



ECOWAS COMMISSION
COMMISSION DE LA CEDEAO
COMISSÃO DA CEDEAO



PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES RÉGIONALES DE LA CEDEAO

ÉDITION 2024

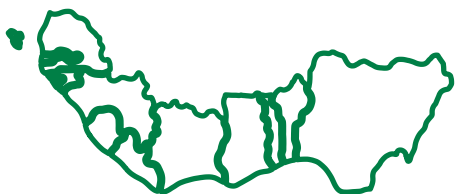
Infrastructures de Transport et de Communication comme
Éléments Catalyseurs de l'Intégration Économique dans la CEDEAO



PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES RÉGIONALES DE LA CEDEAO

ÉDITION 2024

Infrastructures de Transport et de Communication comme
Éléments Catalyseurs de l'Intégration Économique dans la CEDEAO



Publiée par la Commission de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).

© 2025 Commission de la CEDEAO

Tous droits réservés. Publiée en 2025

Les Perspectives Économiques Régionales de la CEDEAO (PERC) sont une publication annuelle de la Commission de la CEDEAO.

Les opinions et recommandations de politiques exprimées dans cette Édition sont celles du personnel de la Direction de la Recherche et des Statistiques, des consultants et des contributeurs. Elles ne représentent pas nécessairement les vues de la Commission de la CEDEAO, de ses organes statutaires ou des autorités nationales.

Sauf pour les citations courtes dûment reconnues, aucune partie de cette publication ne peut être reproduite sous quelque forme que ce soit ; qu'elle soit électronique ou non, sans autorisation.

Pour plus d'informations, veuillez contacter
La Direction de la Recherche et des Statistiques,
Département aux Affaires Économiques et à
l'Agriculture,
Commission de la CEDEAO,
River Plaza and Mall
Central Business District
Abuja, Nigéria
www.ecowas.int

ISBN: 978-978-692-694-0

TABLE DES MATIÈRES



Liste des Figures	v
Liste des Tableaux	viii
Liste des Encadrés	ix
Liste des Abréviations et Acronymes	x
Message du Président de la Commission de la CEDEAO	xii
Remerciements	xiv
Résumé Analytique	xvi



CHAPITRE 1 : DÉVELOPPEMENTS ÉCONOMIQUES RÉCENTS DANS LE CADRE DES PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES MONDIALES ET RÉGIONALES	1		
CHAPITRE 2 : DYNAMIQUE DES PERFORMANCES ÉCONOMIQUES DE L'ESPACE CEDEAO	9		
2.1. Introduction	10		
2.2. Performance Économique Mitigée	10		
2.3. Moteurs de la Croissance Économique	15		
2.4. Dilemme de Politique Monétaire	19		
2.5. Amélioration de la Performance Budgétaire	25		
2.6. Position Extérieure et Balances Commerciales	31		
2.7. Contexte de Développement Socio-Économique	38		
2.8. Valeurs Réelles et Projetées de Certains Indicateurs Macroéconomiques	42		
2.9. Perspectives des Performances Économiques Régionales de la CEDEAO	46		
2.10. Risques à la Baisse et à la Hausse pour les Perspectives Économiques de l'Espace CEDEAO	52		
CHAPITRE 3 : INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DE COMMUNICATION : ÉLÉMENTS CATALYSEURS DE L'INTÉGRATION ÉCONOMIQUE DANS LA CEDEAO	57		
1. Introduction	58		
2. Importance des Infrastructures de Transport et de Communication : Éléments Catalyseurs de l'Intégration dans la CEDEAO	58		
2.1. Transports	58		
2.1.1. Routier	59		
2.1.2. Ferroviaire	60		
2.1.3. Navigables Intérieures	60		
2.1.4. Aérien	61		
2.1.5. Maritime	61		
2.2. Communication	62		
3. État des Infrastructures de Transport et de Communication dans l'Espace CEDEAO	62		
3.1. Infrastructures et Services de Transport Routier	62		
3.1.1. Infrastructures et Services de Transport Routier	63		
3.1.2. Infrastructures et Services Ferroviaires	76		
3.1.3. Transport par les Voies Navigables Intérieures	81		
3.1.4. Transport Aérien	82		
3.1.5. Transport maritime	88		
3.2. Infrastructure de communication	92		
4. Impact des infrastructures de transport et de communication sur les performances socioéconomiques de l'espace CEDEAO	106		
4.1. Impact des infrastructures de transport sur les performances socioéconomiques de l'espace CEDEAO	106		
4.2. Impact des infrastructures de communication sur les performances socioéconomiques de l'espace CEDEAO	113		
5. Analyse FFOM des infrastructures de transport et de communication en tant qu'éléments catalyseurs de l'intégration régionale	113		
5.1. Analyse FFOM de l'infrastructure et des services de transport	113		
5.2. Analyse FFOM de l'infrastructure et des services de communication	115		
6. La CEDEAO pourrait-elle relever le défi de l'infrastructure de transport et de communication énoncé dans l'ODD 9 à l'horizon 2030 ?	118		
6.1. Introduction	118		
6.2. ODD 9 et transports	119		
6.3. ODD 9 et communication	119		
6.4. Conclusions et recommandations	120		
CHAPITRE 4 : CONCLUSION GÉNÉRALE ET RECOMMANDATIONS	123		
1. Conclusion	124		
2. Recommandations	125		

NOTES DES ÉTATS MEMBRES	131	LISTE DES FIGURES	
Bénin	132	Figure 1 : Croissance du PIB Réel par Région en 2023 et Prévisions pour 2024 à 2026 (en pourcentage)	2
Cabo Verde	134	Figure 2 : Croissance du PIB Réel en Afrique et dans ses sous-régions en 2023 et prévisions pour 2024 à 2026 (en pourcentage)	4
Côte d'Ivoire	136	Figure 3 : Inflation mondiale et régionale de 2023 et prévisions pour 2024 à 2026 (en pourcentage)	6
La Gambie	138	Figure 4 : Inflation dans les sous-régions d'Afrique de 2023 et prévisions pour 2024 et 2025 (en pourcentage)	7
Ghana	140	Figure 5 : Taux de Croissance Moyen du PIB Réel et Taux d'Inflation de la CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)	11
Guinée	142	Figure 6 : Taux de croissance moyens du PIB réel de la CEDEAO, de l'UEMOA et de la ZMAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)	12
Guinée-Bissau	144	Figure 7 : Taux d'Inflation Moyens de la CEDEAO, de la ZMAO et de l'UEMOA de 2020 à 2023 (en pourcentage)	12
Libéria	146	Figure 8 : Taux de Croissance Moyens du PIB Réel Inférieur de 3 % et Taux d'Inflation Moyen de quelques États membres de la CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)	14
Nigéria	148	Figure 9 : Taux de Croissance Moyens du PIB Réel entre 3 % et 5 % et Taux d'Inflation Moyens de certains États membres de la CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)	14
Sénégal	150	Figure 10 : Taux de Croissance Moyens du PIB Réel Supérieur à 5 % et Taux d'Inflation Moyens des États membres de la CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)	15
Sierra Leone	152	Figure 11 : Contribution Moyenne des États Membres de la CEDEAO au PIB Régional de 2020 à 2023 (en pourcentage)	16
Togo	154	Figure 12 : Composition Sectorielle du PIB Réel dans l'espace CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)	17
ANNEXES	157	Figure 13 : Ratio de la Consommation Privée et Publique par rapport au PIB de l'Espace CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)	18
RÉFÉRENCES GÉNÉRALES	160		



Figure 14 : Ratio de la Formation Brute de Capital fixe /PIB de l'Espace CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)	19	Figure 27 : Commerce Total au sein de l'Espace CEDEAO en Milliards de Dollars EU de 2020 à 2023	32
Figure 15 : Taux Directeur de la Politique Monétaire et Inflation dans l'UEMOA à fin 2023 (en pourcentage)	20	Figure 28 : Exportations, Importations et Balance Commerciale de la CEDEAO en Milliards de Dollars EU de 2020 à 2023	33
Figure 16 : Ratio de la Masse Monétaire au Sens Large au PIB et Croissance de la Masse Monétaire au Sens Large dans l'Espace CEDEAO de 2020 A 2023 (en Pourcentage)	22	Figure 29 : Ratio Balance Commerciale/PIB de l'Espace CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)	33
Figure 17 : Ratio du Crédit Total au PIB dans l'Espace CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)	23	Figure 30 : Balance Moyenne des Opérations Courantes de l'Espace CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)	34
Figure 18 : Taux Débiteurs et d'Épargne Moyens dans l'Espace CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)	24	Figure 31 : Balance Moyenne des Opérations Courantes de la CEDEAO, de la ZMAO et de l'UEMOA de 2020 à 2023 (en pourcentage)	34
Figure 19 : Taux Débiteurs et d'Épargne Moyens dans certains États Membres de la CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)	25	Figure 32 : Commerce intrarégional des États membres de la CEDEAO de 2020 à 2023 (en milliards de dollars EU)	35
Figure 20 : Ratio des Recettes Totales de l'Espace CEDEAO, Subventions Comprises, par rapport au PIB de 2020 à 2023 (en pourcentage)	26	Figure 33 : Exportations et Importations Intrarégionales des États Membres de la CEDEAO de 2020 à 2023 (en milliards de dollars EU)	36
Figure 21 : Ratio des Dépenses Totales et Prêts Nets/PIB de l'Espace CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)	27	Figure 34 : Contribution des États Membres de la CEDEAO aux Exportations Intrarégionales en 2023	37
Figure 22 : Ratio Solde Budgétaire, dons Compris/PIB de l'Espace CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)	28	Figure 35 : Contribution des États Membres de la CEDEAO aux Importations Intrarégionales en 2023	37
Figure 23 : Déficit Budgétaire Moyen (y compris les dons) /PIB des États Membres de la CEDEAO ayant un Déficit Budgétaire Supérieur à 3 % entre 2020 et 2023 (en pourcentage)	29	Figure 36 : Taux de Pauvreté dans certains États Membres de la CEDEAO de 2020 et 2023	38
Figure 24 : Ratio Dette Publique/PIB de la CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)	30	Figure 37 : Score de Diversité Alimentaire dans certains États membres de la CEDEAO de 2020 à 2023	39
Figure 25 : Ratio du Service de la Dette/PIB et Ratio du Service de la Dette/Recettes de la CEDEAO entre 2020 et 2023 (en pourcentage)	31	Figure 38 : Coefficient de Gini pour certains États Membres de la CEDEAO de 2020 à 2023	41
Figure 26 : Ratio des Importations et Exportations Totales/PIB de l'Espace CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)	31	Figure 39 : Taux de Chômage dans certains États Membres de la CEDEAO de 2020 à 2023	41
		Figure 40 : Comparaison des Taux de Croissance du PIB réel et de l'inflation prévus et réalisés en 2023 dans l'espace CEDEAO (en pourcentage)	42

Figure 41 : États Membres de la CEDEAO dont la croissance du PIB réel est supérieure aux prévisions en 2023 (en pourcentage)	43	Figure 55 : Densité Routière des États Membres de la CEDEAO en 2023 (km/100 km ²)	66
Figure 42 : États Membres de la CEDEAO ayant les mêmes Valeurs Réelles et Prévues en 2023 (en pourcentage)	43	Figure 56 : Pourcentage de Véhicules en Surcharge dans certains États Membres en 2022	67
Figure 43 : États Membres de la CEDEAO dont les Valeurs Réelles sont Inférieures aux Valeurs Prévues en 2023 (en pourcentage)	44	Figure 57 : Décès Dus aux Accidents de la Circulation par État Membre	70
Figure 44 : Taux d'inflation prévu et réel des États membres de la CEDEAO en 2023 (en pourcentage)	45	Figure 58 : Décès en 2021 Dus aux Accidents de la Circulation pour 100 000 habitants	70
Figure 45 : Valeurs Prévues et Réelles de la Masse Monétaire au Sens Large des États Membres de la CEDEAO en 2023 (en pourcentage)	45	Figure 59 : Corridors Routiers Régionaux de la CEDEAO	71
Figure 46 : Projections du PIB Réel et du Taux d'Inflation de l'Espace CEDEAO de 2024-2026.	46	Figure 60 : Longueur et État des Corridors Routiers Régionaux de la CEDEAO en 2023	72
Figure 47 : Projection du Taux d'Inflation de certains États Membres de la CEDEAO de 2024 à 2026	48	Figure 61 : Trafic sur les Corridors Routiers Régionaux	74
Figure 48 : Taux de Croissance de la Masse Monétaire au Sens Large dans l'Espace CEDEAO de 2023 à 2026	49	Figure 62 : Durée Transit sur certains Corridors Routiers Régionaux	75
Figure 49 : Ratio Dette Publique/PIB dans l'Espace CEDEAO de 2024 à 2026 (en pourcentage)	50	Figure 63 : Durée de Traversée à certaines Frontières	76
Figure 50 : Projection de la Balance des Opérations Courantes de l'Espace CEDEAO de 2024 à 2026	51	Figure 64 : Densité Correspondante du Réseau Ferroviaire par État membre en 2022	77
Figure 51 : Indice Composite du Transport de 2019 à 2022	63	Figure 65 : Taux du Fret Routier et Ferroviaire pour les Échanges Intrarégionaux en Afrique de 2018 à 2021	81
Figure 52 : Notes de l'Indice Composite du Transport de 2019 à 2022	64	Figure 66 : Représentation Schématique de l'Importance du Transport Aérien en 2023	82
Figure 53 : Réseau Routier Total et Pourcentage de Routes Revêtues	65	Figure 67 : Contribution du transport aérien à la création d'emplois et au PIB en 2023	83
Figure 54 : Densité Routière dans l'Espace CEDEAO en 2022	66	Figure 68 : Taxes régionales Moyennes Appliquées aux Passagers par Sous-région Africaine en 2020 (US\$)	84
		Figure 69 : Redevances Aéroportuaires Moyennes par Sous-région Africaine en 2024 (US\$)	85
		Figure 70 : Longueurs de Piste dans les États Membres de la CEDEAO en 2022 (en mètre)	86



LISTE DES TABLEAUX

Figure 71 : Indices des Services en Ligne et aux Personnes dans les États Membres de la CEDEAO en 2024	92	Tableau 1 : Accès à l'Eau Potable dans certains États Membres de la CEDEAO de 2020 à 2023	40
Figure 72 : Indice de Développement de l'Administration en Ligne (EGDI) dans les États membres de la CEDEAO	93	Tableau 2 : Accès à l'Electricité dans certains États Membres de la CEDEAO de 2020 à 2023	40
Figure 73 : Évolution de l'Indice des Infrastructures de Télécommunications dans les États membres de la CEDEAO de 2018 à 2024	93	Tableau 3 : Corridors Routiers Régionaux de la CEDEAO en 2023	73
Figure 74 : Comparaison en 2024 de l'Indice des Infrastructures de Télécommunications dans les Régions d'Afrique	94	Tableau 4 : État du Réseau Ferroviaire dans l'Espace CEDEAO, en 2024	78
Figure 75 : Accord d'Itinérance entre les Autorités Nationales de Régulation dans l'Espace CEDEAO	98	Tableau 5 : Disponibilité du Matériel Roulant dans certains États Membres de la CEDEAO en 2024	80
Figure 76 : Carte de l'Atterrissage des Câbles Sous-Marins au sein de la CEDEAO	98	Tableau 6 : Fleuves Navigables dans l'Espace CEDEAO en 2022	82
Figure 77 : PIRE en Bande C Standard de RASCOM	99	Tableau 7 : Cinq Aéroports les plus Chers par Sous-régions Africaines en 2020	84
Figure 78 : PIRE dans la Bande Ku Nord de RASCOM	100	Tableau 8 : Classement des États Membres de la CEDEAO en fonction de l'indice de connectivité	90
Figure 79 : Commerce Total et Commerce Intrarégional des États Membres de la CEDEAO de 2020 à 2023	108	Tableau 9 : Comparaison des Façades Maritimes des sous-régions africaines	91
Figure 80 : Montant du Commerce Intrarégional des États membres de la CEDEAO de 2020 à 2023	109	Tableau 10 : Nombre de Réseaux de Téléphonie Mobile et d'Usagers Utilisateurs par les États Membres de la CEDEAO en 2024	96
Figure 81 : Performances Commerciales du Corridor Routier de la CEDEAO	110	Tableau 11 : Réseaux Terrestres à Large Bande	101
Figure 82 : Temps de Traversée de la Frontière de certains Postes de Contrôles Juxtaposés dans l'Espace CEDEAO	110	Tableau 12 : Centres de Données et autres Plateformes d'Infrastructure dans la CEDEAO	102
Figure 83 : Part du Commerce Total par Mode de Transport dans la Région de la CEDEAO de 2020 à 2023	112	Tableau 13 : Portail de Services en Ligne Disponibles dans certains États Membres de la CEDEAO	103
		Tableau 14 : Services Administratifs en Ligne dans les États Membres de la CEDEAO en 2024	104
		Tableau 15 : Lien d'Accès aux Données Ouvertes des Gouvernements dans l'Espace CEDEAO	105

LISTE DES ENCADRÉS

Tableau 16 : Période de Mise en Œuvre Prévues pour l'Infrastructure Routière de 2020 à 2030	107	Encadré 1 : Monnaies et Inflation en Afrique Subsaharienne en 2024 : Expériences Divergentes	21
Tableau 17 : Plan Directeur d'Infrastructure de la CEDEAO pour l'Infrastructure Ferroviaire de 2021 à 2030	111	Encadré 2 : Les 10 Économies Africaines à la Croissance la plus Rapide en 2025	47
Tableau 18 : Résumé de l'Analyse FFOM des Infrastructures et Services de Transport des États Membres de la CEDEAO	115	Encadré 3 : Les Droits de Douane de 0,5 % affecteront les Activités des Commerçants au Nigéria/Niger	52
Tableau 19 : Forces et Faiblesses de la Communication Numérique dans l'Espace de la CEDEAO	117	Encadré 4 : La Réduction de l'Aide par Trump pourrait faire sombrer 5,7 millions d'Africains Supplémentaires dans l'Extrême Pauvreté l'An Prochain	53
Tableau 20 : Indice Global des ODD des États Membres de la CEDEAO de 2020 et 2023 (en %)	118	Encadré 5 : Trump s'apprête à Remodeler l'Économie Mondiale et la Conduite des Affaires dans le Monde	54
Tableau 21 : Proportion de la Population Couverte par un Réseau Mobile 3G en 2023 (en %)	120	Encadré 6 : Un Nouveau Droit de Douane De 14 % appliqué aux Échanges En franchise de Droits dans le Cadre de l'AGOA entre le Nigéria et les États-Unis - selon le Président de la NACC	55
		Encadré 7 : Le Libéria, la Gambie et la Sierra Leone signent un Accord	97



LISTE DES ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

AGETU : Agence de Gestion du Transport Urbain

AGOA : Croissance et Opportunités Économiques en Afrique

AFRAA : Association des compagnies aériennes africaines (African Airlines Association)

ARREST : Agriculture, Routes, État de droit, Éducation, Assainissement et Tourisme

ASECNA : Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar

BAfD : Banque Africaine de Développement

BAD : Banque Africaine de Développement

BCEAO : Banque Centrale des États de l'Afrique de l'Ouest

BRT : Systèmes de transport en commun rapide par bus

CBL : Banque centrale du Libéria

CEMAC : Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale

CEDEAO : Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement

CETUD : Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar

COA : Côte africaine (Coast of Africa)

DDEP : Programme d'échange de la dette intérieure

EGDI : Indice de Développement de l'Administration en Ligne

ETLS : Schéma de libéralisation des échanges de la CEDEAO

FAA : Federal Aviation Administration / Administration fédérale de l'aviation

FAO : Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture

FMI : Fonds Monétaire International

FTTH : Fibre optique jusqu'au domicile

GAPTIE : Greater Accra Passenger Transport Executive

GSMA : Global System for Mobile Communication Association

HD : Haute définition

IA : Intelligence Artificielle

ICP : Plateforme d'infrastructure à clé publique

ICT/TIC : Technologies de l'information et de la communication

IDE : Investissement direct étranger

IDO : Internet des objets

IIT : Infrastructures de télécommunications

IATA : Association du transport aérien international (International Air Transport Association)

IXP : Points d'échange Internet

LAMATA : Lagos Metropolitan Area Transport Authority

LSCI : Indice de connectivité des transports maritimes de ligne

MEED : Marchés Émergents et Économies en Développement

NBP : Navigation basée sur les performances

NIS : Système national d'identification

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

ODD : Objectifs de Développement Durable

ONU : Organisation des Nations Unies

PIB : Produit Intérieur Brut

PMA : Pays les moins avancés

PFR : Pays à faible revenu

SADC : Communauté de Développement de l'Afrique Australe

SFI : Société Financière Internationale

SIGMAT : Système interconnecté pour la gestion des marchandises en transit

SIR : Systèmes informatisés de réservation

SMS : Services de messages courts

TNT : Télévision numérique terrestre

UE : Union européenne

UEMOA : Union Économique et Monétaire Ouest-Africaine

UIT : Union Internationale des Télécommunications

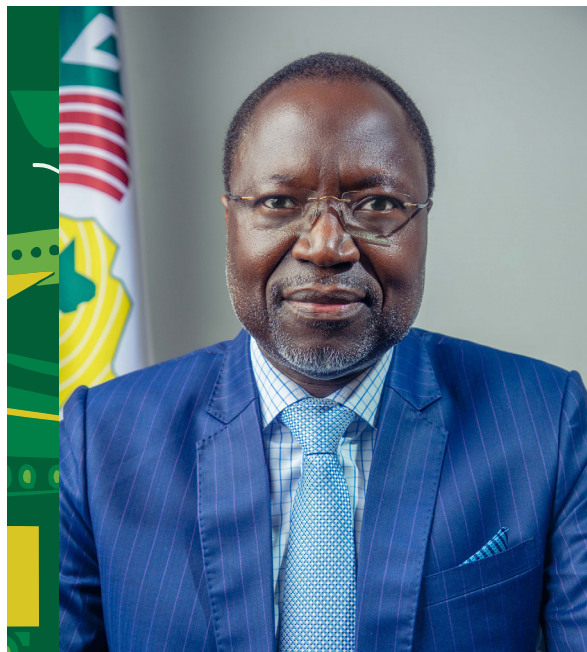
WURI : Identification unique en Afrique de l'Ouest pour l'Intégration Régionale et l'Inclusion

ZLECAF : Zone de libre-échange continentale africaine

ZMAO : Zone Monétaire de l'Afrique de l'Ouest



Message du Président de la Commission de la CEDEAO



C'est avec un énorme plaisir et un enthousiasme marqué que nous vous présentons l'Édition 2024 des Perspectives Économiques Régionales de la CEDEAO (PERC 2024). Elle demeure une publication qui continue de mettre en lumière la dynamique économique de notre région tout en stimulant les discussions sur son cheminement vers la prospérité et le développement durable.

En prenant appui sur les bases jetées par la première édition de 2023, qui explorait les interactions entre l'instabilité politique, les menaces sécuritaires et le développement économique, cette deuxième édition marque une évolution notable. Par l'examen des performances économiques réelles enregistrées en 2023 à l'aune des prévisions antérieures, elle offre une compréhension plus nette et plus nuancée de la façon dont

les projections économiques faites se matérialisent en situations réelles. En outre, cette édition revient sur les perspectives pour 2024, 2025 et 2026, en posant un regard prospectif sur la trajectoire économique de notre région.

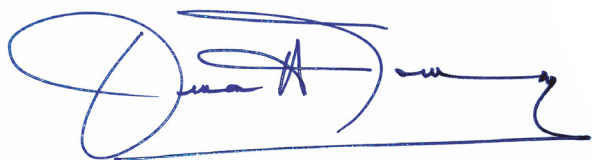
Cette année, notre attention porte sur une question fondamentale : comment les infrastructures de transport et de communication peuvent-elles servir d'éléments catalyseurs de l'intégration régionale au sein de la CEDEAO ? Au moment où la mondialisation continue de redessiner les paysages économiques, on ne saurait pas trop insister sur l'importance de disposer d'infrastructures interconnectées et efficaces. Qu'il s'agisse de la circulation fluide des marchandises ou de l'accélération des échanges d'idées, ces infrastructures sont porteuses de la promesse d'un déblocage du potentiel inexploité du commerce et des investissements intrarégionaux.

