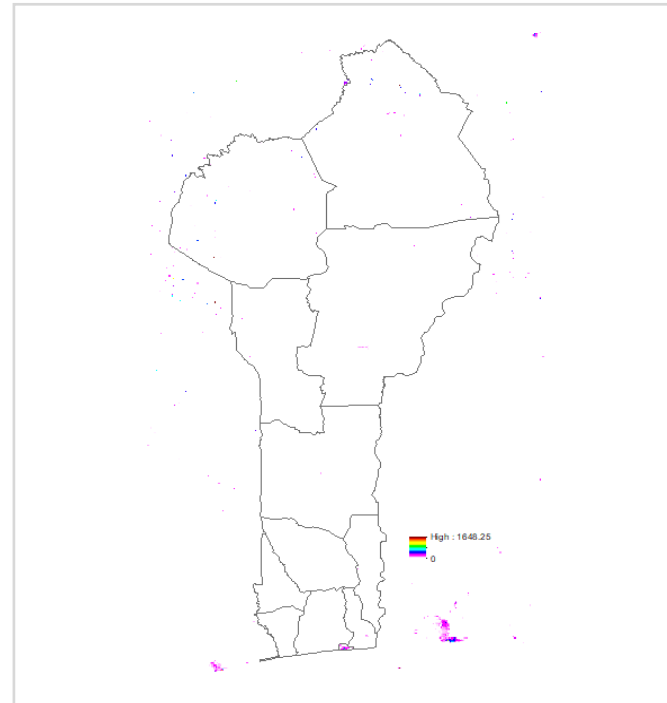
7. La répartition de la population et de l'activité économique

La géographie économique du Bénin suggère une concentration croissante de l'activité économique dans le sud et des villes secondaires naissantes liées à la production agricole.

La croissance démographique du Bénin au cours de la dernière décennie a été généralisée dans tout le pays, avec très peu de poches de croissance démographique négative. Cependant, la plupart des gains ont eu lieu dans les centres urbains (notamment à Parakou, la troisième plus grande ville du Bénin) et dans l'extrémité sud autour de Cotonou, Porto Novo, et jusqu'à Bohicon. Ce schéma reflète à la fois l'urbanisation croissante des villes secondaires qui se développent lentement et de l'agglomération méridionale, et la prédominance de la population rurale dans un pays où 40 % des emplois sont dans le secteur primaire.

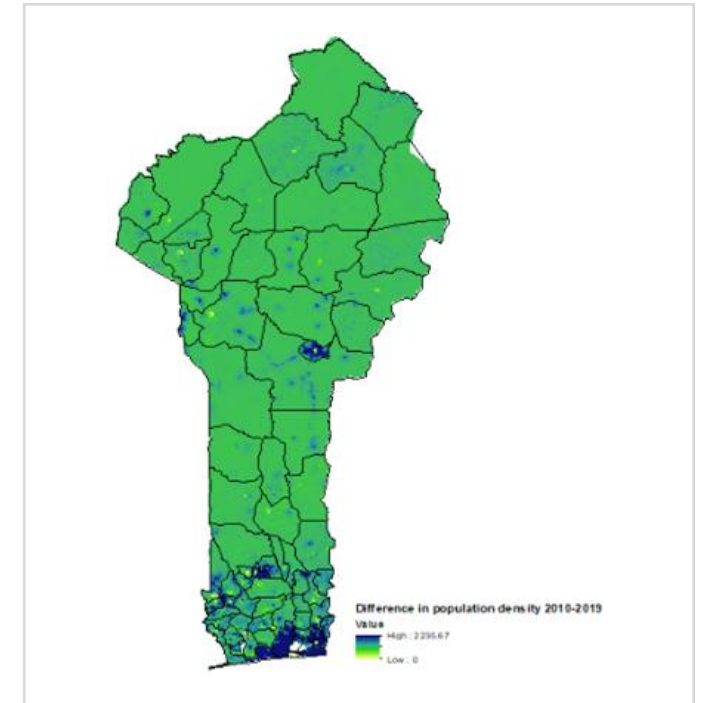
La plupart des activités économiques ont augmenté dans le sud autour de Cotonou, liées au port et aux activités commerciales (mesurées ici par l'intensité lumineuse nocturne moyenne en 2020). L'agriculture est concentrée dans la zone centre-nord autour de Parakou.