Les conclusions de l'Édition 2024 soulignent le pouvoir transformateur d'infrastructures solides, qui leur permet de combler les disparités, de promouvoir l'inclusion économique et de renforcer les liens entre les États membres de la CEDEAO. Nous reconnaissons également que des défis subsistent, depuis la mobilisation des ressources jusqu'à l'harmonisation des politiques. La présente publication vise à susciter le dialogue et la prise de mesures, en vue de surmonter ces obstacles.

L'Édition 2024 des Perspectives Économiques Régionales de la CEDEAO réaffirme notre engagement à fournir des analyses rigoureuses, fondées sur des données fiables et favorisant une prise de décision éclairée dans toute la région. Nous espérons que le présent document constituera une ressource précieuse pour les responsables de l'élaboration des politiques, les parties prenantes et les partenaires qui travaillent sans relâche à la concrétisation de la vision collective d'une CEDEAO intégrée, résiliente et économiquement dynamique.

Nous tenons à exprimer notre gratitude aux contributeurs, chercheurs et experts qui se sont investis intellectuellement pour que cette publication voie le jour. Vos contributions nous permettent d'approfondir notre compréhension et d'élargir nos perspectives.

Nous avons hâte de voir s'intensifier ces efforts de collaboration qui continueront à façonner l'avenir de notre région.



S.E. Omar Alieu Touray

Président de la Commission de la CEDEAO



Remerciements

L'Édition 2024 des Perspectives Économiques Régionales de la CEDEAO (PERC) a été préparée par le Département aux Affaires Économiques et à l'Agriculture, sous la conduite de la Commissaire, Mme Massandjé Touré-Litsé, et sous la supervision du Directeur de la Recherche et des Statistiques, M. Mahamadou Yahaya.

M. Félix Fofana N'Zué, Chef de la Division de la Recherche, de la Gestion des Connaissances et de l'Analyse Économique, a coordonné toutes les activités techniques qui ont abouti à l'élaboration du Rapport. L'équipe de base en charge de l'élaboration du Rapport intègre Wumi Olayiwola et Mohamed Jalloh, tous deux membres de la Direction de la Recherche et des Statistiques. Ils ont bénéficié de l'appui de Durand Koffi Adjassou, Liatu Damishi Omoyiola, Uwem Ibanga, Kingsley Opara, et Sharon Zira Dia qui ont fourni une aide précieuse en matière de recherche et d'administration.

Les données ont été recueillies auprès des bureaux nationaux de statistiques des États membres de la CEDEAO, des ministères des Finances, de l'Économie et du Plan, par l'intermédiaire des Comités Nationaux de Politique Économique (CNPE)/Comités Nationaux de Coordination (CNC) qui ont validé les données utilisées; lesquelles ont été complétées par les informations tirées des rapports de convergence. La compilation et l'analyse des données faites par des experts, ont été consolidées, enrichies et validées au cours d'ateliers nationaux qui ont permis de garantir l'appropriation des informations. Ont pris part à ces travaux, les experts dont les

noms suivent Roland Médjigbodo (Université Abomey-Calavi du Bénin), Odair Barros-Lopes Varela (Université de Cabo Verde (Uni-CV), Tite Béké (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire), Mamadou A. Barry (Ministère des Finances, Gambie), Sarkodie Owusu (Université du Ghana), Suande Camara (Bureau national de statistiques, Guinée-Bissau), Abdoul Aziz Diallo (Économiste, Bureau pays du FMI, Guinée), Edna Johnny (Université du Libéria), Amos Ogunwale (Institut de recherche sociale et économique du Nigéria, Nigéria), Mayoro Diop (Université Cheikh Anta DIOP de Dakar, Sénégal), James Koroma (Bureau national de statistique, Sierra Léone), et Damien Akoété Agbodji (Université de Lomé, Togo).

Les notes pays et le Rapport sur le thème principal ont été examinés par l'équipe de base en charge des PERC, notamment des membres du personnel professionnels de la Directions des transports, de l'économie numérique et des postes (Chris Appiah, Folake Olagunju, Marie Nde Sène, Abdul Haki Bashiru-Dine et Ashoke Maliki). L'équipe a bénéficié de l'assistance de Benneth Obi (Université d'Abuja, Nigéria), Gboyega Oyeranti (Université d'Ibadan, Nigéria), Dickson Dare Ajayi (Université d'Ibadan, Nigéria); Barnabas Obasaju (Université Landmark, Nigéria), Ese Urrie (Université Covenant, Nigéria), Anya Igwe-Kalu (Université de l'État d'Abia, Nigéria), Kwami Ossadzifo Wonyra (Université de Kara, Togo) et Brou Bosson (Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire). Nous remercions tout particulièrement Serge Laurent Adjovi (Bénin), Godwin Joseph

Brocke (Ghana) et Joseph Michel Cissé (Sénégal) pour avoir rédigé le thème principal de cette édition. En outre, nous tenons à témoigner notre gratitude à Soumahoro Sindou (Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire), Robert Mobio (Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire), Adeyanju Osador Adenike (ABBI Books, Nigéria), Raphaël Kouassi (Université Peleforo GON COULIBALY de Korhogo, Côte d'Ivoire) et Joseph Brites (Consultant Indépendant, Cabo Verde) pour leur travail professionnel de révision et de traduction. Nos remerciements vont également à Monsuru Sodeeq et Ayokunle Yoloye pour avoir réalisé les travaux d'infographie, d'édition, de mise en page et de conception de la présente publication.

L'Édition 2024 des PERC est désormais disponible. Nos vives félicitations à tous ! Merci pour votre travail acharné et préparons-nous pour l'édition 2025.

Mahamadou Yahaya

Directeur de la Recherche et des Statistiques
Commission de la CEDEAO



Résumé Analytique



L'édition 2024 des Perspectives Économiques Régionales de la CEDEAO (PERC) présente une analyse approfondie des indicateurs, tendances et prévisions économiques, en mettant l'accent sur le rôle des infrastructures de transport et de communication dans l'intégration économique régionale, conformément à la Vision 2050 de la CEDEAO. Elle souligne l'importance de ces secteurs dans la promotion d'une croissance durable et de la prospérité des États membres.

Le chapitre I analyse les perspectives économiques mondiales et régionales pour la période 2024 à 2026, en s'appuyant sur les prévisions de la Banque mondiale et du FMI. La croissance mondiale est projetée à 2,6 % en 2024, 2,7 % en 2025 et devrait baisser à 2,4 % en 2026. Les économies avancées devraient croître de 1,5 % en 2024, tandis que les Marchés Émergents et les Économies en Développement (MEED) devraient atteindre une croissance de 4,0 % en 2024 et 2025, avant

de ralentir à 3,8 % en 2026. À l'échelle régionale, l'Asie de l'Est et le Pacifique devraient ralentir de 4,8 % en 2024 à 4,2 % en 2025 et 4,0 % en 2026 en raison du ralentissement structurel de la Chine. L'Europe et l'Asie centrale devraient passer de 3,2 % en 2023 à 3,0 % en 2024, 2,9 % en 2025 et 2,5 % en 2026, sous l'effet du ralentissement de la Russie.

L'Amérique latine et les Caraïbes devraient enregistrer 1,8 % en 2024, puis 2,3 % en 2025 et 2,4 % en 2026, soutenues par la reprise de l'Argentine. L'Asie du Sud maintiendra une forte croissance, mais en ralentissement, à 6,2 %, freinée par la décélération de l'Inde et du Bangladesh. L'Afrique subsaharienne devrait croître de 3,5 % en 2024 à 3,9 % en 2025 et 4,1 % en 2026, grâce à la hausse des prix des matières premières. Les pressions inflationnistes mondiales devraient diminuer de 5,8 % en 2024 à 4,3 % en 2025, tandis que l'inflation africaine restera élevée à 18,6 % en 2024 avant de tomber à 9,5 % en 2025 et 2,9 % en 2026, en raison de la dépréciation des monnaies et des perturbations des chaînes d'approvisionnement.

Le chapitre II examine la performance socio-économique de la région de la CEDEAO de 2020 à 2023, ainsi que les projections jusqu'en 2026. Avec le retrait officiel du Burkina Faso, du Niger et du Mali, la CEDEAO compte désormais 12 États membres et demeure la deuxième région à la croissance la plus rapide d'Afrique. Les États côtiers, tels que le Nigéria, le Ghana et la Côte d'Ivoire, dynamisent l'activité, le Nigéria représentant 66,7 % du PIB. La croissance du PIB a atteint 4,4 % en 2021 mais a ralenti à 3,6 % en 2023 en raison de la hausse des prix mondiaux des denrées alimentaires et de l'énergie, du changement climatique et

de l'insécurité. L'UEMOA a surpassé la ZMAO, avec une croissance moyenne du PIB de 4,6 % contre 2,4 % entre 2020 et 2023.

L'inflation est passée de 9,6 % en 2020 à 20,8 % en 2023, alimentée par la dépréciation des monnaies et les perturbations de l'approvisionnement alimentaire. Les banques centrales ont resserré leur politique monétaire en 2023 en augmentant les taux d'intérêt, tandis que le ratio masse monétaire/PIB est passé de 29,1 % à 34,9 % sur la même période. Les recettes fiscales ont augmenté grâce aux réformes fiscales, mais la hausse des dépenses publiques a entraîné des déficits persistants, et la dette publique a atteint 49,5 % du PIB en 2023. Le commerce extérieur est passé de 184,4 milliards de dollars en 2020 à 219,5 milliards en 2023. Sur le plan social, l'accès à l'électricité est resté faible à 42 %, et les inégalités de revenus ont varié, étant les plus faibles en Guinée-Bissau et modérées en Gambie, au Nigéria et en Sierra Leone. La croissance du PIB pour 2024-2026 est projetée à 4,1 % en 2024, 4,7 % en 2025 et 4,6 % en 2026, l'UEMOA continuant de surpasser la ZMAO. L'inflation devrait reculer dans la plupart des États membres, sauf au Nigéria, au Ghana et en Gambie. Les risques incluent le retrait des États du Sahel de la CEDEAO, la hausse des tarifs américains et la suspension temporaire des activités de l'USAID.

Le chapitre III examine les infrastructures de transport et de communication comme moteurs de l'intégration économique régionale. Le transport routier domine, avec des projets clés tels que le Corridor Dakar-Lagos et le corridor Lagos-Abidjan, mais les infrastructures demeurent sous-développées, avec seulement 18,7 % des routes pavées. La

surcharge, allant de 4 à 75 % des charges par essieu, accélère la dégradation des routes, et la région nécessite 9,6 milliards de dollars par an pour leur entretien, malgré des contraintes de financement. Le transport ferroviaire souffre d'écart de gabarit et de faibles infrastructures, tandis que le transport aérien présente un potentiel mais fait face à une infrastructure dégradée et à des inefficacités. Les communications numériques progressent, avec une hausse de 125 % des investissements dans les télécommunications entre 2018 et 2024, mais la pénétration du haut débit fixe reste inférieure à 10 % et l'accès à Internet est largement basé sur le mobile. L'amélioration du transport devrait stimuler le commerce intra-régional de 10 % en 2020 à 15 % d'ici 2025 et 25 % d'ici 2040 dans le cadre de la ZLECAf.

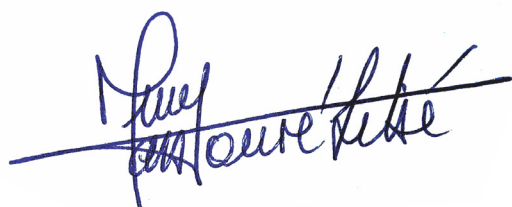
L'analyse SWOT met en évidence des atouts tels que l'investissement dans les corridors naturels, le transport multimodal, les investissements solides dans les télécommunications et un cadre juridique robuste, mais aussi des faiblesses telles que l'insuffisance des infrastructures, la complexité douanière, le faible accès à Internet et la lenteur de la création de contenu local. La CEDEAO vise un accès universel à Internet, une inclusion financière numérique élargie et une amélioration du haut débit pour atteindre l'ODD 9. Comblé le déficit d'infrastructures, les pénuries de financement et les besoins en capital humain est essentiel, nécessitant une mise en œuvre coordonnée du Plan directeur des infrastructures de la CEDEAO et une planification à long terme pour le développement futur.

En conclusion, les infrastructures de transport et de communication constituent des



catalyseurs stratégiques de la réalisation de la vision de la région, qui est de devenir une **« communauté de peuples pleinement intégrée dans une région paisible, prospère avec des institutions fortes et respectueuses des libertés fondamentales et œuvrant pour un développement inclusif et durable »**.

Cependant, il y a lieu de relever plusieurs défis qui peuvent entraver la réalisation de cette vision. Il s'agit notamment du financement approprié des projets d'infrastructure, du développement et de la rétention du capital humain dans les secteurs des transports et de la communication.



Massandjé TOURÉ-LITSÉ

Commissaire aux Affaires Economiques et à l'Agriculture





CHAPITRE 01

DÉVELOPPEMENTS ÉCONOMIQUES RÉCENTS DANS LE CADRE DES PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES MONDIALES ET RÉGIONALES

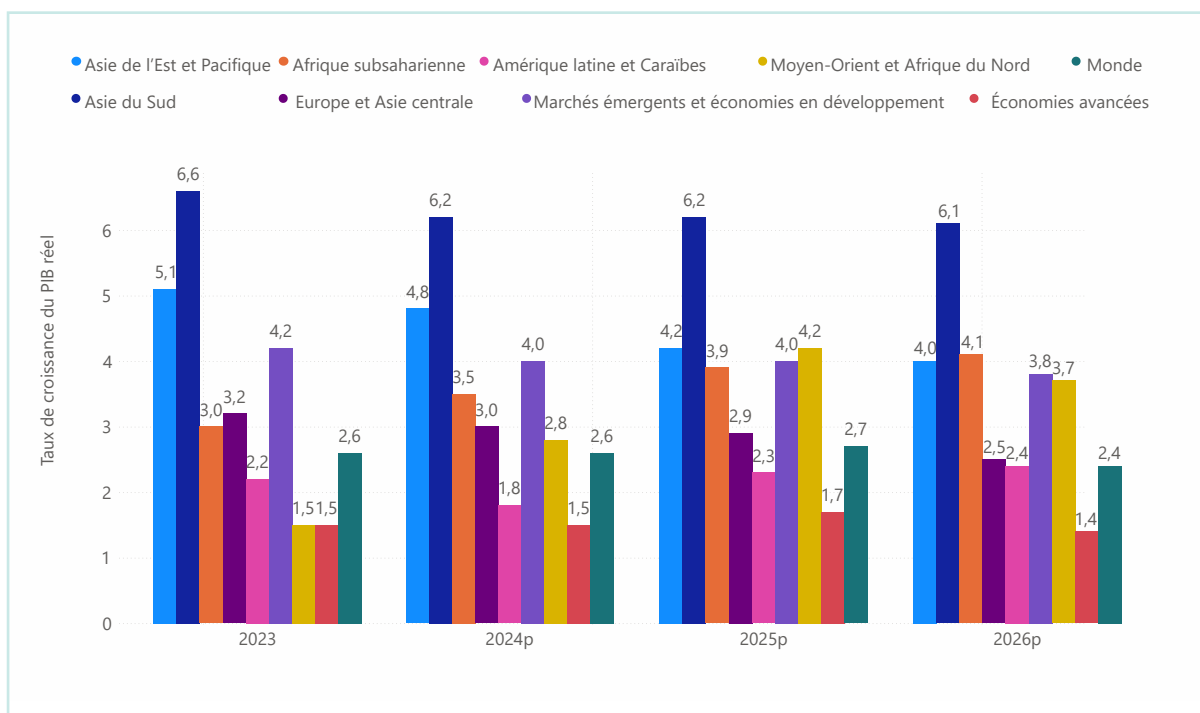
L'économie mondiale se stabilise après les chocs économiques déclenchés par la pandémie de COVID-19 et la crise russo-ukrainienne. Malgré des taux d'intérêt élevés et des tensions géopolitiques croissantes provoquées par les guerres au Moyen-Orient, en Europe et les attaques terroristes dans certains pays d'Afrique de l'Ouest, la Banque mondiale (2025) projette que la croissance économique mondiale atteindrait 2,6 % en 2024, avec des perspectives d'augmentation à 2,7 % en 2025 puis de diminution à 2,4 % en 2026. La croissance du PIB réel des économies avancées devrait s'établir à 1,5 % en 2024, en grande partie sous l'effet de faibles prévisions de croissance de 0,7 % dans la zone euro et au Japon. Aux États-Unis d'Amérique, la croissance du PIB réel en 2024 devrait se situer à 2,5 %, soit le même taux de croissance que l'année précédente.

La croissance du PIB réel des pays émergents et en développement (EMDE) s'est établie à 4,2

% en 2023 et devrait ralentir à 4,0 % en 2024 et 2025, puis à 3,8 % en 2026. Cette performance peut être attribuée aux taux de croissance économique régionaux variables. En Asie de l'Est et dans le Pacifique, la croissance devrait reculer de 5,1 % en 2023 à 4,8 % en 2024, 4,2 % en 2025 et 4,0 % en 2026. Cette performance régionale est le résultat d'un ralentissement structurel continu de la Chine ; la croissance économique de 5,2 % enregistrée en 2023 serait attendue à 4,8 % en 2024 et, à 4,1 % en 2025 ; et ce, en dépit de l'augmentation du taux de croissance de la Thaïlande qui est passé de 1,9 % en 2023 à 2,4 % en 2024, et qui devrait ressortir à 2,8 % en 2025.

L'Europe centrale devrait également enregistrer un taux de croissance en baisse, passant de 3,2 % en 2023 à 3,0 % en 2024, 2,9 % en 2025 et 2,5 % en 2026. Cela est le résultat de la baisse du taux de croissance de la Fédération de Russie, qui devrait passer de 3,6 % en 2023 à 2,9 % en 2024 et, à 1,4 % en 2025.

Figure 1 : Croissance du PIB Réel par Région en 2023 et Prévisions pour 2024 à 2026 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, à partir des données de la Banque Mondiale (Juin 2024)

En Amérique latine et dans les Caraïbes, la croissance du PIB réel s'est établie à 2,2 % en 2023. En 2024, elle devrait ressortir à 1,8 % avant de remonter à 2,3 % en 2025 et à 2,4 % en 2026. La prévision à la baisse pour 2024 peut s'expliquer principalement par le ralentissement attendu de l'activité dans les principales économies de la région, à savoir l'Argentine (-3,5 % contre -1,6 % en 2023), le Mexique (2,3 % contre 3,2 % en 2023) et le Brésil (2,0 % contre 2,9 % en 2023). Cependant, la croissance attendue de la région en 2025 pourrait être imputable à la remarquable reprise économique de l'Argentine de 5,0 %.

Au Moyen-Orient et en Afrique du Nord (MENA), le taux de croissance du PIB réel s'est établi à 1,5 % en 2023 et devrait passer à 2,8 % en 2024, à 4,2 % en 2025 et à 3,7 % en 2026. L'amélioration de la performance économique de la région est due à la reprise économique et aux performances de l'Arabie saoudite et de l'Égypte. L'Arabie saoudite devrait enregistrer une croissance remarquable, passant de 2,5 % en 2024 à 5,9 % en 2025, et l'Égypte de 2,8 % en 2024, à 4,2 % en 2025.

Les prévisions de croissance économique de l'Asie du Sud pour 2024 sont estimées à environ 6,2 % en moyenne, contre 6,6 % en 2023. Elle devrait se modérer à 6,2 % en 2025 et à 6,1 % en 2026. Pour l'Inde, le PIB réel devrait croître à un taux de 6,6 % en 2024, contre 8,2 % en 2023. De même, les projections de croissance du PIB réel du Bangladesh devraient passer de 5,8 % en 2023 à 5,6 % en 2024. La croissance économique du Pakistan qui était de -0,2 % en 2023 devrait s'accroître pour s'afficher à 1,8 % en 2024. La croissance dans les pays à faible revenu (PFR) devrait passer de 3,8 % en 2023 à 5,0 % en 2024. Cette baisse s'expliquerait en grande partie par l'essor des activités des économies exportatrices de produits de

base - ; dont notamment les exportateurs de métaux - ; ainsi que par l'amélioration prévue dans les économies fragiles. Toutefois, les incertitudes croissantes qui accompagnent l'escalade des conflits dans les économies les plus fragiles ont entraîné une baisse des perspectives de croissance de la plupart des PFR. En outre, la reprise après la récession mondiale de 2020 est restée timide, car la croissance de nombreux PFR devrait être inférieure d'au moins un demi-point de pourcentage aux niveaux d'avant la pandémie.

Le taux de croissance du PIB réel de l'Afrique subsaharienne s'est établi à 3,0 % en 2023 et est attendu à 3,5 % en 2024, à 3,9 % en 2025 et à 4,1 % en 2026. Cela peut être attribué à l'augmentation de la croissance du PIB réel du Nigeria qui s'est affichée à 2,9 % en 2023, et qui est espérée à 3,3 % et 3,5 % respectivement en 2024 et 2025. La tendance est la même pour l'Afrique du Sud et l'Angola ; les deux pays ayant connu une croissance de 0,6 % et 0,9 % en 2023 et qui serait attendue à un taux de 1,2 % pour le premier et 2,9 % pour le second.

CROISSANCE RÉGIONALE DU PIB RÉEL

Principaux gagnants en termes de PIB en 2025	Argentine	Arabie Saoudite	Egypte
	5,0	5,9	4,2

Économies avec un retour à la croissance	Pakistan	Angola
	-0,2 → 1,8	0,9 → 2,9

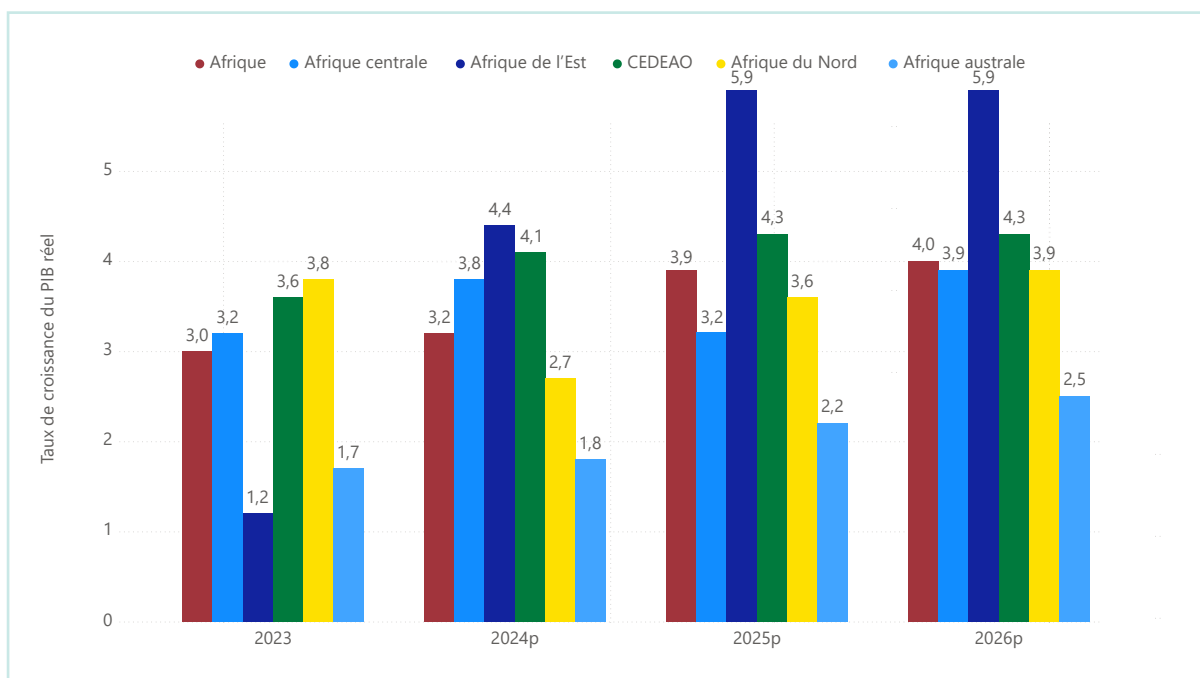
Régions avec la plus forte accélération	MENA	LICs
	1,5 → 4,2	3,8 → 5,0



La croissance du PIB réel de l'Afrique et de ses sous-régions en 2023 et les projections pour 2024 et 2025 semblent moins volatiles que dans d'autres régions du monde. La Banque africaine de développement (2025) a prévu que le taux de croissance du PIB réel en Afrique et dans ses sous-régions connaîtrait une légère hausse, passant de 3,0 % en 2023 à 3,2 % en 2024, à 3,9 % en 2025 et à 4,0 % en 2026. Au niveau sous-régional, l'Afrique de l'Est est en train de devenir la région connaissant la croissance la plus rapide, avec un taux de croissance du PIB réel de 1,2 % en

2023 qui devrait passer à 4,4 % en 2024 et à 5,9 % en 2025 et 2026. La performance de la région en 2023 a été inférieure à la moyenne africaine (3,0 %) et la plus faible du continent. Cependant, les projections indiquent que le taux de croissance régional sera supérieur à la moyenne africaine de 2024 à 2026. Les moteurs de croissance de la région de l'Afrique de l'Est – l'Éthiopie, le Kenya, le Soudan du Sud, la Tanzanie, le Rwanda et l'Ouganda – devraient tous croître à un taux de 5,0 % ou plus au cours de la période 2024-2025.