L'activité économique du Bénin est concentrée dans le sud et près des centres urbains... tandis que l'agriculture se trouve dans le nord



Source : VIIRS et calculs de l'auteur

La majeure partie de la croissance démographique a eu lieu dans les régions du sud et les centres urbains

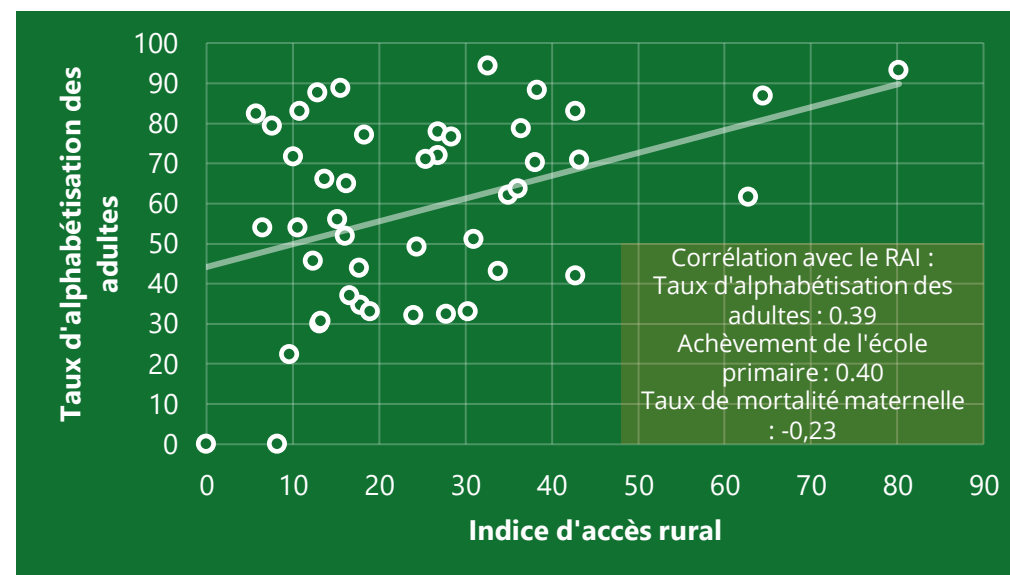


Source : WorldPop et calculs de l'auteur

8. La connectivité au service du capital humain

L'accessibilité spatiale dans le domaine de la santé et de l'éducation est importante car les résultats en matière de scolarité et de santé ne sont pas uniquement déterminés par la disponibilité et la qualité des soins de santé et de la scolarité. Ils dépendent aussi directement de facteurs régissant la décision d'une personne d'investir dans l'éducation et la santé (avantages et coûts). Les coûts comprennent les coûts directs et indirects, les coûts de transport étant probablement parmi les plus importants ([Banque mondiale 2021](#)). Dans les pays les plus pauvres d'Afrique subsaharienne, comme la Sierra Leone, les gens dépensent à peu près la même somme d'argent pour se rendre à l'école que pour payer les frais de scolarité, et presque deux fois plus pour se rendre dans les centres médicaux que pour payer les frais médicaux réels.

Le transport n'est pas seulement un facteur déterminant pour l'accès aux services de base liés au capital humain - il peut également influencer la formation de capital pour les nouvelles générations. Un mauvais accès physique aux établissements de santé a été identifié comme un facteur important de la réduction de l'utilisation des services de santé préventive, en particulier dans les milieux à faible revenu. En Haïti, par exemple, [Gage et Calixte \(2006\)](#) ont constaté que les femmes vivant dans une zone reliée au centre urbain le plus proche par une route asphaltée ont quatre fois plus de chances d'effectuer les visites prénatales recommandées que celles reliées par des routes non goudronnées. L'amélioration de la connectivité peut également affecter le développement du capital humain en réduisant les écarts entre les sexes. Dans les villages marocains, l'amélioration de l'accès aux routes a permis de faire passer le taux de scolarisation des filles de 17 à 54 % (Levy 2004). En Bosnie-Herzégovine, on a constaté que les filles payaient près d'un tiers de plus que les garçons pour leurs trajets quotidiens vers l'école, pour des raisons de sûreté et de sécurité. Une étude de Stanford portant sur 15 villes européennes a montré que les femmes utilisent davantage les transports publics et que leurs habitudes de déplacement sont principalement liées à la garde des enfants, ce qui entraîne des déplacements polyvalents et à chaînes multiples. Enfin, les blessures dues aux accidents de la route sont la sixième cause de décès dans le monde pour tous les groupes d'âge, et la première cause de décès pour le groupe des 15-49 ans (GRSF 2014).