Figure 2 : Croissance du PIB réel en Afrique et dans ses sous-régions en 2023 et prévisions pour 2024 à 2026 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, à partir des données de la Banque africaine de développement (2024)

Comme le montre la Figure 2, les pays d'Afrique du Nord ont connu une croissance modeste du PIB réel, qui devrait passer de 3,8 % en 2023 à 2,7 % en 2024, puis remonter à 3,6 % en 2025 et 3,9 % en 2026. L'augmentation prévue en 2025 et 2026 serait tirée par la croissance attendue en Libye, en Égypte et au Maroc. En Afrique centrale, la croissance

du PIB réel devrait passer de 4,5 % en 2023 à 3,8 % en 2024, puis à 3,2 % en 2025 et 3,9 % en 2026. Pour la région de l'Afrique australe, la croissance du PIB réel devrait passer de 1,7 % en 2023 à 1,8 % en 2024, 2,2 % en 2025 et 2,5 % en 2026. Cette croissance prévue pourrait être attribuée aux performances de l'Eswatini, de la Zambie et du Zimbabwe.

L'Afrique de l'Ouest est considérée comme la deuxième région qui connaît la croissance la plus rapide après l'Afrique de l'Est. Selon la Banque africaine de développement (2023), la région était la plus importante du continent africain en termes de part dans le PIB continental. En 2022, elle représentait plus de 27,3 % du PIB du continent, suivie de près de l'Afrique du Nord (26,7 %) et de l'Afrique australe (22,6 %). La croissance du PIB réel de la région devrait passer de 3,6 % en 2023 à 4,1 % en 2024 et à 4,3 % en 2025 et 2026.

En ce qui concerne l'inflation, la pression inflationniste mondiale a commencé à diminuer en raison de la mise en œuvre soutenue de politiques monétaires restrictives par les banques centrales des économies avancées, et des MEED. L'inflation mondiale devrait passer d'une moyenne de 6,7 % en 2023 à 5,8 % en 2024, 4,3 % en 2025 et 2,9 % en 2026. L'inflation sous-jacente est restée persistante dans de nombreuses économies en raison de la croissance rapide des prix des services.

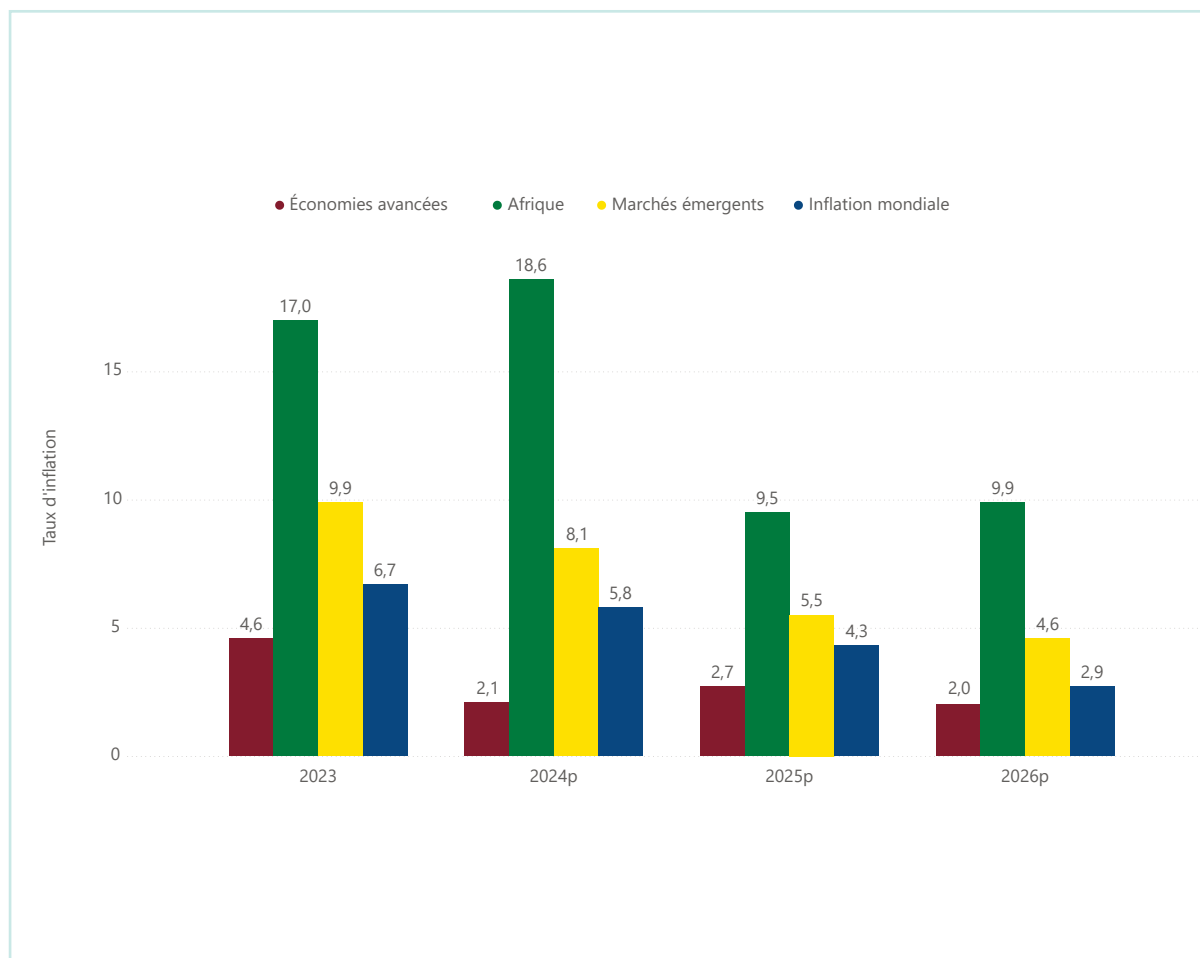
Le Fonds Monétaire International (2024) et la Banque mondiale (2025) notent que les pressions inflationnistes diminuent dans les

économies avancées, passant de 4,6 % en 2023 à 2,1 % en 2024. Toutefois, elles devraient s'élever à 2,7 % en 2025 avant de ralentir à 2,0 % en 2026. Dans les pays émergents et en développement, l'inflation devrait passer de 9,9 % en 2023 à 8,1 % en 2024, 5,5 % en 2025 et 4,6 % en 2026. Le resserrement soutenu des politiques monétaires et la modération des hausses de salaires devraient encore réduire l'inflation à l'échelle mondiale.

En Afrique, l'inflation est passée régulièrement de 17,0 % en 2023 à 18,6 % en 2024, avant de diminuer à 9,5 % en 2025. Cependant, elle devrait remonter à 9,9 % en 2026. La baisse des prix de l'énergie et le resserrement soutenu de la politique monétaire dans de nombreuses économies entraîneront probablement un ralentissement des pressions inflationnistes à moyen terme. L'inflation en Afrique a toujours été supérieure à celle des MEED sur la période sous revue (Figure 3). Cette évolution s'expliquerait en partie par la dépréciation des monnaies en Afrique ainsi que par les perturbations des chaînes d'approvisionnement provoquées par la guerre entre la Russie et l'Ukraine.

Les effets négatifs de la stabilisation macroéconomique sur la consommation privée, la pression inflationniste constante, l'aggravation des déficits budgétaires et la vulnérabilité accrue à la dette pourraient compromettre les perspectives de croissance économique de la région.



Figure 3 : Inflation mondiale et régionale de 2023 et prévisions pour 2024 à 2026 (en pourcentage)

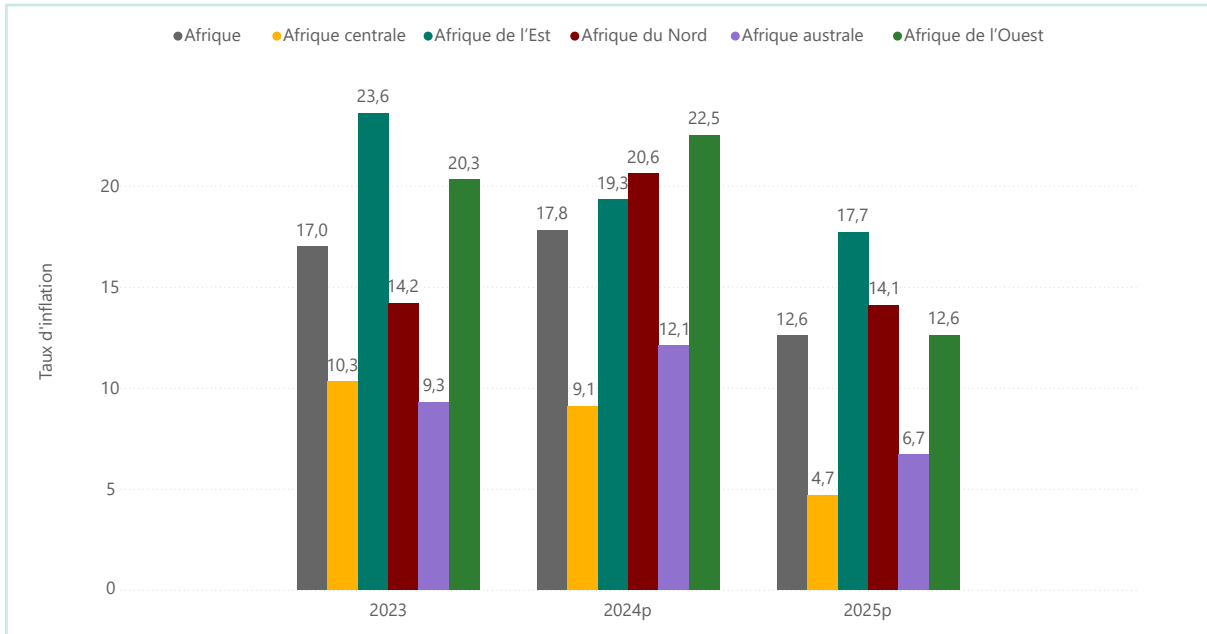
Source : Commission de la CEDEAO, à partir des données de la FMI et de la BAD (2024)

En termes d'analyse sous-régionale, l'inflation en Afrique du Nord qui était de 14,2 % en 2023 pourrait passer à 20,6 % en 2024 avant de baisser à 14,1 % en 2025. En Afrique australe, l'inflation qui était de 9,3 % en 2023, est espérée à 12,1 % en 2024 et devrait baisser à 6,7 % en 2025. La tendance inflationniste a été principalement alimentée par les effets de répercussion de la dépréciation des monnaies locales, de la hausse des prix de l'énergie et des denrées alimentaires ainsi que de la perturbation de la chaîne d'approvisionnement mondiale. La région de l'Afrique de l'Est a connu la plus forte inflation d'Afrique, avec 23,6 % en 2023. Cependant, elle devrait baisser à 19,3 % en 2024 et ressortir à 17,7 % en 2025. Les principaux facteurs à l'origine de l'inflation élevée en Afrique de l'Est sont

les sécheresses, les conflits, l'instabilité, la hausse des taux d'intérêt, la dépréciation des taux de change et les perturbations de la chaîne d'approvisionnement.

L'inflation dans la région de l'Afrique centrale a été la plus faible d'Afrique au cours de la période sous revue. Cela s'expliquerait en grande partie par le fait que la région dispose d'une politique monétaire commune avec un seuil d'inflation de 3 %. Le taux d'inflation de la région qui était de 10,3 % en 2023 devrait baisser à 9,1 % en 2024 et s'établir à 4,7 % en 2025. De même, pour l'Afrique de l'Ouest, l'inflation a dépassé la moyenne du continent à 20,3 % en 2023 et pourrait atteindre 22,5 % en 2024. Le taux d'inflation moyen devrait baisser pour s'établir à 12,6 % en 2025 (Figure 4).

Figure 4 : Inflation dans les sous-régions d'Afrique de 2023 et prévisions pour 2024 et 2025 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, à partir des données de la Banque africaine de développement (2024)



En Afrique de l'Ouest, l'inflation a dépassé la moyenne du continent à 20,3 % en 2023 et pourrait atteindre 22,5 % en 2024. Le taux d'inflation moyen devrait baisser pour s'établir à 12,6 % en 2025



En guise de conclusion, les effets négatifs de la stabilisation macroéconomique sur la consommation privée, la pression inflationniste constante, l'aggravation des

déficits budgétaires et la vulnérabilité accrue à la dette pourraient compromettre les perspectives de croissance économique de la région.







CHAPITRE 02

DYNAMIQUE DES PERFORMANCES ÉCONOMIQUES DE L'ESPACE CEDEAO

2.1. INTRODUCTION

La région de la CEDEAO est considérée comme la deuxième région à la croissance la plus rapide en Afrique. Elle regroupe douze (12) États membres après le retrait officiel du Burkina Faso, du Niger et du Mali le 29 janvier 2025. Le Bénin, le Cabo Verde, la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée-Bissau, le Libéria, le Nigéria, le Sénégal, la Sierra Leone et le Togo sont des États membres côtiers qui présentent une grande diversité de structures économiques, de tailles et de niveaux de performance. Leur position géographique leur offre un accès aux marchés internationaux et à des opportunités de développement économique. Cinq d'entre eux appartiennent à l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) et utilisent une monnaie commune.

De nombreux indicateurs¹ régionaux sont utilisés pour analyser la dynamique des performances économiques de la région. Les indicateurs régionaux ont été calculés en utilisant les données validées des États membres de la CEDEAO ; chaque indicateur des États membres a été tiré soit du rapport pays validé, soit du rapport de convergence de la CEDEAO. Le Nigéria, grand exportateur de pétrole de la région, est la première économie de la CEDEAO. Seul, il contribue pour 66,7 % au PIB régional et pour 87,6 % au PIB régional

avec le Ghana et la Côte d'Ivoire en 2023. En raison de leur contribution significative à l'économie régionale, les changements macroéconomiques, positifs ou négatifs, intervenant dans ces États membres auront un impact notable sur l'ensemble des agrégats régionaux.

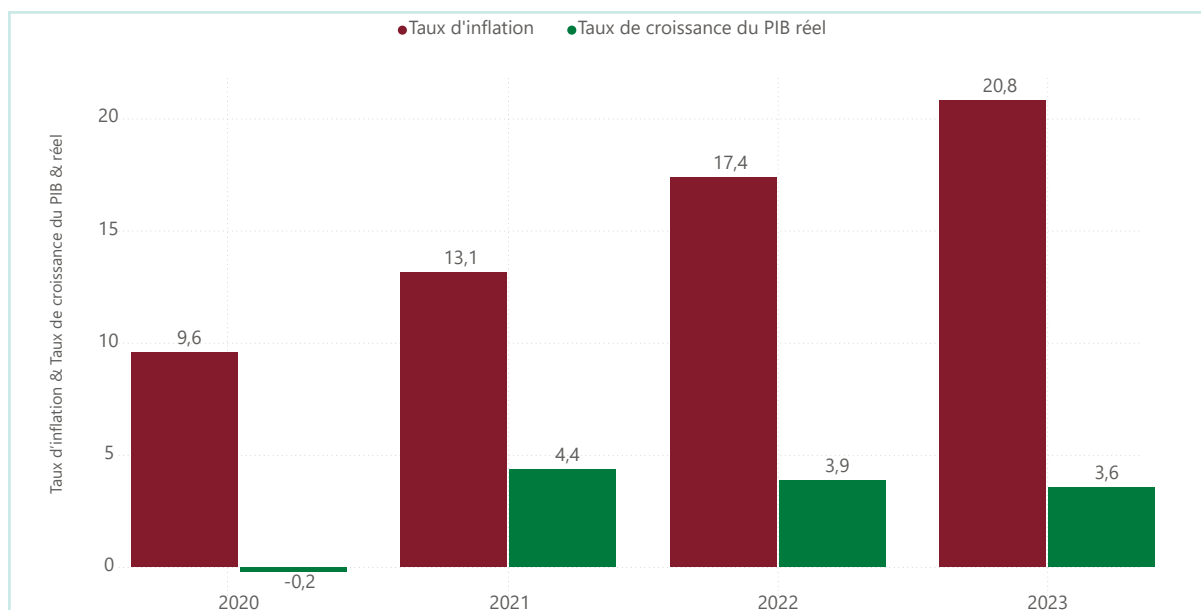
2.2. PERFORMANCE ECONOMIQUE MITIGEE

Le taux de croissance du PIB réel de la région a montré des résultats contrastés entre 2020 et 2023. En 2020, le taux de croissance du PIB réel est passé considérablement de -0,2 % à 4,4 % en 2021. La croissance enregistrée en 2021 a été principalement attribuée aux efforts de relance post-COVID-19 et aux politiques économiques mises en œuvre par les États membres pour renforcer leur résilience. En outre, les gouvernements ont accordé la priorité aux investissements publics dans des projets d'infrastructure clés et ont mis en œuvre des mesures de protection sociale pour aider les ménages vulnérables à faire face aux répercussions des perturbations à l'échelle mondiale. Par exemple, la mise en œuvre du Programme social du Gouvernement en Côte d'Ivoire a conduit à une réduction du taux national de pauvreté, passant de 37,5 % en 2021 à 35 % en 2024. Également, le Togo a renforcé l'activité économique par la mise en œuvre continue de la Feuille de route gouvernementale.

Les indicateurs régionaux ont été calculés en utilisant les données validées des États membres de la CEDEAO ; chaque indicateur des États membres a été tiré soit du rapport pays validé, soit du rapport de convergence de la CEDEAO.



¹ Les indicateurs régionaux sont calculés en utilisant les valeurs réelles des indicateurs pertinents des États membres de la CEDEAO, le taux de change de la CEDEAO (Annexe 1) et les pondérations des pays de la CEDEAO (Annexe 2).

Figure 5 : Taux de Croissance Moyen du PIB Réel et Taux d'Inflation de la CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)

Source : Commission de la CEDEAO, 2024

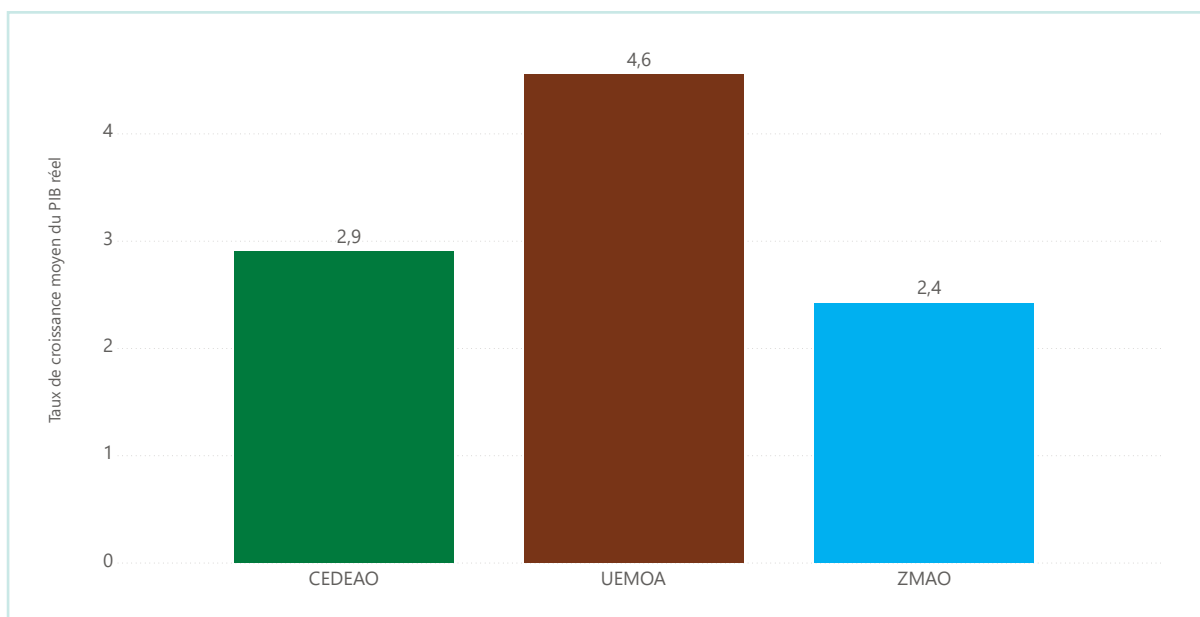
Le taux de croissance économique a enregistré une baisse, passant de 3,9 % en 2022 à 3,6 % en 2023. L'une des principales causes du ralentissement de la croissance économique régionale en 2023 a été la hausse des cours des produits alimentaires et énergétiques sur les marchés mondiaux, en partie du fait de la guerre entre la Russie et l'Ukraine. Selon la FAO (2024), l'Indice mondial du coût des denrées alimentaires a atteint 118,5 points en 2023, contre 98,1 points en 2020. La hausse continue de l'indice a entraîné une augmentation des coûts de transport, qui affecte les entreprises

locales et les ménages. Les questions liées au changement climatique et à ses répercussions négatives sur la productivité agricole ainsi que les poches d'insécurité dans certains États membres sont d'autres facteurs attribuables à cette baisse. L'Union Économique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA) a enregistré un taux de croissance moyen du PIB plus élevé (4,6 %) que celui de la Zone Monétaire de l'Afrique de l'Ouest (ZMAO) (2,4 %). En outre, le taux de l'UEMOA était supérieur à la moyenne de la CEDEAO de 2,9 %.

L'Union Économique et Monétaire Ouest-Africaine a enregistré un taux de croissance moyen du PIB plus élevé (4,6 %) que celui de la Zone Monétaire de l'Afrique de l'Ouest (2,4 %). En outre, le taux de l'UEMOA était supérieur à la moyenne de la CEDEAO de 2,9 %.