Source : Transport Global Practice Narrative (2019)

9. *Projet Asphaltage* : Amélioration de l'infrastructure routière de Cotonou (1/2)

Pour remédier au mauvais état de l'infrastructure routière de la ville, le PAG vise à paver un nombre important de rues, en plus d'autres projets

Le problème de mobilité urbaine de Cotonou est lié à la faiblesse des services et des infrastructures. D'une part, le service de transport est limité. D'autre part, l'état des rues, leur mauvais dimensionnement et le risque constant d'inondation, contribuent à la congestion. Les axes principaux sont praticables, mais les rues et ruelles desservant les quartiers qui offrent des services sociaux sont presque impraticables.

En outre, il y a des embouteillages à toute heure de la journée. Il existe également une situation de stationnement anarchique principalement liée au manque de zones désignées à cet effet (la situation est particulièrement critique autour du marché Dantokpa et du PAC).

Pour commencer à y remédier, le PAG augmente le nombre de routes revêtues avec le *Projet Asphaltage* qui prévoit de revêtir 234 km de rues. Il contient également un effort explicite pour réduire le trafic pendulaire en déplaçant certains grands centres générateurs de trafic : il prévoit de déplacer les emplois administratifs vers la zone de Calavi, de déplacer l'aéroport et le marché de gros hors du centre-ville, et de créer un parking et une zone logistique à proximité immédiate du port.

Source : MDGL 2017, SSATP 2020, SSATP 2019

A1 Cotonou : Infrastructures routières



Source : MDGL 2017

A2 Cotonou : Projets inclus dans le PAG



Source : MDGL 2017

... et le projet CONOCO (2/2)

Le Contournement Nord de Cotonou (CONOCO) est un projet phare du GCP.

L'un des projets urbains les plus importants inclus dans le PAG est le projet CONOCO. Il comprend une autoroute de 37 km contournant le centre de Cotonou au nord (reliant les municipalités d'Abomey-Calavi, Cotonou et Sémé-Podji) et une connexion de 5,2 km au port. L'objectif est de maintenir hors de l'environnement urbain les véhicules liés au port de Cotonou et en transit sur l'axe Abidjan-Lagos, libérant ainsi les principaux axes de la ville de ce trafic.

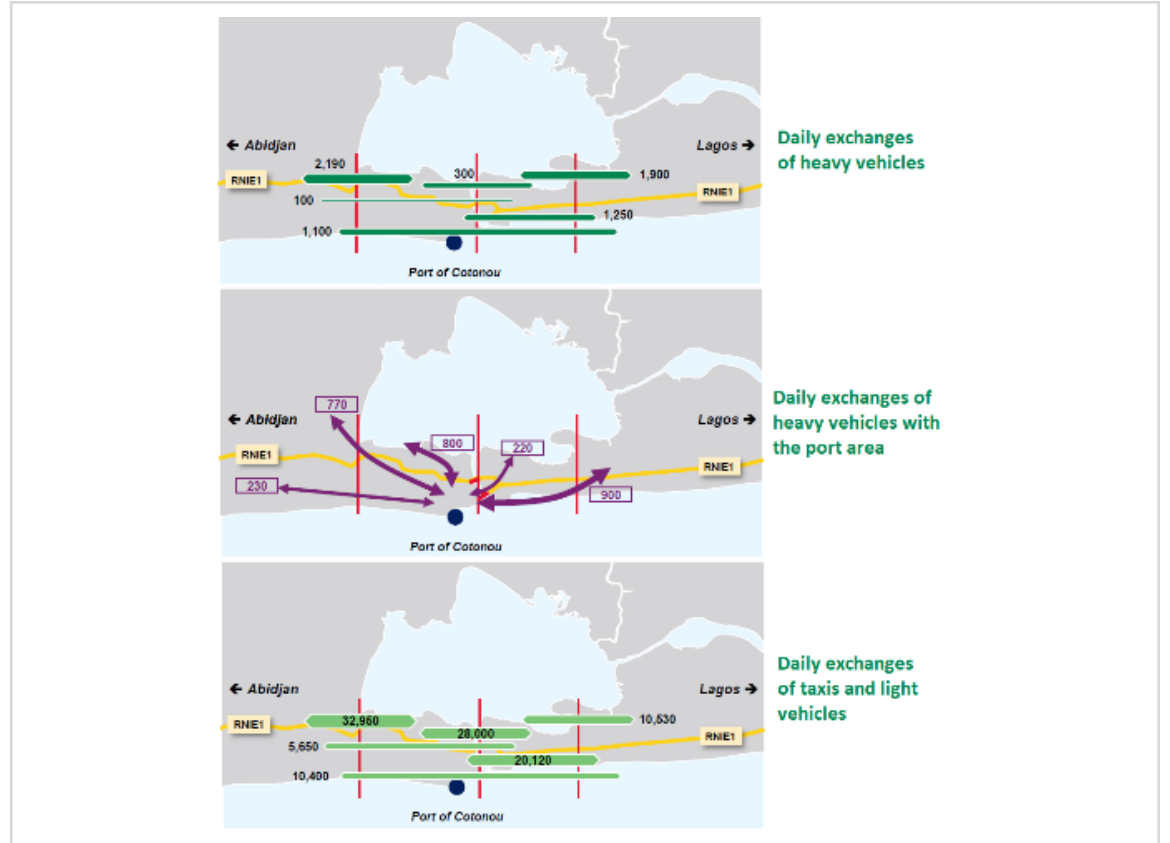
Le coût total est estimé à 337 milliards de francs CFA (environ 600 millions de dollars US, soit XX % du PIB, et comprenant l'acquisition des terrains, la construction et les autres coûts). Le projet repose sur l'investissement privé pour une part majoritaire.

A3 Projet CONOCO



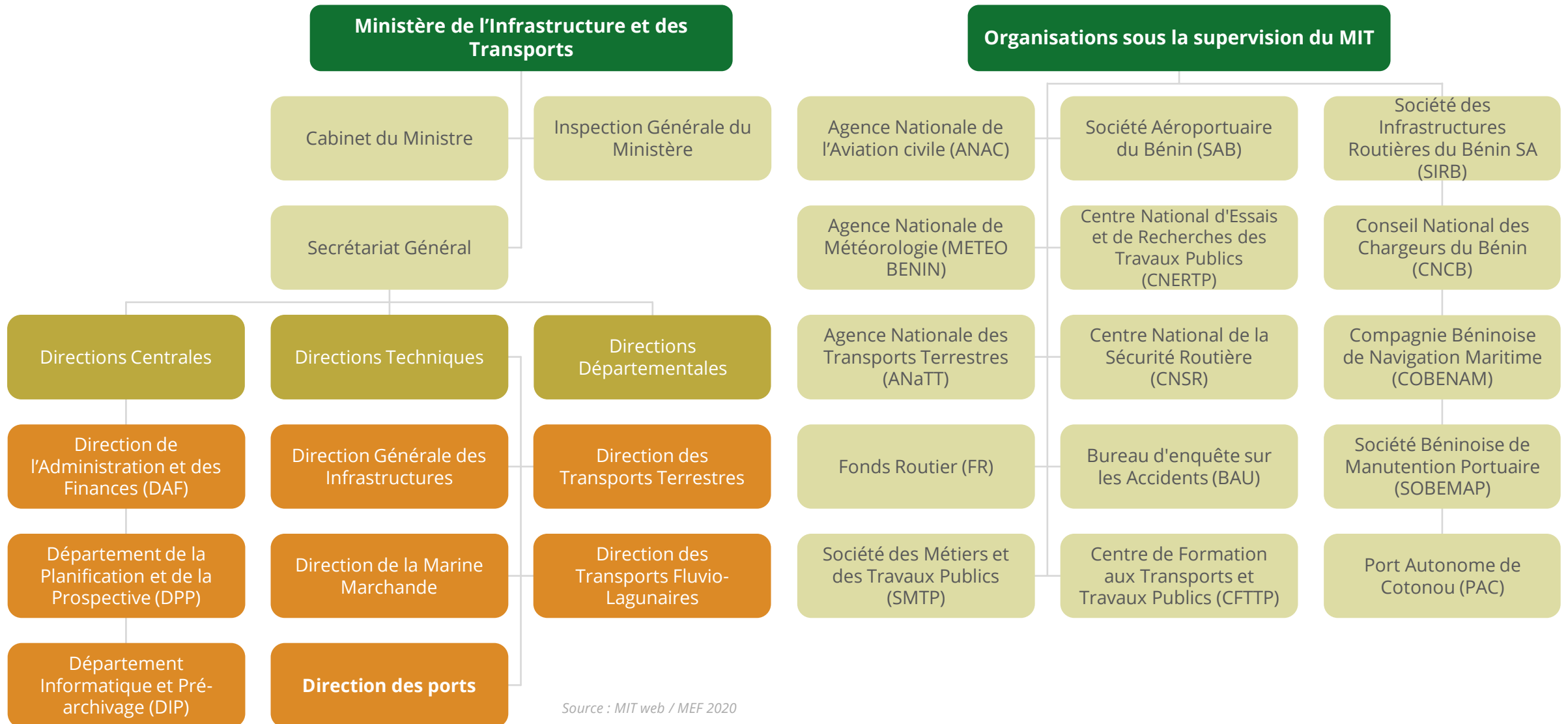
Source : République du Bénin 2019

A4 Echanges quotidiens de véhicules



Source : République du Bénin 2019

10. Organigramme du MIT



11. Donner la priorité aux investissements dans les routes rurales peut être un mécanisme efficace

Les gouvernements confrontés à des contraintes en matière d'information et de capacités ont du mal à décider comment allouer des ressources limitées aux infrastructures afin de maximiser les avantages économiques et sociaux

Comment et où donner la priorité aux fonds publics dans le secteur des routes rurales ?

Les méthodes utilisées par les gouvernements pour hiérarchiser les investissements dans les routes rurales ont considérablement évolué au fil du temps. Elles vont de celles qui considèrent strictement les rendements économiques à l'inclusion de dimensions sociales, en passant par le recours à des consultations communautaires et le développement de méthodes de sélection multicritères qui englobent les concepts de durabilité et de résilience. Les modèles de décision multicritères (MCD), tels que celui présenté ci-contre, sont devenus ces dernières années le principal outil de hiérarchisation des investissements routiers. Ils permettent de concilier les multiples aspects associés aux investissements routiers tout en systématisant l'exercice grâce à des méthodologies relativement transparentes basées sur les données.