Figure 6 : Taux de croissance moyens du PIB réel de la CEDEAO, de l'UEMOA et de la ZMAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)

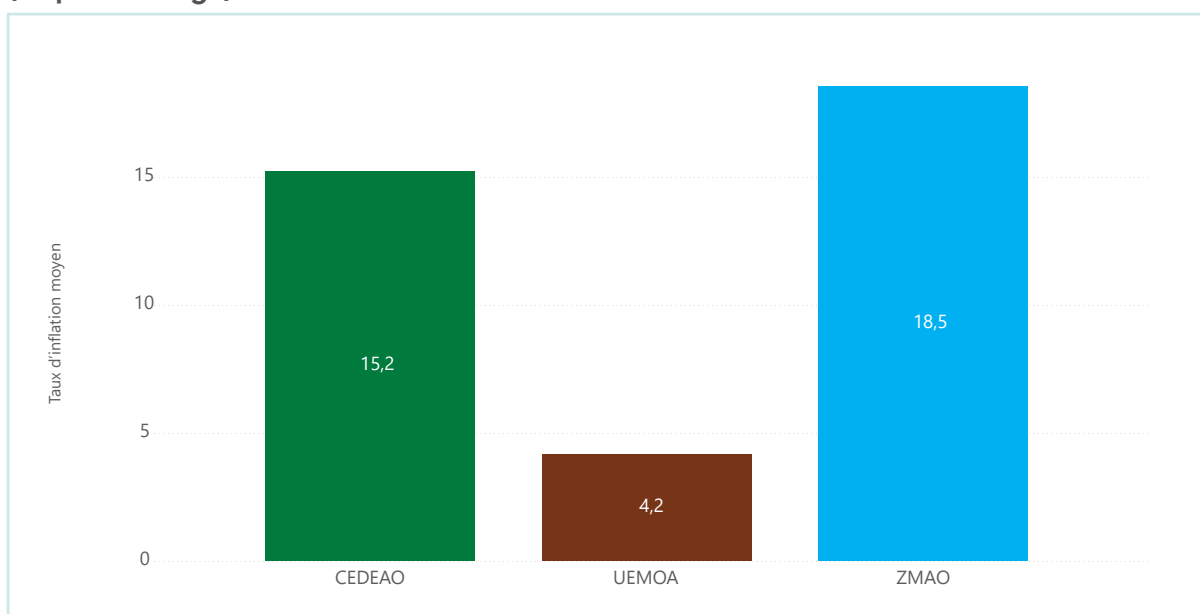


Source : Commission de la CEDEAO, 2024

En ce qui concerne le taux d'inflation régional, on observe une augmentation de 9,6 % en 2020 à 13,1 % en 2021, pour ressortir à 17,4 % en 2022. En 2023, une poussée considérable de l'inflation à 20,8 % a été notée, trois États membres ayant obtenu des taux d'inflation

supérieurs à la moyenne régionale. La Sierra Leone a enregistré une hausse considérable de 54,7 %, le Ghana de 39,2 % et le Nigeria suivait avec 24,7 %. D'autres taux d'inflation élevés ont été enregistrés en Gambie (16,9 %) et au Libéria (10,1 %).

Figure 7 : Taux d'Inflation Moyens de la CEDEAO, de la ZMAO et de l'UEMOA de 2020 à 2023 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

Comme le montre la Figure 7, le taux d'inflation moyen de la CEDEAO est ressorti élevé, à 15,2%, tiré principalement par la ZMAO qui a affiché un taux moyen de 18,5 % sur la période sous-revue. L'UEMOA a fait état de taux d'inflation bien inférieurs sur la même période. Passant, de 2,2 % en 2020 à 3,6 % en 2021, le taux d'inflation de la zone UEMOA s'est accru à 7 % en 2022, avant de fléchir à 3,9 % en 2023. Cette tendance modérée de l'évolution des prix dans la zone est favorisée d'une part, par une amélioration de l'offre de produits alimentaires et d'autre part, par un resserrement monétaire de la Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO). En effet, la hausse du principal taux directeur auquel la BCEAO (Taux de refinancement) prête ses ressources aux banques, de 2,8 % le 09 décembre 2022 à 3,5% le 16 décembre 2023, semble avoir porté ses fruits. De même, les bonnes campagnes agricoles sur la période 2020-2023, notamment dans les pays côtiers, ont induit une détente sur les prix des produits alimentaires.

La principale cause de ces tendances inflationnistes dans l'espace CEDEAO est la dépréciation des monnaies dans la ZMAO. L'inflation régionale est demeurée persistante en dépit des ajustements des taux directeurs des politiques monétaires. Il en a résulté une augmentation des coûts d'importation, qui a provoqué une hausse des prix à la consommation et un renchérissement

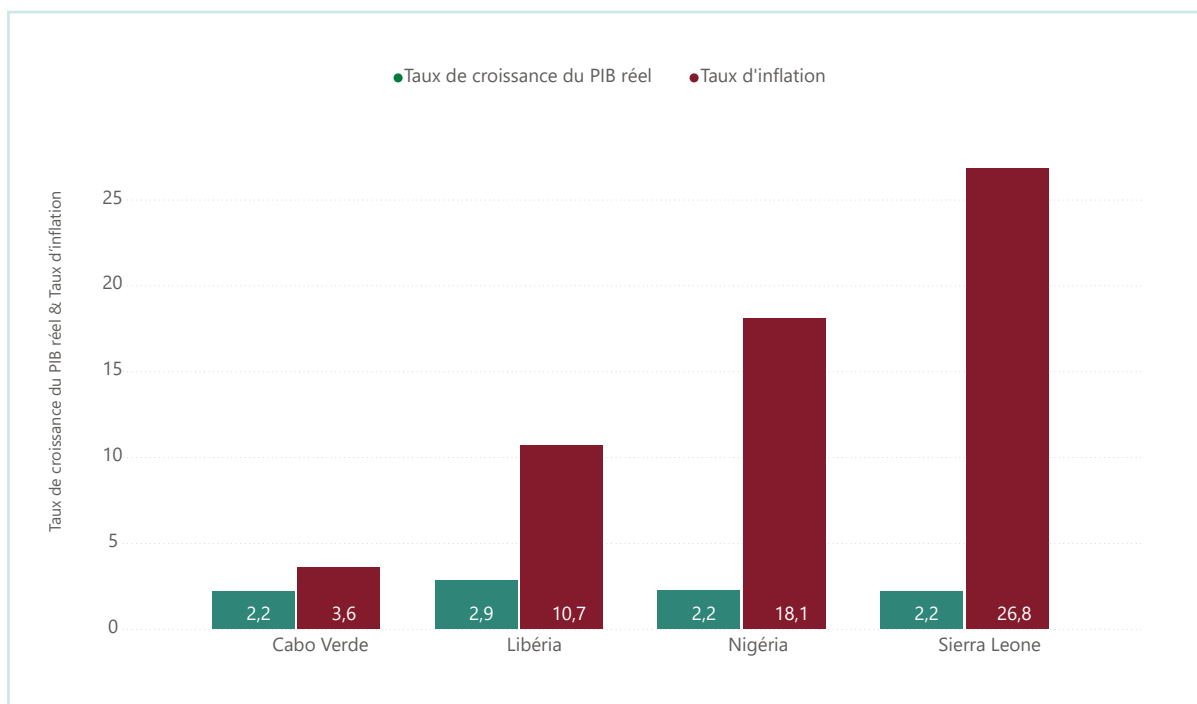
des prix de l'énergie. La forte inflation est principalement due à la dépréciation des monnaies, à l'augmentation des cours de certaines matières premières et aux perturbations de l'approvisionnement en produits alimentaires dues à des conditions météorologiques défavorables.

Pour compléter l'analyse des performances économiques de la région, les États membres de la CEDEAO ont été classés par catégorie en fonction de leurs taux de croissance moyens du PIB réel sur la période allant de 2020 à 2023. La première catégorie intègre les États membres dont le taux de croissance moyen du PIB réel est inférieur à 3 %, à savoir : la Sierra Leone (2,2 %), Cabo Verde (2,2 %), le Nigéria (2,2 %) et le Libéria (2,9 %). Ces mêmes États ont enregistré des taux d'inflation, à deux chiffres, comme suit : Sierra Leone (26,8 %), Nigéria (18,1 %) et Libéria (10,7 %) ; à l'exception de Cabo Verde (3,6 %). Au Nigéria, deux changements majeurs de politique - la suppression des subventions aux carburants et l'unification des taux de change - ont entraîné une forte hausse des taux directeurs, les autorités cherchant à juguler l'inflation. Les effets combinés de la suppression des subventions aux carburants et de l'harmonisation des taux de change ont mis à rude épreuve les entreprises de divers secteurs, car la hausse des coûts opérationnels et de production a lourdement entravé leur capacité à maintenir la production.

La hausse du principal taux directeur auquel la BCEAO (Taux de refinancement) prête ses ressources aux banques, de 2,8% le 09 décembre 2022 à 3,5% le 16 décembre 2023, semble avoir porté ses fruits.



Figure 8 : Taux de Croissance Moyens du PIB Réel Inférieur de 3 % et Taux d'Inflation Moyen de quelques États membres de la CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)

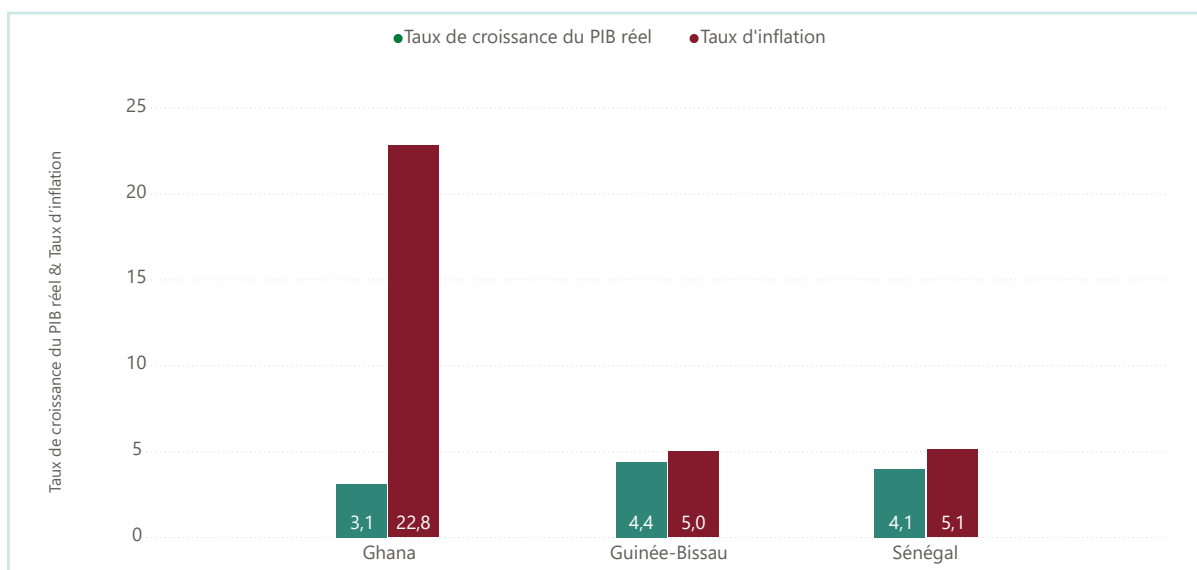


Source : Commission de la CEDEAO, 2024

La deuxième catégorie intègre les États membres dont le taux de croissance moyen du PIB réel est compris entre 3 et 5 %, à savoir : le Ghana (3,1 %), le Sénégal (4,1 %) et la Guinée-Bissau (4,4 %). Dans cette catégorie, seul le

Ghana a affiché un taux d'inflation à deux chiffres (22,8 %), alors que les autres États membres ont enregistré des taux d'inflation modérés, compris entre 5,0 % et 5,1 %.

Figure 9 : Taux de Croissance Moyens du PIB Réel entre 3 % et 5 % et Taux d'Inflation Moyen de certains États membres de la CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)

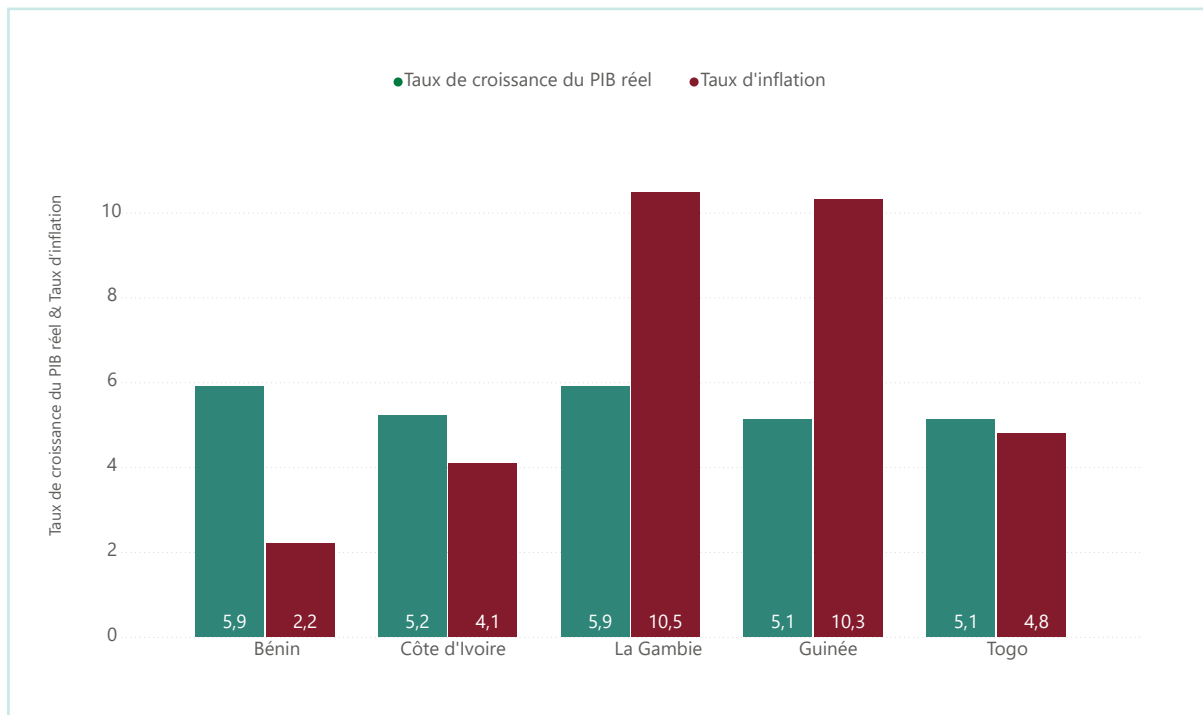


Source : Commission de la CEDEAO, 2024

La dernière catégorie est celle des États membres dont le taux de croissance du PIB est supérieur à 5 %, à savoir : le Togo (5,1 %), la Guinée (5,1 %), la Côte d'Ivoire (5,2 %), le Bénin (5,9 %) et la Gambie (5,9 %). Deux de ces États

membres ont enregistré des taux d'inflation à deux chiffres, à savoir : la Guinée (10,3 %) et la Gambie (10,5 %). Au total, six États membres ont enregistré des taux d'inflation moyens à deux chiffres dans l'espace CEDEAO.

Figure 10 : Taux de Croissance Moyens du PIB Réel Supérieur à 5 % et Taux d'Inflation Moyens des États membres de la CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

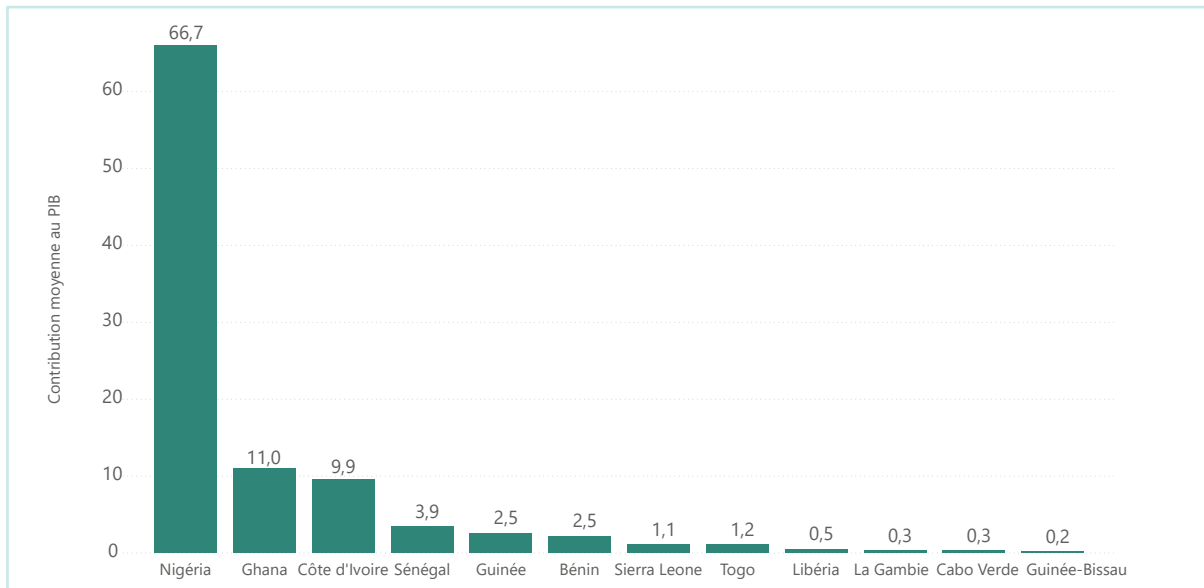
2.3. MOTEURS DE LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE

L'analyse du PIB régional montre que le Nigéria a contribué à hauteur de 66,7 %, suivi du Ghana avec 11,0 %, de la Côte d'Ivoire (9,9 %) et du Sénégal (3,9 %) entre 2020 et 2023. Ces quatre États membres restent le moteur de la performance économique dans l'espace CEDEAO. À ce titre, les politiques économiques mises en œuvre dans ces États membres comme la suppression de la

subvention au carburant, l'unification du taux de change au Nigéria ainsi que le resserrement des politiques budgétaires et monétaires au Ghana ont eu un impact considérable sur les performances de l'ensemble de la région. La croissance forte de la Côte d'Ivoire, résultant du développement des infrastructures ainsi que de l'augmentation de l'extraction d'hydrocarbures et de la production d'énergie, conjuguées à l'amélioration des performances du secteur agricole au Sénégal, a conduit à un développement positif de la région.



Figure 11 : Contribution Moyenne des États Membres de la CEDEAO au PIB Régional de 2020 à 2023 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

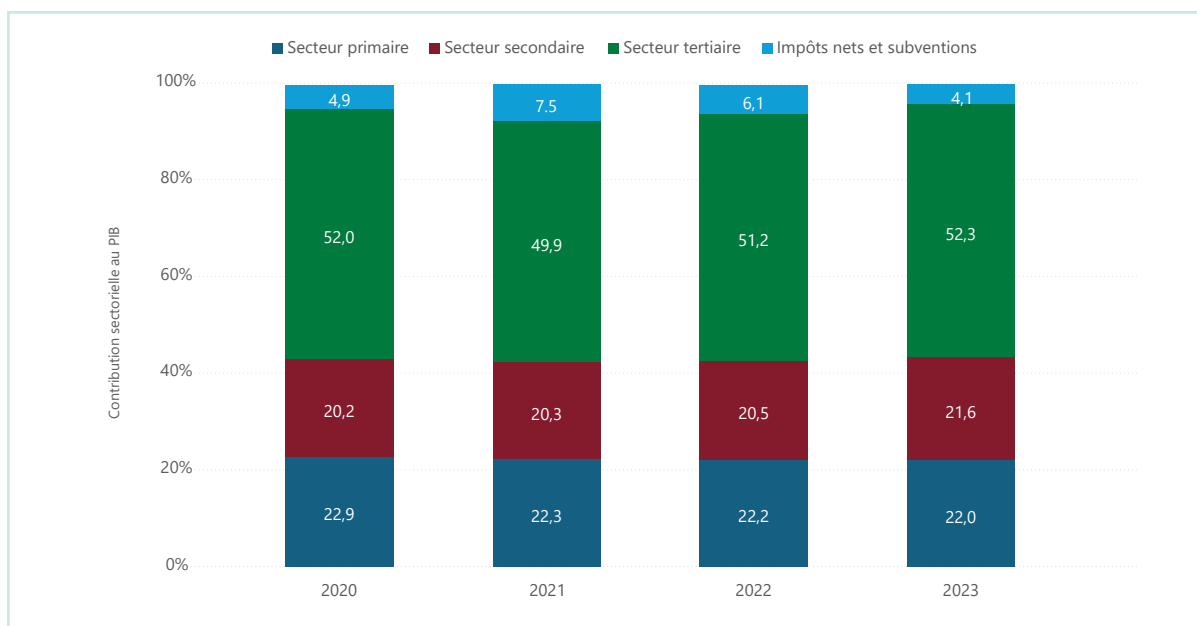
La croissance régionale est tirée par le secteur tertiaire du côté de l'offre et par la consommation privée du côté de la demande. Du côté de l'offre, le secteur tertiaire a tiré l'économie avec un taux de 52,0 % en 2020, a légèrement baissé à 49,9 % en 2021, pour ressortir à 51,2 % en 2022 et à 52,3 % en 2023. En 2020, le secteur primaire l'a suivi avec 22,9 %, contre 20,2 % pour le secteur secondaire qui est le plus faible contributeur. Les années 2021 et 2022 reflètent le même schéma de répartition, avec des contributions similaires dans les

secteurs primaire et secondaire. Comme le montre la figure 12, l'année 2023 a été marquée par une amélioration dans les secteurs tertiaire (52,3 %) et secondaire (21,6 %). Ces changements s'expliquent par la stagnation du secteur agricole en raison du changement climatique et du coût élevé de la production alimentaire. Cependant, l'augmentation de la part du secteur secondaire dans le PIB de la région au cours de la même période constitue un changement positif.

Changements s'expliquent par la stagnation du secteur agricole en raison du changement climatique et du coût élevé de la production alimentaire. Cependant, l'augmentation de la part du secteur secondaire dans le PIB de la région au cours de la même période constitue un changement positif.



Figure 12 : Composition Sectorielle du PIB Réel dans l'espace CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

En Côte d'Ivoire, la contribution du secteur tertiaire au PIB était respectivement de 45,2 % et de 44,9 % en 2022 et 2023. La contribution du secteur secondaire s'est stabilisée à 23,0 % en 2022 et à 22,9 % en 2023. Cependant, la contribution du secteur primaire a baissé, passant de 16,6 % en 2022 à 15,5 % en 2023. Les secteurs secondaire et tertiaire ont été les principaux éléments catalyseurs du taux de croissance du PIB réel, avec 3,8 % pour le secteur tertiaire et 2,5 % pour le secteur secondaire en 2023. Par ailleurs, la contraction du secteur primaire a eu une incidence négative sur la croissance du PIB de 0,7 point de pourcentage.

En outre, au Nigéria, la contribution du secteur tertiaire au PIB s'est accrue, passant de 52,4 % en 2020 à 55,4 % en 2022 et 56,0 % en 2023. La contribution du secteur secondaire a baissé, passant de 21,4 % en 2020 à 19 % en 2022 et 2023. En revanche, au Ghana, c'est le secteur secondaire qui a été la principale cause de la baisse de la croissance économique en 2023. Le secteur secondaire a réduit le taux de

croissance total du PIB réel à hauteur de 0,4 % ; la contribution du secteur tertiaire a été de 2,3 %, contre 0,9 % pour le secteur primaire en 2023. En 2023, le Nigéria a été le plus grand contributeur au secteur tertiaire régional, avec un taux de 48 %, suivi de la Côte d'Ivoire avec 15 % et du Ghana avec 12 %. Ces trois États membres représentent environ 75 % de la croissance du secteur tertiaire régional.

Du côté de la demande, la consommation et l'investissement (formation brute de capital fixe) ont été les principaux éléments catalyseurs de la croissance. Le poulx de la demande intérieure - consommation et investissement - a fortement rebondi en 2021. Le ratio consommation privée/PIB est passé de 13,9 % en 2020 à 20,1 % en 2022, avant de baisser à 18 % en 2023. Par ailleurs, le ratio consommation publique/PIB a connu une première baisse, passant de 4,9 % en 2020 à 4,1 % en 2022, puis à 3,9 % en 2023. La demande intérieure plus forte a reflété une poussée globale de l'activité économique, les services et l'industrie menant la croissance



du côté de l'offre. À court et à moyen terme, l'environnement inflationniste accru pourrait avoir une incidence sur la consommation privée.

L'évolution de la consommation et des investissements varie fortement d'un État membre à l'autre. Au Nigéria, la part de la consommation privée dans le PIB a diminué de 66 % en 2022 à 58 % en 2023. Cette dernière

est due à l'augmentation continue du coût de la vie et de l'inflation associée à la croissance. Fait notable, les dépenses de consommation ont représenté plus de 70 % des dépenses intérieures brutes totales, marquées par une prédominance de la consommation privée. Par exemple, au Ghana, on note un accroissement de la consommation privée de 10,2 % en 2023 tandis qu'au Togo, cet accroissement est ressorti à 8,1 %.

Figure 13 : Ratio de la Consommation Privée et Publique par rapport au PIB de l'Espace CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

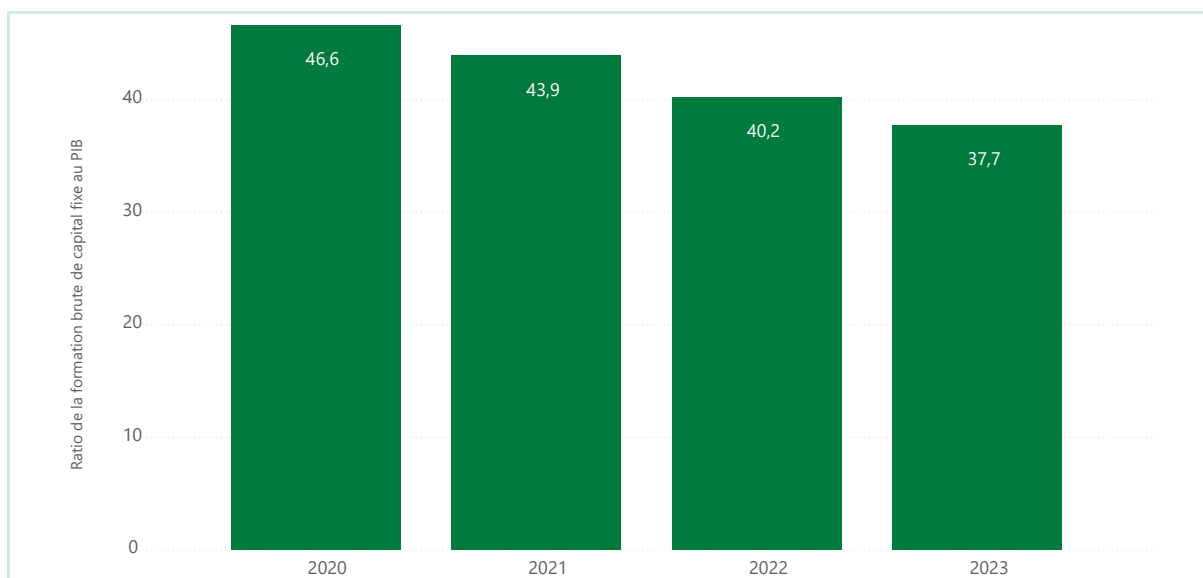
En 2023, le Nigéria a été le plus grand contributeur au secteur tertiaire régional, avec un taux de 48 %, suivi de la Côte d'Ivoire avec 15 % et du Ghana avec 12 %. Ces trois États membres représentent environ 75 % de la croissance du secteur tertiaire régional.



Le ratio de la formation brute de capital fixe (FBCF) en proportion du PIB de la région a régulièrement baissé, passant de 46,6 % en 2020 à 37,7 % en 2023. Cette baisse au niveau régional est principalement attribuée à la baisse enregistrée au Nigéria où le ratio est passé de 64,0 % en 2020, à 48,9 % en 2023. Au Ghana, le ratio de la FBCF au PIB a chuté de 17,7 % en 2020 et 9,7 % en 2023. En outre, la Gambie a également enregistré une baisse de ratio allant de 32,3% en 2020, à 27,3% en 2023. Par ailleurs, la Guinée-Bissau a connu la même tendance avec 25,6 % en 2020, et 21,1% en 2023.

En Côte d'Ivoire, la croissance au niveau de la demande a été tirée par une forte dynamique d'investissement, dans la mesure où la contribution de la FBCF à la croissance est passée de 0,9 points en 2020, à 2,3 points en 2023 ; en proportion du PIB, la FBCF est passée de 21,1 % en 2020, à 26,2 % en 2023. La situation est la même en Sierra Leone puisque la part de la FBCF a augmenté, passant de 16,6 % en 2020 à 21,2 % en 2023. Concernant le Sénégal, le ratio de la FBCF au PIB a connu une augmentation, passant de 30,5 % en 2020 à 35,4 % en 2023.

Figure 14 : Ratio de la Formation Brute de Capital fixe / PIB de l'Esace CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

2.4. DILEMME DE POLITIQUE MONÉTAIRE

Les performances monétaires s'articulent autour de l'équilibre entre le double objectif de maîtriser l'inflation et de soutenir la relance économique. Dans le contexte d'une politique monétaire basée sur le ciblage de l'inflation, les banques centrales de l'espace CEDEAO ont adopté des politiques monétaires plus strictes. Par exemple, en Gambie, la banque centrale a maintenu une position restrictive, en relevant

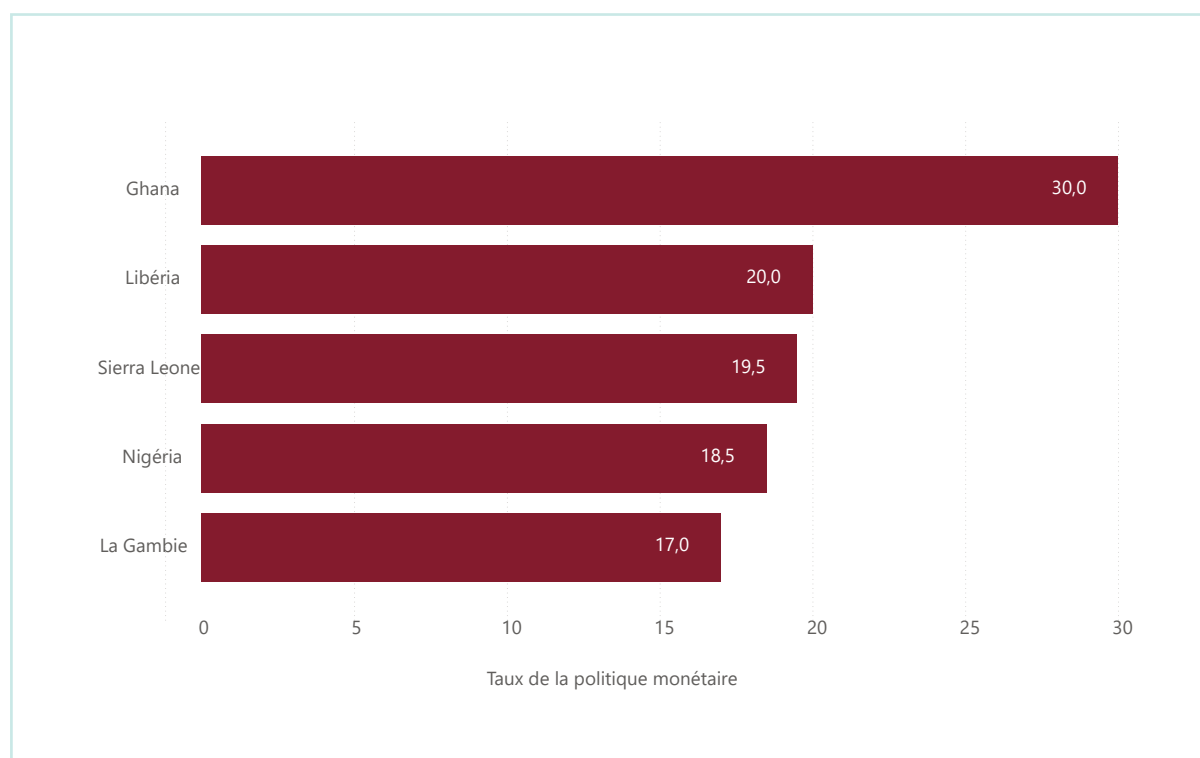
le taux directeur de la politique monétaire (TPM) qui est passé de 13,0 % en 2022 à 17,0 % en 2023. Elle a également pris des mesures sur le marché des changes pour limiter la liquidité et atténuer les pressions sur la disponibilité des devises. À son tour, la Banque du Ghana a pris des mesures décisives en relevant son TPM de 27,0 % en 2022 à 30,0 % en 2023 en vue de gérer la pression inflationniste et stabiliser la monnaie nationale.



Quant à la Banque centrale du Nigéria, elle a poursuivi une orientation plus restrictive de la politique monétaire pour maîtriser l'inflation en maintenant le TPM à 11,5 % en 2020 et en 2021. Celle-ci l'a porté à 16,5 % en 2022, puis à 18,5 % en 2023. Si ce resserrement visait à rétablir la stabilité des prix et à soutenir le Naira, il a également eu des effets secondaires notables. La Banque de Sierra Leone a fait passer son taux directeur de 15,6 % en 2022 à 19,5 % en 2023. Cette mesure visait à réduire les attentes inflationnistes et à gérer les liquidités dans l'économie.

La Banque centrale du Libéria (CBL) a maintenu une orientation rigoureuse de sa politique monétaire tout au long de l'année, mettant l'accent sur la réalisation de la stabilité des prix en recourant à des outils de politique indirecte. Le principal objectif de la CBL était d'atténuer les pressions inflationnistes, de promouvoir la stabilité des prix et d'accroître l'inclusion financière. Grâce à cette stratégie, la Banque a relevé son TPM de 500 points de base, passant de 15,0 % en 2022, à 20,0 %, en 2023.

Figure 15 : Taux Directeur de la Politique Monétaire et Inflation dans l'UEMOA à fin 2023 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

Dans l'UEMOA, la politique monétaire régionale, conduite par la Banque centrale des États de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO), a été caractérisée par une approche restrictive en 2023, qui a privilégié la stabilité des prix et l'atténuation de la hausse du coût de la vie. Selon la BCEAO (2023), le taux directeur a été relevé à de multiples reprises, passant de 2,7

% en décembre 2022 à 3,0 % en mars 2023, puis à 3,2 % en septembre, et enfin à 3,5 % en décembre 2023. Ces mesures de politiques économiques, bien que nécessaires pour freiner l'instabilité des prix, ont eu des effets secondaires importants sur l'économie en général. (Encadré 1).

Encadré 1 : Monnaies et Inflation en Afrique Subsaharienne en 2024 : Expériences Divergentes

Dans le groupe des pays à forte inflation, la plupart des États ont rattaché leur monnaie à une devise (à l'exemple du dollar ou de l'euro) ou à un panier de monnaies dans une fourchette étroite. Dans nombre de ces pays, les politiques monétaires restrictives n'ont pas permis de réduire l'inflation en raison de politiques budgétaires non coordonnées (financement monétaire du déficit) ou des distorsions de change existantes qui ont conduit à l'émergence de marchés parallèles. Si la hausse des taux parallèles a alimenté l'inflation, les interventions des banques centrales sur le marché des changes ont, toutefois, retardé l'ajustement du taux officiel. Il en a résulté une surévaluation de la monnaie et des pertes de réserves. La rareté des réserves, conjuguée à la forte inflation, a donné lieu à de nouvelles pressions qui ont affaibli la monnaie. Le réalignement du taux de change qui s'en est suivi a entraîné un cercle vicieux qui risque maintenant de désancrer les anticipations inflationnistes.

En revanche, de nombreux pays à faible inflation ont un régime de parité fixe (à l'exemple des pays de l'Union Économique et Monétaire Ouest-Africaine, ou UEMOA, et la Communauté économique et monétaire d'Afrique centrale, ou CEMAC) ; ce qui les a aidés à imposer une discipline en matière d'inflation. D'autres ont pu réduire l'inflation en resserrant leur politique monétaire (c'est le cas de l'Afrique du Sud et des pays arrimés au rand). Dans certains d'entre eux, le resserrement des politiques monétaires, ainsi qu'une meilleure coordination entre les politiques monétaires et budgétaires, ont progressivement conduit à un renforcement de leur monnaie, réduisant ainsi le coût des biens de consommation importés (notamment les denrées alimentaires et l'énergie) et, par conséquent, freinant l'inflation.

Selon nous, ces changements devraient maintenant conduire à des réponses nuancées et différenciées en termes de politique monétaire entre les pays à faible inflation et ceux à forte inflation.

Source : Banque Mondiale, 25 novembre 2024

<https://blogs.worldbank.org/en/african/currencies-and-inflation-across-sub-saharan-africa-in-2024-divergent-experiences-afe-1124>

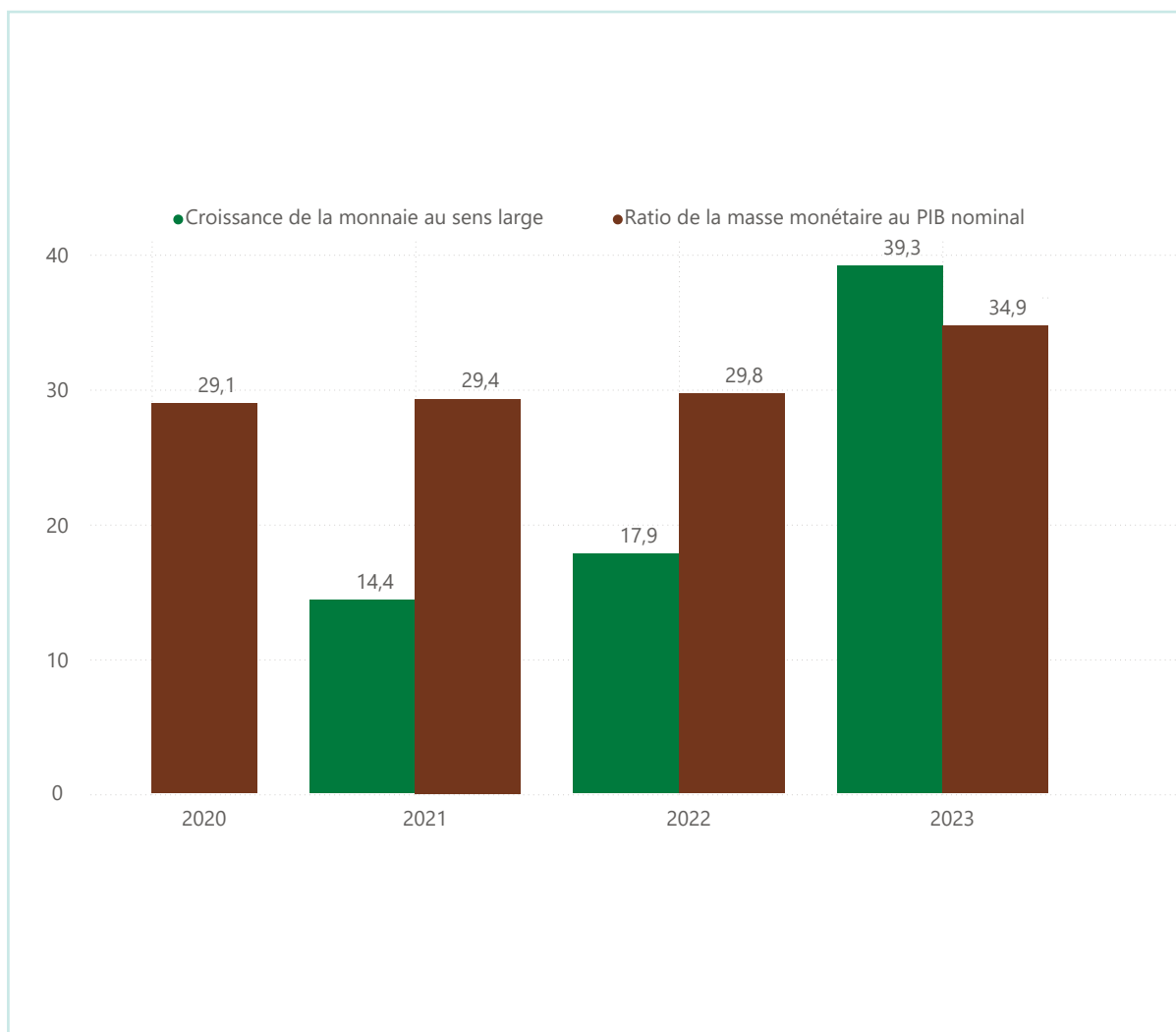
L'analyse de la masse monétaire dans la CEDEAO entre 2020 et 2023 fait ressortir une augmentation globale de la masse monétaire par rapport au PIB. En moyenne, la masse monétaire dans la région est passée de 29,1 % du PIB en 2020 à 34,9 % en 2023. Cette augmentation reflète les injections de liquidités dans l'économie, stimulées par les politiques monétaires expansionnistes de plusieurs États membres. Quant à la BCEAO, elle a déployé des efforts pour réduire la masse monétaire au sens large dans les États membres. Toutefois, le Sénégal a connu une croissance continue du ratio masse monétaire sur PIB, qui est passé de 45,3 % en 2020 à 52,8 % en 2023. En ce qui concerne la Côte d'Ivoire, ce ratio a connu une hausse modérée, passant de 36,0 % en 2020 et à 36,5 % en 2023.

En revanche, Cabo Verde a enregistré une baisse de la masse monétaire, passant de 115,3 % en 2020 à 92,8 % en 2023, du fait de la croissance du PIB par rapport à la masse monétaire totale en circulation. Ce changement peut être attribué au resserrement monétaire visant à réduire les écarts de taux d'intérêt et à maintenir un taux de change fixe avec l'euro.

Au niveau régional, le Nigéria s'est classé premier en termes de contribution moyenne à la masse monétaire totale, avec une part de 55,5 % sur la période allant de 2020 à 2023. Il est suivi de la Côte d'Ivoire avec 11,3 %, et du Ghana avec 10,0 %. La Guinée-Bissau (0,3 %), le Libéria (0,4 %), la Gambie (0,5 %), la Sierra Leone (0,6 %) et Cabo Verde (0,9 %) sont les pays dont la contribution est la moins importante.



Figure 16 : Ratio de la Masse Monétaire au Sens Large au PIB et Croissance de la Masse Monétaire au Sens Large dans l'Espace CEDEAO de 2020 A 2023 (en Pourcentage)

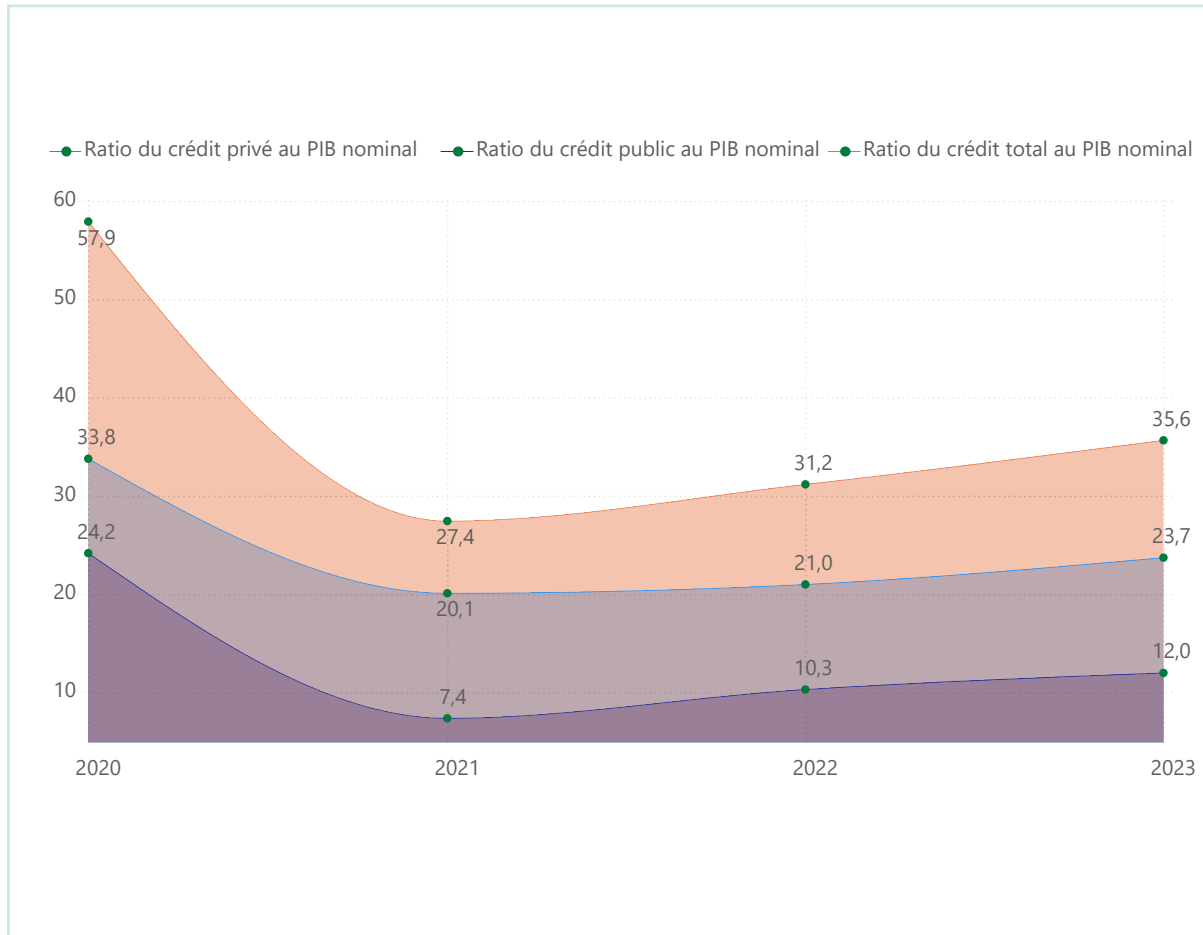


Source : Commission de la CEDEAO, 2024

Cette croissance de la masse monétaire s'accompagne d'une évolution mitigée des crédits totaux accordés aux secteurs privé et public. Dans l'espace CEDEAO, le ratio du crédit total au secteur privé par rapport au PIB nominal est passé de 19,8 % en 2020 à 23,7 % en 2023. Le Sénégal a enregistré une hausse constante de ce ratio qui est passé de 33,1 % en 2020 à 36,2 % en 2023, soutenue par un renforcement du système bancaire et un meilleur accès au

financement des entreprises. Au Bénin, le ratio est passé de 18,4 % en 2020 à 21,4 % en 2023. Au Libéria, en revanche, le ratio est passé de 28,4 % en 2020 à 19,6 % en 2023. Le ratio du Nigéria, quant à lui, s'est accru, passant de 19,4 % en 2020 à 47,4 % en 2023. La Côte d'Ivoire a, elle aussi, enregistré une hausse du ratio du crédit total par rapport au PIB nominal, passant de 22,4 % en 2020, 23,9 % en 2023.

Figure 17 : Ratio du Crédit Total au PIB dans l'Espace CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

L'analyse de l'allocation du crédit total aux secteurs privé et public a donné lieu à des résultats mitigés. Si les États membres de la CEDEAO tels que le Bénin, Cabo Verde, la Guinée-Bissau et le Togo ont émis le moins de crédit au secteur public, celui-ci a connu une hausse grâce au financement du déficit budgétaire et à l'augmentation des emprunts intérieurs. Au Nigéria, on note une augmentation considérable du crédit au gouvernement, passant de 20,4 % en 2021 à 71,2 % en 2022, avant de baisser à 41,6 % en 2023. La Sierra Leone, a enregistré une légère hausse du crédit au secteur public, atteignant 17,1 % du PIB en 2023.

Comparativement, le taux de croissance du crédit au secteur privé est passé de 12,3 % en 2020 à 47,3 % en 2023. Au Togo, les crédits totaux à l'économie ont augmenté principalement en raison de l'accroissement des prêts octroyés par les banques au secteur privé (BCEAO, 2024). Les tendances du crédit bancaire au secteur privé sont liées à l'augmentation des prêts aux ménages, aux institutions à but non lucratif, aux sociétés non financières publiques et privées, et au secteur financier non bancaire. Au niveau régional, l'augmentation du total des crédits au secteur privé a été largement tirée par les prêts personnels et avances au détriment des crédits aux secteurs productifs comme l'agriculture, la construction, les industries extractives et l'industrie manufacturière.