Ces modèles peuvent être appliqués avec différents degrés de complexité. Certains pays, comme la Chine et le Mozambique, ont utilisé des modèles très axés sur les données. D'autres ont utilisé une combinaison de MCD et de participation communautaire (Haïti, Nicaragua).

Hiérarchisation des investissements dans les routes rurales au Mozambique : sélection des routes de desserte en fonction de leur criticité socio-économique et des risques d'inondation

| Province | District: | Assigned Weights | | | | | Final Score | Rank | |
|----------|------------------|---------------------|--------------------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|-------------|-------|------------|
| | | 0.125 | 0.125 | 0.125(max of either) | 0.125 | 0.5 | | | |
| | | Network Criticality | Current Agriculture Production | Agriculture Potential | Fishery Potential | Poverty Headcount | | | Flood Risk |
| Nampula | Memba | 4 | 2 | 1 | 5 | 4 | 5 | 4.375 | 1 |
| | Moma | 5 | 4 | 3 | 3 | 3 | 5 | 4.375 | 1 |
| | Namapa | 3 | 4 | 1 | 4 | 5 | 5 | 4.375 | 1 |
| | Monapo | 5 | 4 | 4 | 3 | 2 | 4 | 3.875 | 2 |
| | Mongincual | 3 | 4 | 5 | 4 | 2 | 4 | 3.750 | 3 |
| | Ribaue | 2 | 5 | 2 | 1 | 4 | 4 | 3.625 | 4 |
| | Malema | 1 | 3 | 2 | 3 | 3 | 4 | 3.250 | 5 |
| Zambezia | Maganja da Costa | 4 | 5 | 3 | 5 | 2 | 5 | 4.500 | 1 |
| | Morrumbala | 2 | 5 | 4 | 3 | 4 | 5 | 4.375 | 2 |
| | Lugela | 3 | 3 | 5 | 3 | 3 | 5 | 4.250 | 3 |
| | Pebane | 3 | 4 | 1 | 4 | 4 | 4 | 3.875 | 4 |
| | Chinde | 5 | 1 | 2 | 3 | 5 | 4 | 3.750 | 5 |

Source : Qu et al (2019)

**SIÈGE SOCIAL
BANQUE MONDIALE**

1818 H Street,
NW Washington, DC 20433 USA
Tél : (202) 473-1000