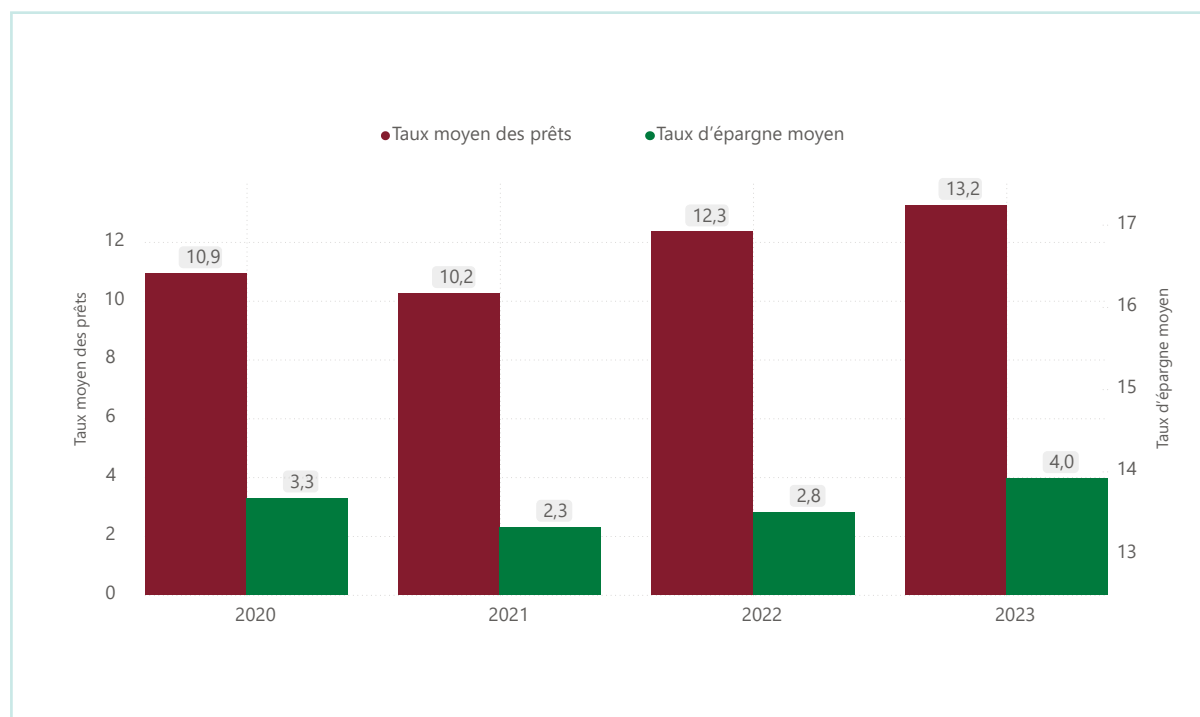


La situation au Ghana est différente puisque les crédits totaux au secteur privé en pourcentage de PIB ont connu une baisse de 11,4 % en 2020, à 8,4 % en 2023. Cette évolution reflète l'aversion accrue des banques pour l'octroi de prêts et est due à la hausse des taux d'intérêt débiteurs, au niveau élevé des prêts non productifs, aux conditions macroéconomiques défavorables et à l'incidence du Programme d'échange de la dette intérieure (DDEP) sur le bilan des banques. La contraction des prêts au secteur privé est influencée par les politiques monétaires restrictives mises en œuvre par la banque centrale en vue de juguler la forte inflation.

La tendance des taux débiteurs et d'épargne dans la région a également joué un rôle crucial dans la dynamique du crédit et des liquidités. L'évolution des taux d'épargne répond aux attentes concernant l'orientation expansionniste de la politique monétaire de

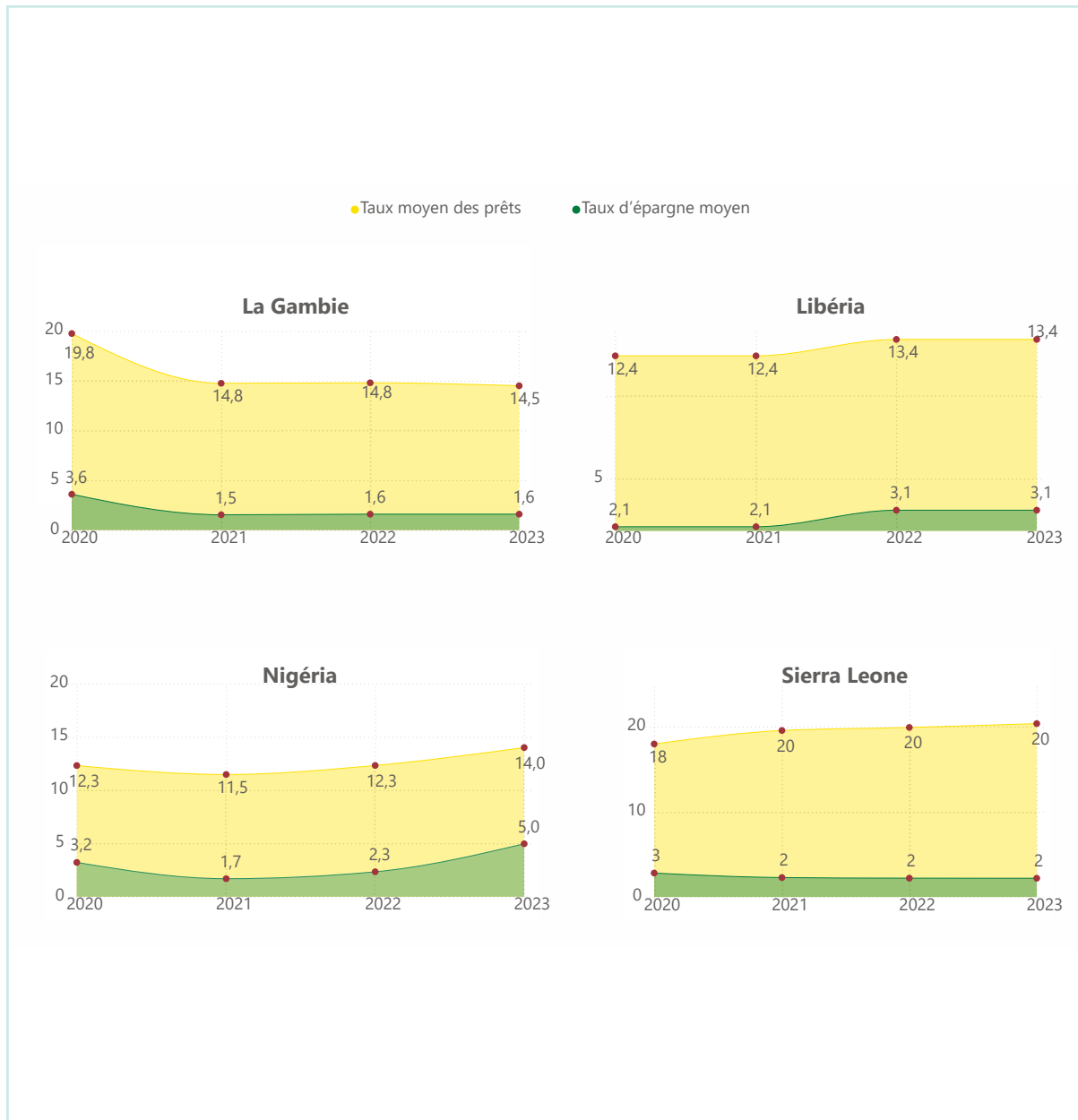
la région. Cette orientation de la politique monétaire réduit le coût du crédit, désincite à l'épargne et crée par conséquent l'écart entre les taux débiteur et d'épargne moyens dans la région (Figure 19). Au Libéria, les taux d'intérêt appliqués aux prêts et à l'épargne ont suivi cette tendance à la hausse, avec un taux de prêt moyen de 13,4 % et un taux d'épargne de 3,1 %. En Gambie, des taux d'intérêt bancaires élevés ont conduit à une baisse du crédit disponible pour les entreprises et les ménages. En Sierra Leone, si le taux d'épargne moyen était relativement stable à 2,2 %, l'écart avec le taux débiteur était considérable ; limitant les incitations à l'épargne et à l'investissement privé. L'augmentation des prêts non productifs dans le secteur bancaire a également freiné l'octroi de crédits dans l'économie. Au Nigéria, les taux d'intérêt ont connu une forte hausse, liée à la dépréciation de la monnaie, à l'inflation persistante, à la volatilité du taux de change et à la pénurie de devises.

Figure 18 : Taux Débiteurs et d'Épargne Moyens dans l'Espace CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

Figure 19 : Taux Débiteurs et d'Épargne Moyens dans certains États Membres de la CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

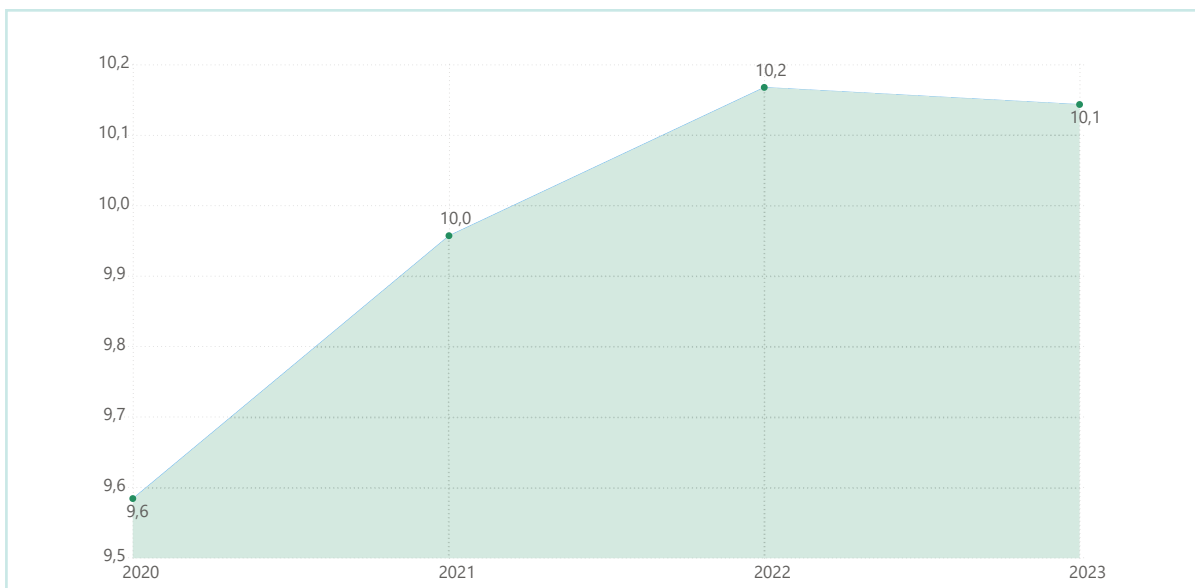
2.5. AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE BUDGÉTAIRE

Les recettes totales, subventions comprises, en pourcentage du PIB dans l'espace CEDEAO se sont accrues, passant de 9,6 % en 2020 à 10,1 % en 2023. Les efforts déployés par les États membres de la CEDEAO pour renforcer la mobilisation des ressources sont d'autant plus louables qu'il existe des améliorations en

termes de recettes intérieures collectées en pourcentage du PIB. Le Bénin est passé de 12,7 % en 2020 à 14,3 % en 2023 ; Cabo Verde de 21,3 % en 2020 à 24,6 % en 2023 ; la Côte d'Ivoire de 14,1 % en 2020 à 15,6 % en 2023 ; le Ghana de 14,1 % en 2020 à 16,2 % en 2023 ; la Guinée-Bissau de 11,4 % en 2020 à 16,8 % en 2023 ; le Nigéria de 26,5 % en 2020 à 36,3 % en 2023 ; le Sénégal de 17,8 % en 2020 à 20,0 % en 2023 ; et le Togo de 14,1 % en 2020 à 16,5 % en 2023.



Figure 20 : Ratio des Recettes Totales de l'Esace CEDEAO, Subventions Comprises, par rapport au PIB de 2020 à 2023 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

En vue d'accroître la mobilisation des recettes intérieures, le Nigéria a poursuivi la mise en œuvre de l'Initiative Stratégique de Croissance des Recettes (SRGI) lancée en 2019 pour accroître les recettes fiscales ; la Côte d'Ivoire reste déterminée à stimuler les recettes fiscales en mettant en œuvre la Stratégie de Mobilisation des Recettes à Moyen Terme (SRMT) de 2024. Par ailleurs, le Ghana entend optimiser la mobilisation des recettes intérieures en élargissant l'assiette fiscale, en augmentant la collecte des recettes non fiscales, en adoptant des mesures renforcées de collecte des impôts et en modernisant l'administration fiscale par le biais de la digitalisation. En 2023, le gouvernement a introduit des mesures visant à renforcer les recettes, telles que l'augmentation du taux marginal supérieur de l'impôt sur le revenu de 30 à 35 %, l'augmentation du taux de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) de 12,5 à 15 % et la mise en œuvre de droits d'accise plus élevés.

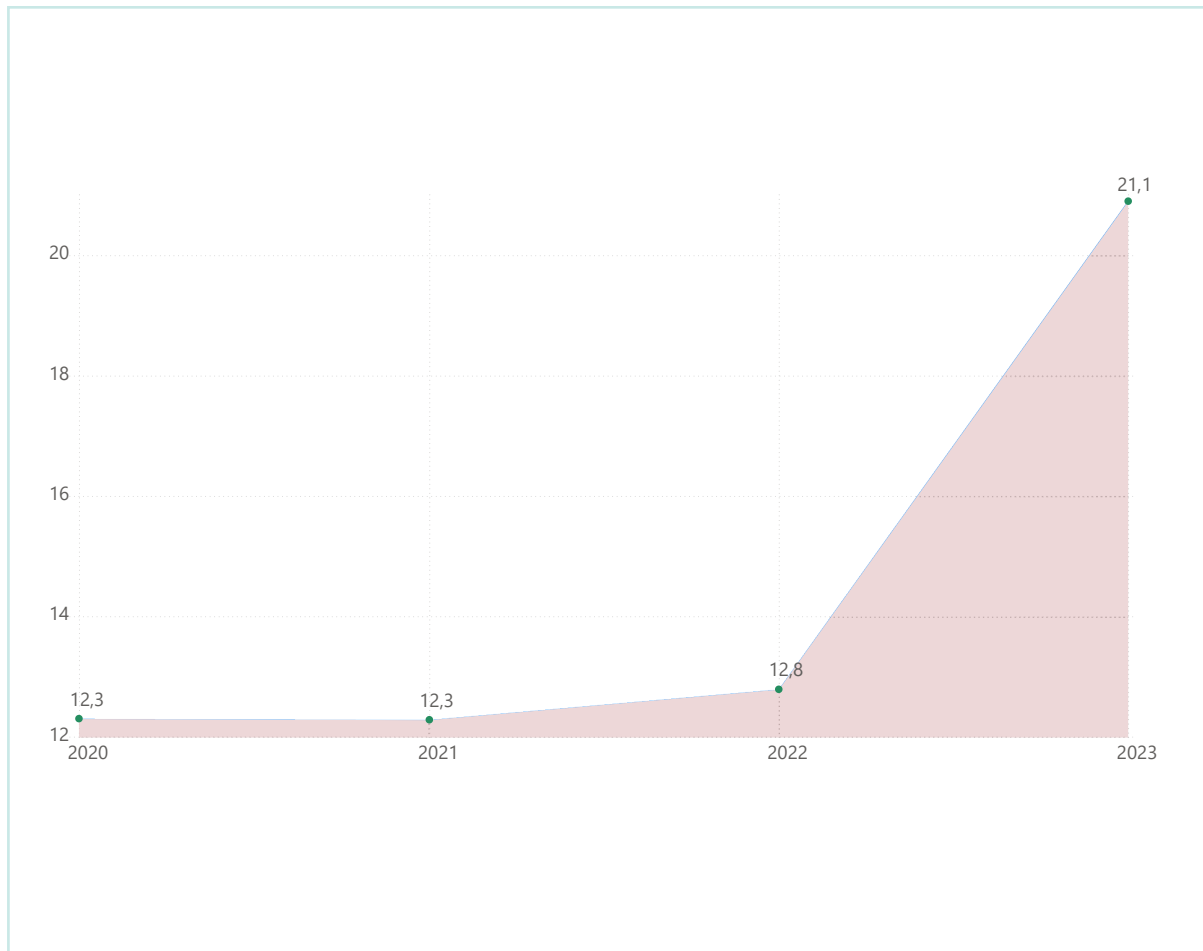
Les dépenses publiques régionales en pourcentage du PIB se sont accrues, passant de 12,3 % en 2020 à 21,1 % en 2023, en dépit

des efforts des États membres visant à réduire les dépenses publiques. Par exemple Cabo Verde et le Ghana ont réduit leurs dépenses en pourcentage du PIB respectivement de 34,6 % en 2020 à 24,8 % en 2023, et de 25,3 en 2020 à 19,4 % en 2023. Le Ghana a, en plus, introduit une réduction de 30 % de la rémunération des titulaires de fonctions politiques, et des transferts vers des fonds réservés. Toutefois la Côte d'Ivoire, le Nigéria et le Togo ont accru leurs dépenses en pourcentage du PIB de respectivement 1,5, 1,6 et 2,4 points de pourcentage sur la même période.

ÉTATS MEMBRES QUI ONT RÉDUIT LEURS DÉPENSES

Cabo Verde	2020	2023	points
	34,6	24,8	↓ 9,8
.....			
Ghana	2020	2023	points
	25,3	19,4	↓ 5,9

Figure 21 : Ratio des Dépenses Totales et Prêts Nets/PIB de l'Espace CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)



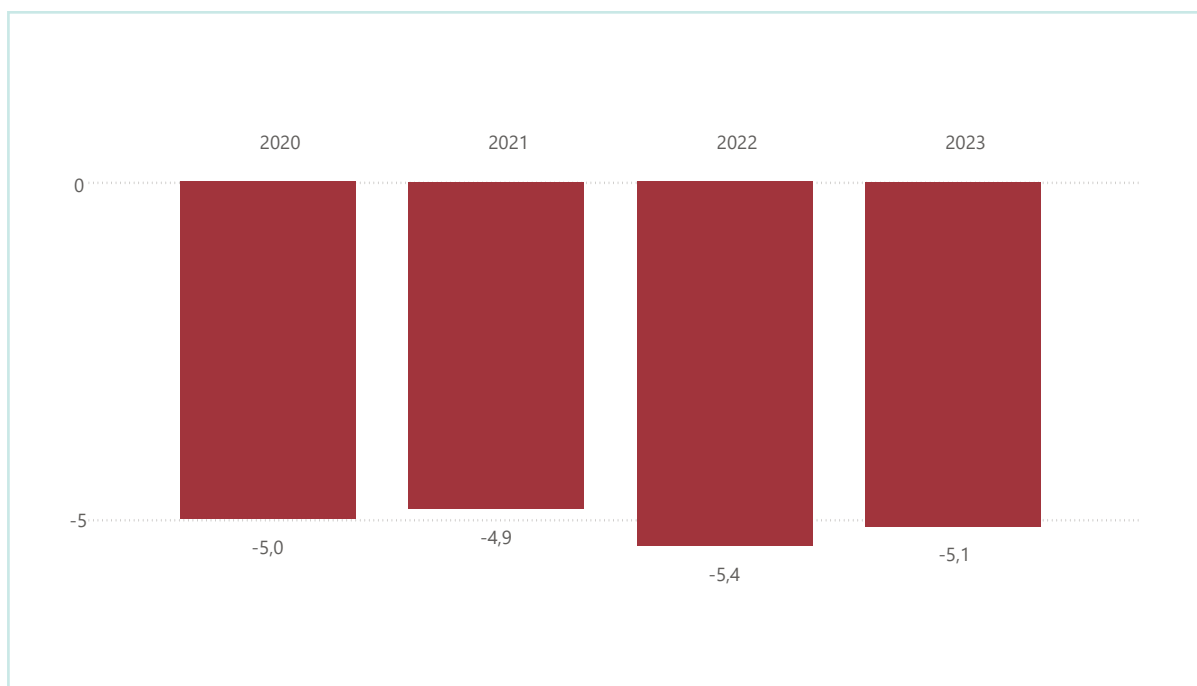
Source : Commission de la CEDEAO, 2024

L'espace CEDEAO a connu pendant longtemps un déficit budgétaire qui a eu des conséquences sur l'accumulation de la dette. Avant la flambée de la pandémie de COVID-19, seuls six États membres de la CEDEAO - à savoir le Ghana, la Guinée-Bissau, le Libéria, le Sénégal, la Sierra Leone et le Nigéria - excédaient le critère de convergence du déficit budgétaire de la CEDEAO, fixé à 3 % du PIB. Ce scénario a changé depuis. Face à la baisse des recettes, les États membres de la CEDEAO ont l'intention de réduire le déficit budgétaire en réduisant leurs dépenses.

Pour réduire le déficit budgétaire, le Nigéria, envisage de faire passer le taux de la TVA de 7,5 % à 15 %, en conformité avec les critères régionaux. En sus, de nombreux États membres ont pris des mesures budgétaires appropriées dans un contexte de contrainte de recettes en raison de la pandémie de COVID-19. Les déficits budgétaires en pourcentage du PIB se sont accrus, passant de 5,0 % en 2020 à 5,1 % en 2023. Il convient de noter que Cabo Verde a considérablement réduit son déficit budgétaire, de 9,9 % en 2020 à 0,2 % en 2023, et le Ghana de 11,5 % en 2020 à 3,3 % en 2023.



Figure 22 : Ratio Solde Budgétaire, dons Compris/PIB de l'Esace CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

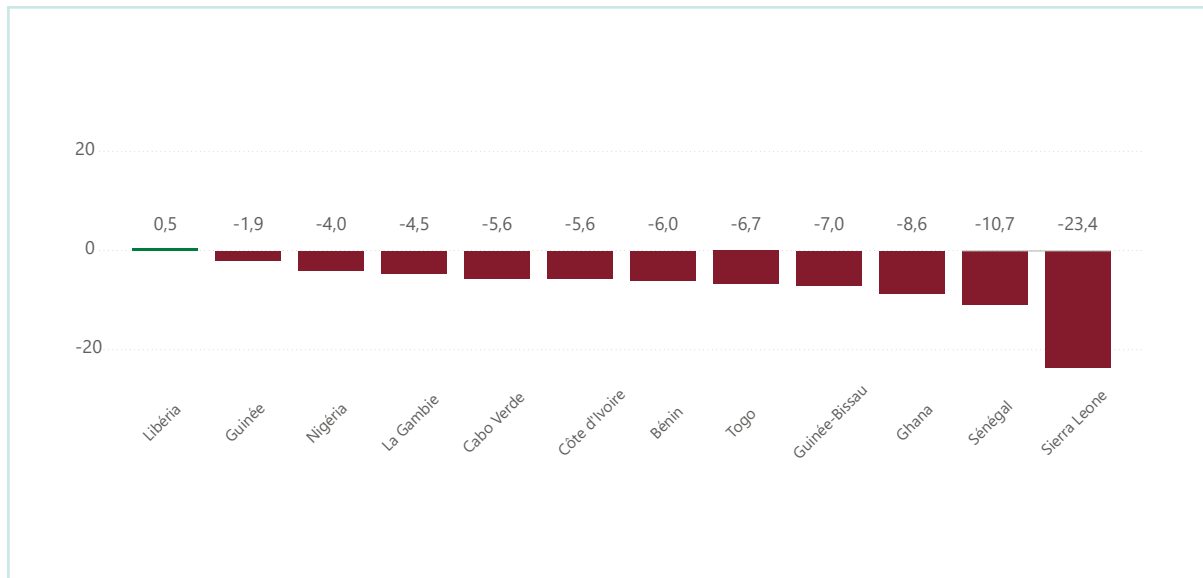
Le solde budgétaire global, dons compris, en pourcentage du PIB des États membres de la ZMAO s'est détérioré, passant de -4,8 % en 2020, à -5,5 % en 2023. On note une légère amélioration du niveau de déficit des États membres de l'UEMOA, passant de -5,6 % en 2020 à -5,4 % en 2023. Le déficit budgétaire persistant des États membres de la CEDEAO est sous-tendu par la faible mobilisation des recettes intérieures, exacerbée par la dépendance à l'égard d'une seule source de recettes (les exportations de produits

de base), la persistance d'une politique budgétaire expansionniste et la prédominance des dépenses courantes dans les dépenses publiques. Il ressort des performances des États membres de la CEDEAO, au titre du critère du déficit budgétaire, que seuls la Guinée et le Libéria sont en conformité avec la mesure de maintenir le ratio du déficit budgétaire (dons compris) au PIB en dessous de 3 %. La Figure 23 présente la situation des douze (12) États membres.

Il ressort des performances des États membres de la CEDEAO, au titre du critère du déficit budgétaire, que seuls la Guinée et le Libéria sont en conformité avec la mesure de maintenir le ratio du déficit budgétaire.



Figure 23 : Déficit Budgétaire Moyen (y compris les dons) / PIB des États Membres de la CEDEAO ayant un Déficit Budgétaire Supérieur à 3 % entre 2020 et 2023 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

La Figure 24 indique que le ratio de la dette publique régionale par rapport au PIB s'est accru, passant de 34,2 % en 2020 à 36,5 % en 2022, puis à 49,5 % en 2023. Cela est dû aux effets conjugués des obligations du service de la dette, de la dépréciation de la valeur des monnaies nationales et de l'inflation ; ce qui pose des défis en matière de développement économique. En 2023, Cabo Verde avait un ratio dette/PIB de 118,9 %, suivi de la Guinée-Bissau avec un ratio de 81,8 %, de la Gambie (74,7 %), du Sénégal (73,6 %), du Ghana (72,6 %), du Togo (66,7 %), de la Côte d'Ivoire (57,5 %), du Bénin (54,5 %) et du Libéria (53,9 %). La Guinée et le Nigéria avaient le ratio le plus bas avec 40,2 % et 42,3 % respectivement. La dynamique de la dette reflète le fardeau continu de la dette dû à une forte augmentation de la dette publique nominale libellée en dollars et à des obligations du service de la dette plus élevées.

PAYS PRÉSENTANT LES RATIOS DETTE/PIB LES PLUS FAIBLES

Guinée

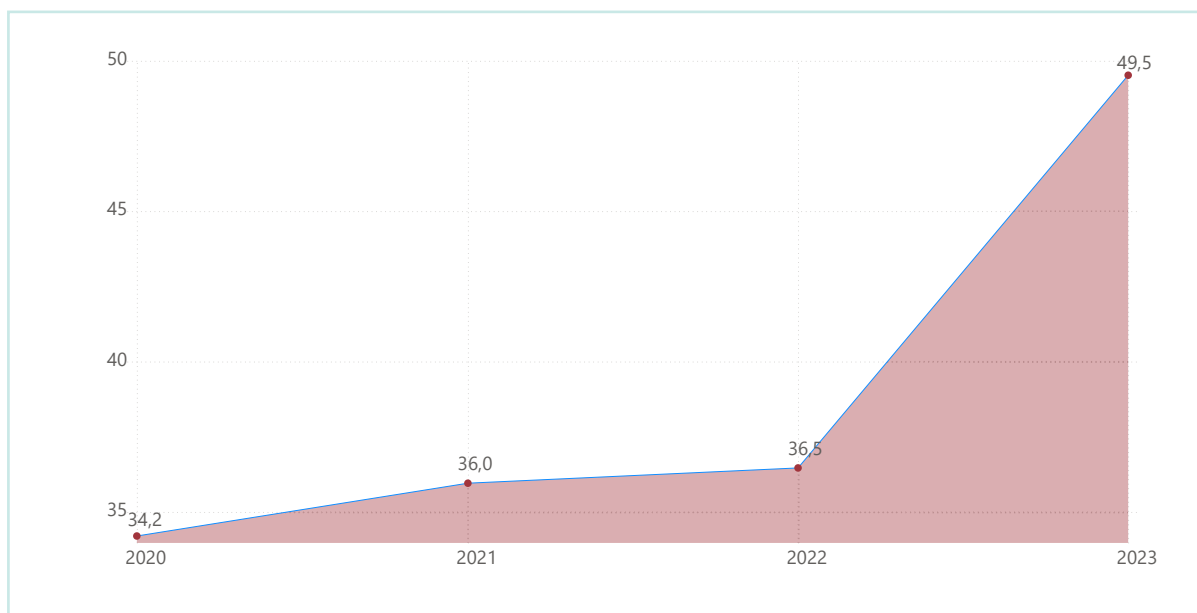
40,2

Nigéria

42,3



Figure 24 : Ratio Dette Publique/PIB de la CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)



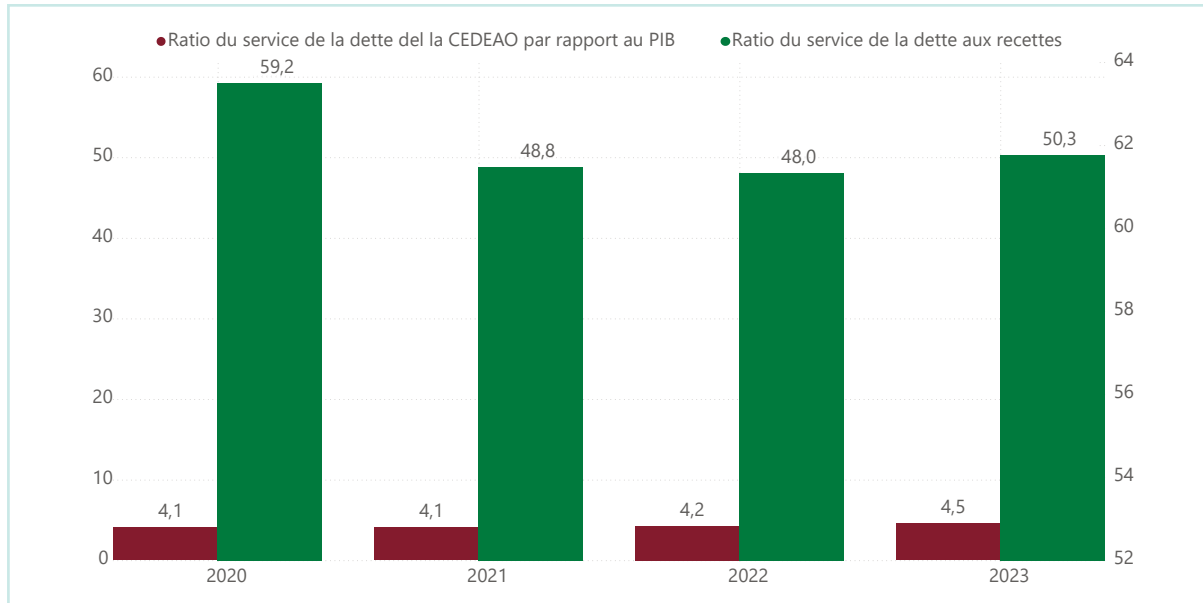
Source : Commission de la CEDEAO, 2024

L'obligation de service de la dette est lourde pour la plupart des États membres de la CEDEAO et constitue une préoccupation majeure pour les décideurs politiques de la région. Un fardeau élevé du service de la dette pèse sur l'économie et freine la croissance économique en détournant des ressources de secteurs clés tels que l'éducation et la santé. Il exerce des impacts significatifs sur la stabilité économique et les sorties de capitaux. Sur la

période de 2020 à 2023, le ratio du service de la dette au PIB dans la région de la CEDEAO est resté faible, allant de 4,1 % à 4,5 %. La figure 25 montre que les efforts des États membres de la CEDEAO pour alléger le fardeau de la dette ont donné des résultats positifs, le ratio du service de la dette aux recettes ayant diminué de 59,2 % en 2020 à 50,3 % en 2023. Toutefois, ce ratio reste très élevé.



Figure 25 : Ratio du Service de la Dette/PIB et Ratio du Service de la Dette/Recettes de la CEDEAO entre 2020 et 2023 (en pourcentage)



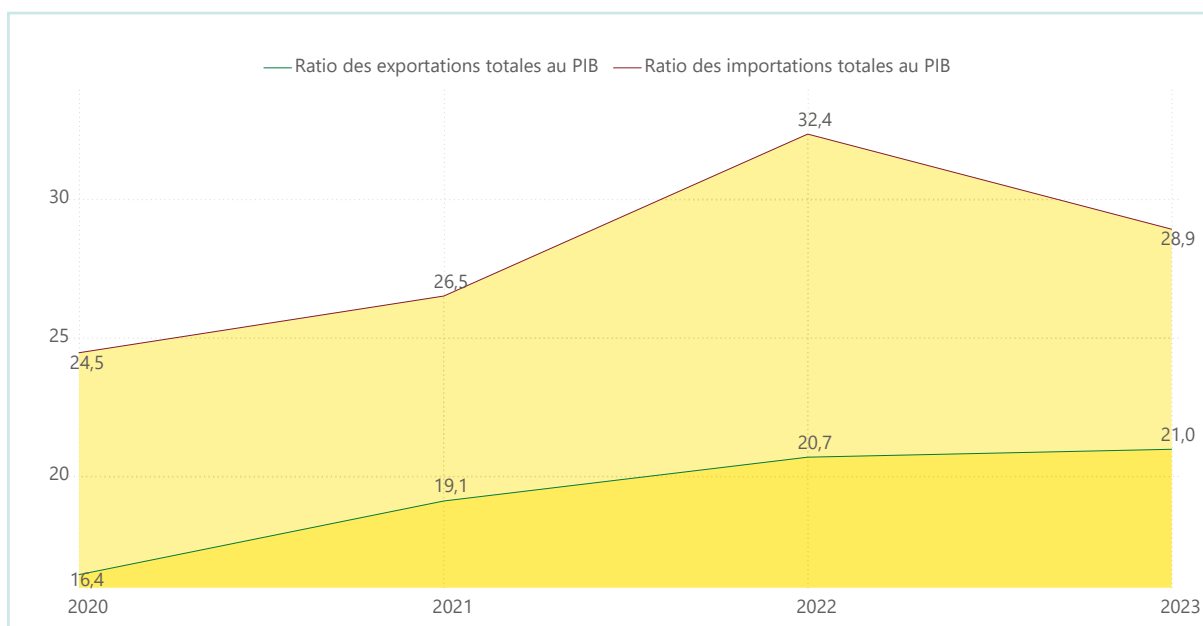
Source : Commission de la CEDEAO, 2024

2.6. POSITION EXTERIEURE ET BALANCES COMMERCIALES

Le ratio des exportations totales/PIB s'est accru de 16,4 % en 2020, pour ressortir à 21,0 % en 2023. Le ratio importations totales/PIB est

passé de 24,5 % en 2020 à 28,9 % en 2023. En termes de contribution des États membres au total régional, les exportations du Nigéria ont été les plus importantes avec 42,7 %, suivies de celles de la Côte d'Ivoire avec 14,9 % et du Ghana avec 13,7 % en 2023.

Figure 26 : Ratio des Importations et Exportations Totales/PIB de l'Espace CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)



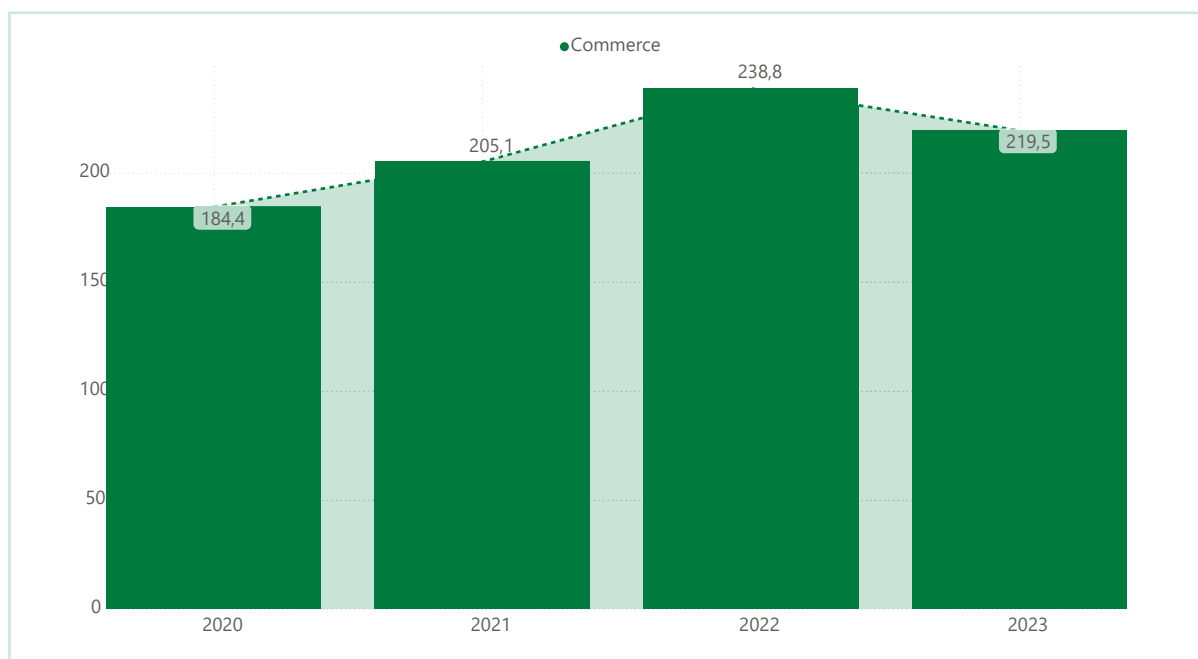
Source : Commission de la CEDEAO, 2024



Entre 2020 et 2023, le commerce total a connu une croissance remarquable, passant de 184,4 milliards de dollars EU en 2020 à 219,5 milliards de dollars EU en 2023 ; ce qui reflète le renforcement du commerce extérieur.

Cette dynamique peut être attribuée à la relance économique après la pandémie de COVID-19 et à un rebond de la demande intérieure et extérieure².

Figure 27 : Commerce Total au sein de l’Espace CEDEAO en Milliards de Dollars EU de 2020 à 2023



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

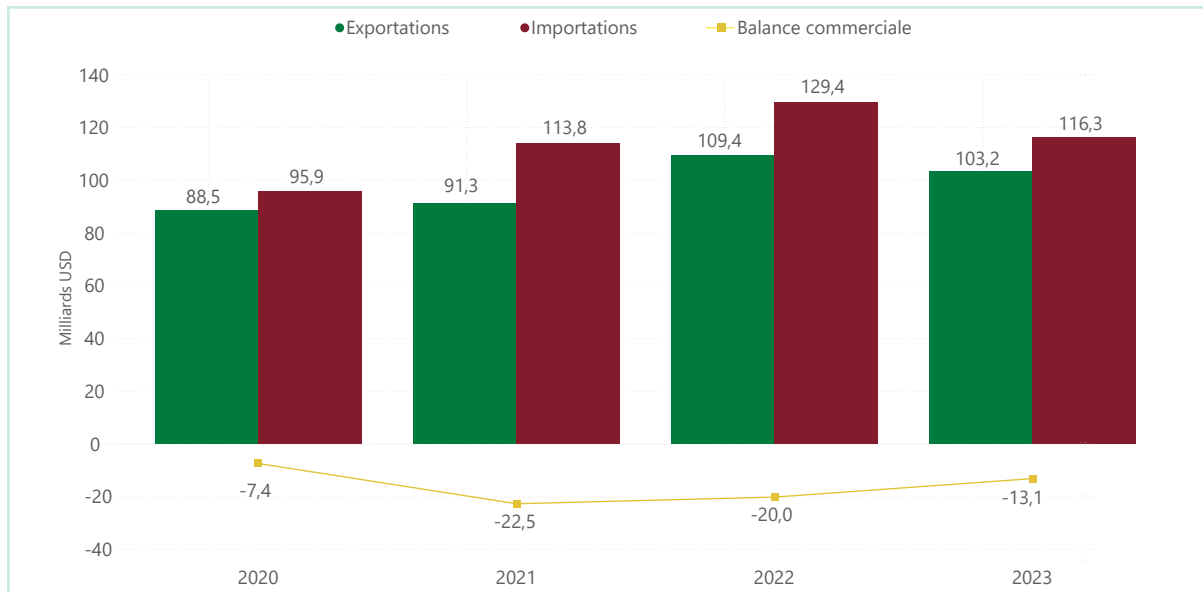
En ce qui concerne les exportations, elles se sont accrues de manière régulière de 88,5 milliards de dollars EU en 2020 à 103,2 milliards de dollars EU en 2023. Les importations, quant à elles, ont connu une plus forte hausse, passant de 95,9 milliards de dollars EU en 2020 à 116,3 milliards de dollars EU en 2023. Cette tendance s’explique en partie par le creusement du déficit commercial qui atteint 13,1 milliards de dollars EU en 2023 ; et ce, en raison d’une hausse des importations. Ainsi, bien que la balance commerciale demeure structurellement déficitaire, elle a connu une relative amélioration en 2023, reflétant un rééquilibrage progressif des flux commerciaux.

PERFORMANCE COMMERCIALE DE LA CEDEAO (milliards US\$)

Année	Exportations	Importations
2020	88,5	95,9
2023	103,2	116,3

² Cependant, entre 2022 et 2023, un déclin a été observé, le commerce total baissant de 8,1 %, ce qui peut indiquer un ralentissement économique du fait des ajustements cycliques liés aux prix, aux volumes échangés ou à une baisse de la demande

Figure 28 : Exportations, Importations et Balance Commerciale de la CEDEAO en Milliards de Dollars EU de 2020 à 2023

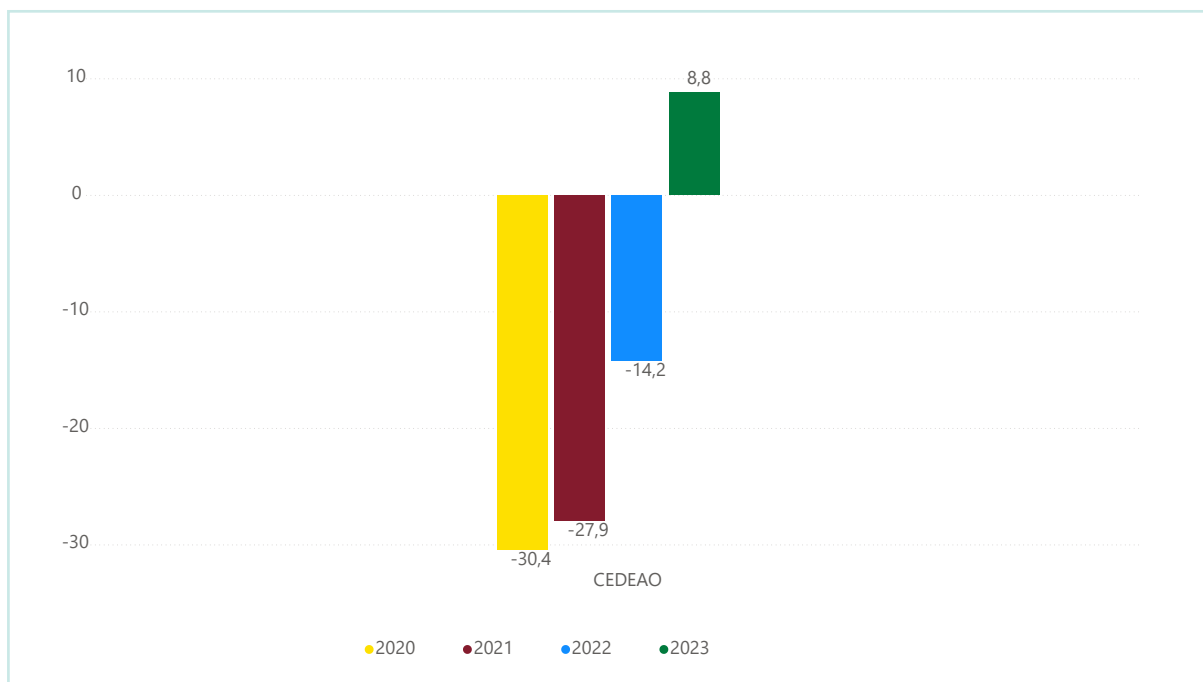


Source : Commission de la CEDEAO, 2024

Le ratio de la balance commerciale régionale par rapport au PIB était de -30,4% en 2020, avant de rebondir à 8,8 % en 2023. Cette situation s'explique par la réduction du déficit commercial dans des États membres dont le

Nigéria. Le déficit commercial du Nigéria s'est inversé ; le pays ayant enregistré son plus fort excédent commercial de 29,0 % en 2023. Au Ghana, le ratio de la balance commerciale au PIB est demeuré excédentaire à 1,4 % en 2023.

Figure 29 : Ratio Balance Commerciale/PIB de l'Espace CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)



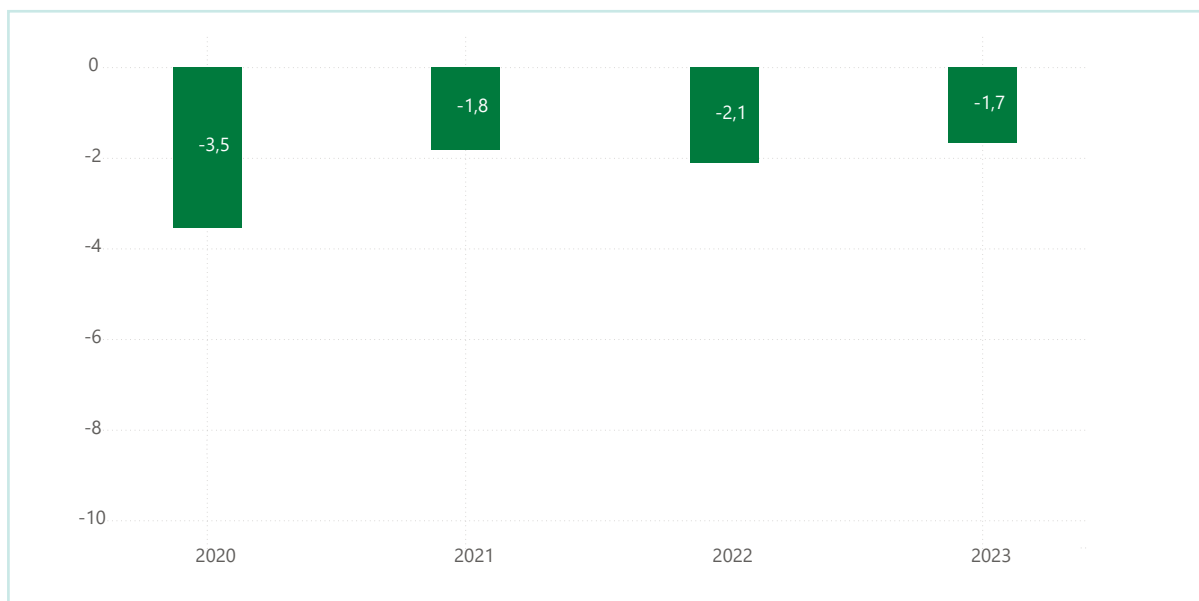
Source : Commission de la CEDEAO, 2024



Sur la période allant de 2020 à 2023, la balance des opérations courantes de l'espace CEDEAO a connu une évolution fluctuante. La moyenne globale de la CEDEAO représentait -2,3 %. En 2020, elle a atteint -3,6 %, son plus bas niveau historique, avant de s'établir à -1,7 % en 2023. Trois États membres ont enregistré une baisse

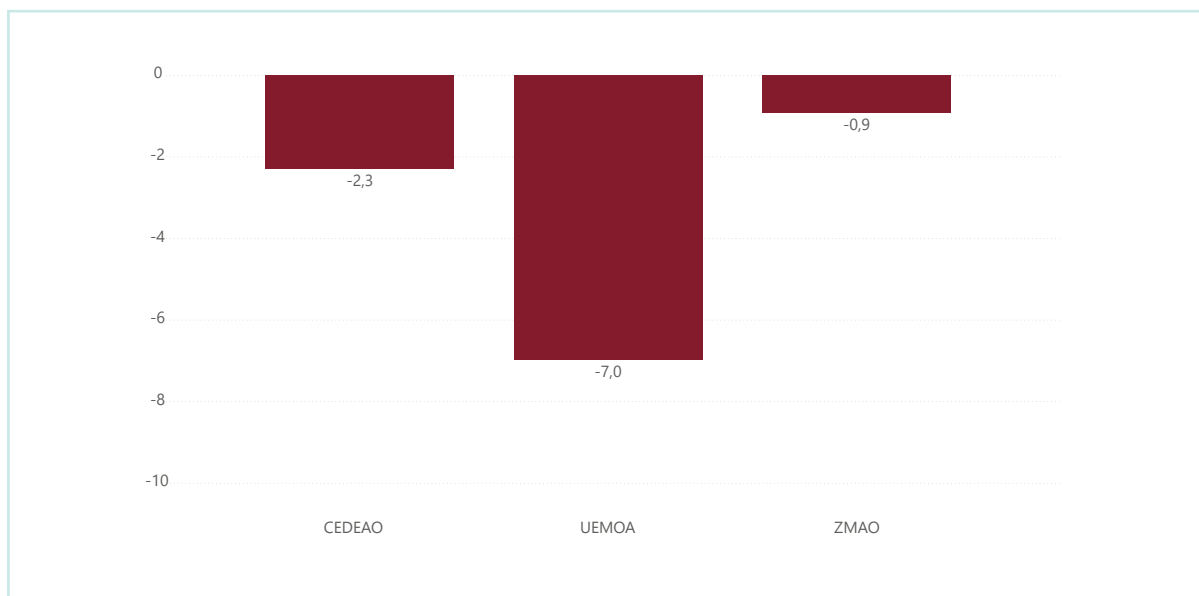
de leur balance des opérations courantes, à savoir : le Sénégal (-14,7 %), le Libéria (-10,7 %) et la Sierra Leone (-10,1%), tandis que le Nigéria et le Ghana ont enregistré des balances des opérations courantes de respectivement -1,1 % et -1,7 %.

Figure 30 : Balance Moyenne des Opérations Courantes de l'Espace CEDEAO de 2020 à 2023 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

Figure 31 : Balance Moyenne des Opérations Courantes de la CEDEAO, de la ZMAO et de l'UEMOA de 2020 à 2023 (en pourcentage)



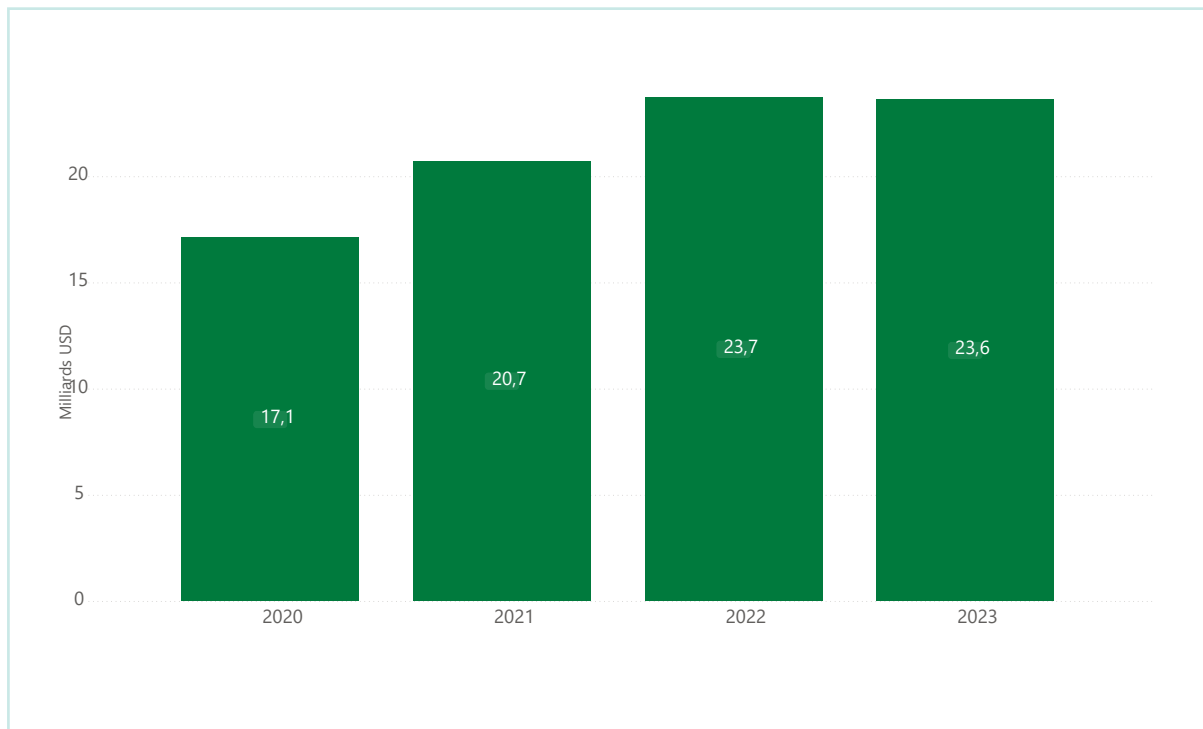
Source : Commission de la CEDEAO, 2024

Au cours de cette période, les États membres de la ZMAO ont indiqué une amélioration de la balance des opérations courantes de -3,3 % en 2020 à 0,1 % en 2023. Les États membres de l'UEMOA ont enregistré une détérioration, du déficit courant qui est passé de 4,3 % en 2020 à 7,6 % en 2023. Les performances des États membres de la CEDEAO diffèrent d'un État à un autre. Le déficit de la balance des opérations courantes de la Côte d'Ivoire s'est détérioré, passant de -3,1 % en 2020 à -5,8 % en 2023. La balance des opérations courantes du Ghana s'est améliorée, passant d'un déficit de 3,3 %

en 2020 à un excédent de 1,8 % en 2023 grâce à la performance des exportations. La balance commerciale de la Guinée est déficitaire de 19,5 % en 2020 et de 2,4 % en 2023, en raison de la hausse des importations de biens d'équipement et de produits pétroliers.

En ce qui concerne la performance du commerce intrarégional, on note une croissance régulière, passant de 17,1 milliards de dollars EU en 2020 à 23,6 milliards de dollars EU en 2023, tiré par les exportations de pétrole et de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes.

Figure 32 : Commerce intrarégional des États membres de la CEDEAO de 2020 à 2023 (en milliards de dollars EU)



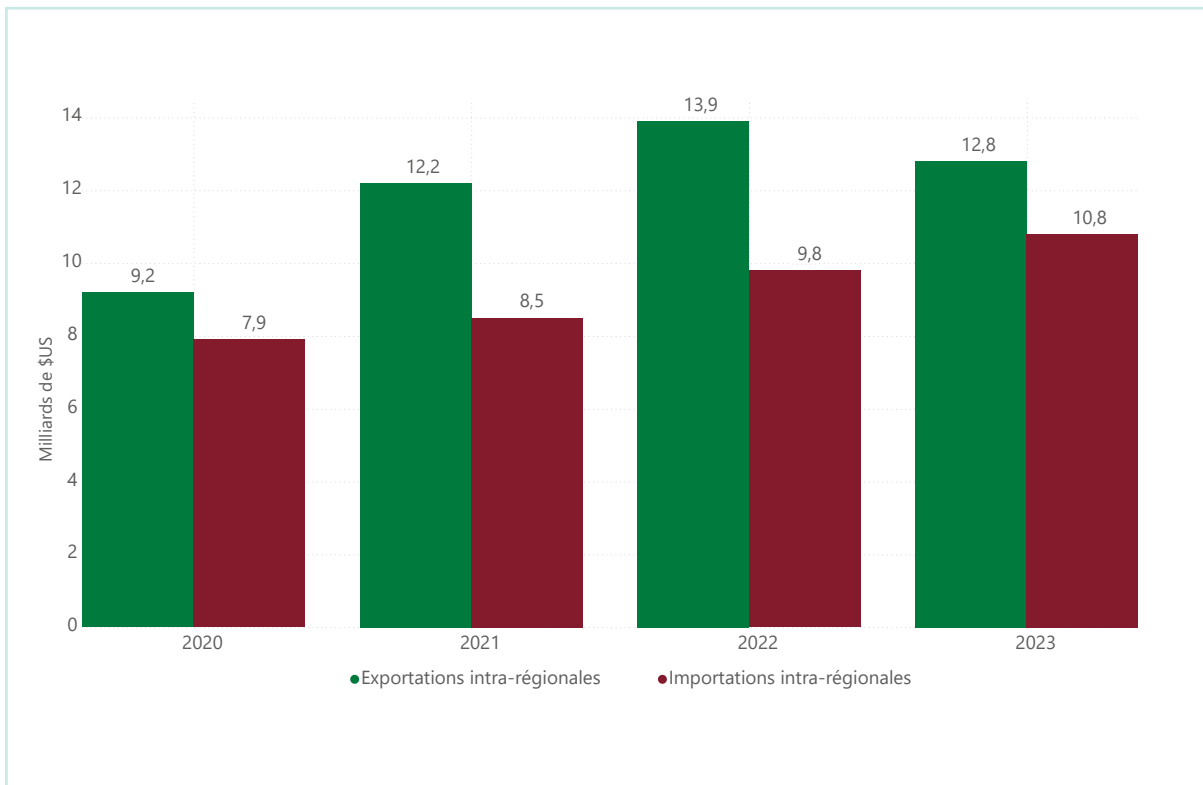
Source : Commission de la CEDEAO, 2024

Les exportations intrarégionales ont connu une hausse notable, passant de 9,2 milliards de dollars EU en 2020 à 12,8 milliards de dollars EU en 2023. En termes de performances des États membres, la Côte d'Ivoire affiche le meilleur taux avec 28,1 % pour les produits agricoles, suivie du Nigéria avec 27,2 % pour le pétrole et les produits manufacturés, du Sénégal

avec 16,4 %, du Ghana avec 13,3 % grâce aux exportations de minerais de fer et d'acier et du Togo avec 5,3 % pour les articles de transport, les emballages et les bouchons en plastique. Les pays enregistrant les performances les plus faibles sont Cabo Verde, la Guinée-Bissau, le Libéria et la Sierra Leone.



Figure 33 : Exportations et Importations Intra-régionales des États Membres de la CEDEAO de 2020 à 2023 (en milliards de dollars EU)

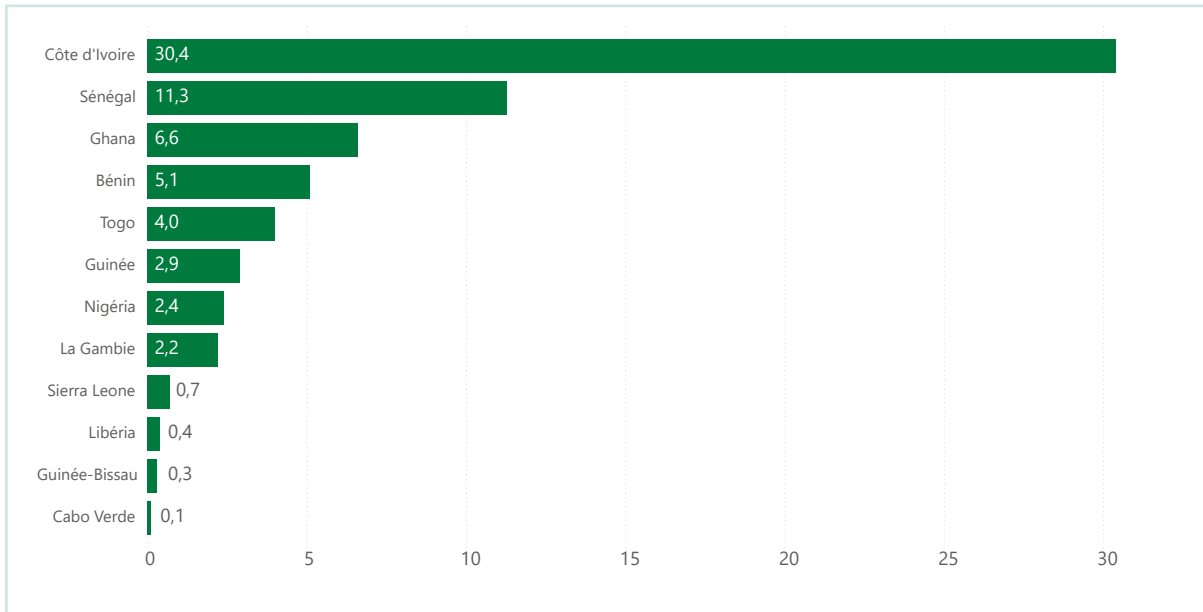


Source : Commission de la CEDEAO, 2024



Port maritime symbolisant le commerce intra-régional dans la région de la CEDEAO

Figure 34 : Contribution des États Membres de la CEDEAO aux Exportations Intrarégionales en 2023

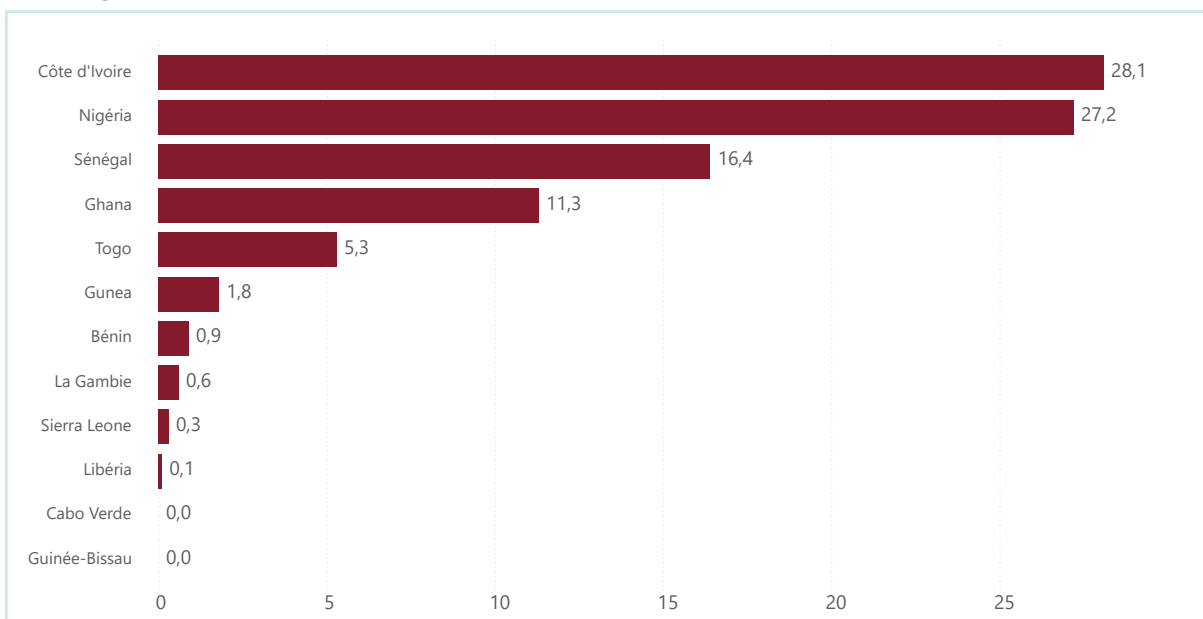


Source : Commission de la CEDEAO, 2024

En ce qui concerne les importations intrarégionales, on observe une hausse constante, passant de 7,9 milliards de dollars EU en 2020 à 10,8 milliards de dollars EU en 2023. La hausse constante enregistrée en 2023 a été principalement tirée par les importations de

pétrole brut et d'huiles obtenues à partir de minéraux bitumineux. Parmi les États membres, la Côte d'Ivoire est demeurée en tête de la région avec 30,4 %, suivie du Sénégal avec 11,3 %, du Ghana avec 6,6 % et du Bénin avec 5,1 %.

Figure 35 : Contribution des États Membres de la CEDEAO aux Importations Intrarégionales en 2023



Source : Commission de la CEDEAO, 2024



En termes d'exportations intrarégionales, la Côte d'Ivoire, le Sénégal, le Ghana et le Bénin ont enregistré les meilleures performances tandis que Cabo Verde, la Guinée-Bissau, le Libéria et la Sierra Léone ont réalisé les plus faibles performances. La Côte d'Ivoire, le Sénégal, le Nigéria et le Ghana ont réalisé les meilleurs résultats en termes d'importations intrarégionales pendant que Cabo Verde, la Guinée-Bissau et la Sierra Léone demeurent au bas de l'échelle. Au total la Côte d'Ivoire et le Ghana détiennent les meilleures performances en matière de commerce intrarégional.

2.7. CONTEXTE DE DEVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE

La région de la CEDEAO présente une hétérogénéité notable en matière de développement socio-économique³. Elle se caractérise par des disparités importantes entre les États membres en termes de niveaux de pauvreté, d'inégalités, d'accès aux services essentiels et d'espérance de vie. Ces disparités reflètent des dynamiques économiques distinctes influencées par la structure de l'économie, la stabilité politique, la mise en œuvre des politiques publiques et la répartition des ressources naturelles. Ceux-ci sont confrontés à des niveaux élevés de pauvreté qui constituent un frein à la réalisation de l'Objectif 1 de Développement Durable (ODD 1) visant à éradiquer la pauvreté à l'horizon 2030.

Au total la Côte d'Ivoire et le Ghana détiennent les meilleures performances en matière de commerce intrarégional.


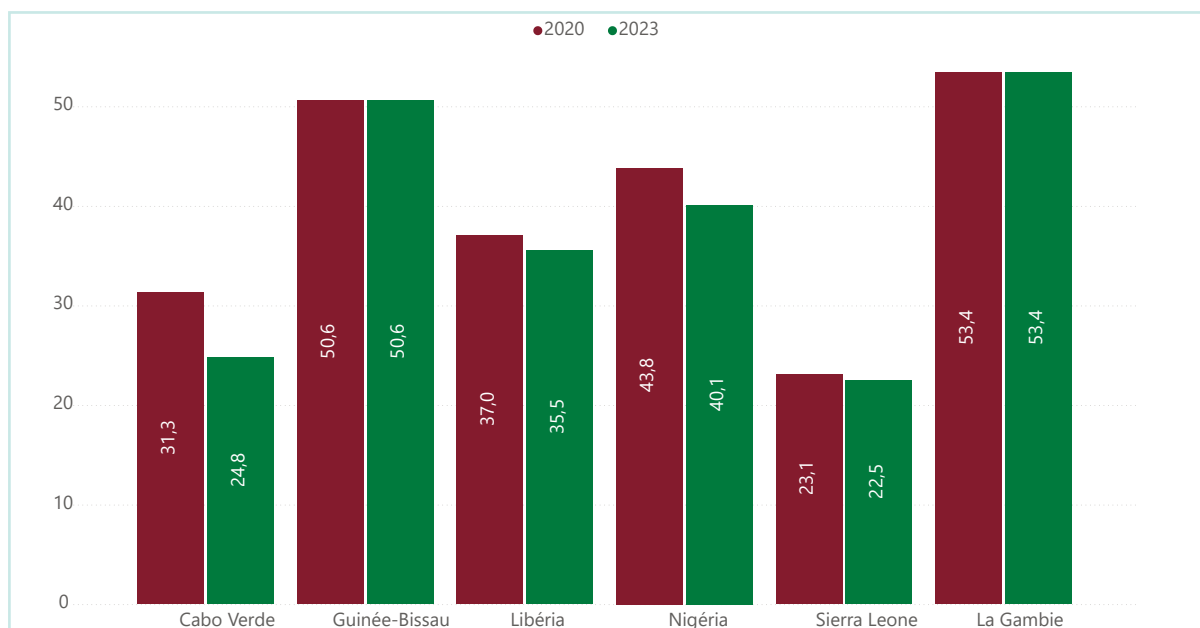


Figure 36 : Taux de Pauvreté dans certains États Membres de la CEDEAO de 2020 et 2023



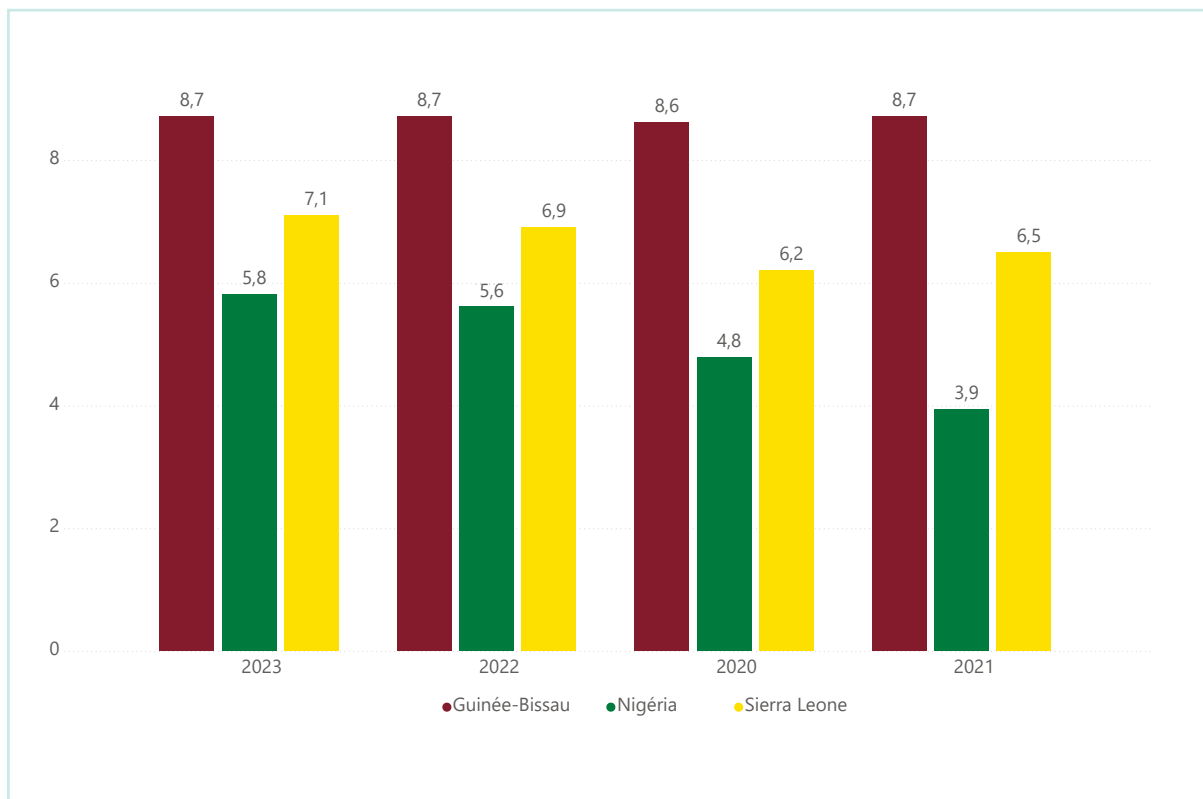
Source : Compilé à partir des rapports des États membres de la CEDEAO, 2024

³. Se référer à la page 38 des Perspectives Économiques Régionales de la CEDEAO, Édition 2023.

En Sierra Leone, le taux de pauvreté est passé de 23,1 % en 2020 à 22,5 % en 2023. Au Nigéria, le taux de pauvreté a également baissé de 43,8 % en 2020 à 40,1 % en 2023, alors qu'à Cabo Verde, il a fléchi de 31,3 % à 24,8 % sur la même période. Le taux de pauvreté en Gambie et en Guinée-Bissau sont restés constants respectivement avec des valeurs de 53,4 % et de 50,6 % en 2020 et en 2023. Au Libéria, ces taux sont de 37,0 % en 2020 et 35,5 % en 2023.

En conséquence, la faim et l'inaccessibilité à une nutrition adéquate mesurée par le score de diversité alimentaire se sont accrues dans les États membres de la CEDEAO. Comme l'indique la Figure 37, au cours de la période allant de 2020 à 2023, le Ghana affiche un score de 4,5 tandis que la Guinée-Bissau réalise un score plus élevé de 8,7. Celui de la Sierra-Leone est compris entre 6,2 et 7,1 ; tandis que le Nigéria, enregistre un score entre 4,8 en 2020 et 5,8 en 2023.

Figure 37 : Score de Diversité Alimentaire dans certains États membres de la CEDEAO de 2020 à 2023



Source : Compilé à partir des rapports des États membres de la CEDEAO, 2024

L'accès aux besoins de base dont l'eau potable demeure une question cruciale pour l'amélioration des conditions de vie dans les États membres de la CEDEAO. Le Nigéria a connu une forte baisse de l'accès à l'eau potable, passant de 58,0 % en 2020 à 29,5 % en 2023. Cette tendance est attribuée à des problèmes persistants d'infrastructures et à une insuffisance de gestion des ressources

en eau, exacerbés par une croissance rapide de la population urbaine. En Guinée-Bissau, la proportion de la population ayant accès à l'eau potable s'est maintenue à 50 %, principalement en raison des tensions économiques et des crises sanitaires. La Côte d'Ivoire a enregistré des scores élevés de 66,0% en 2020 et 68,0% en 2023 ; ce qui indique une amélioration de l'accès à l'eau potable.



Tableau 1 : Accès à l'Eau Potable dans certains États Membres de la CEDEAO de 2020 à 2023

États membres de la CEDEAO	2020	2021	2022	2023
Côte d'Ivoire	66,0	61,0	64,0	68,0
La Gambie	46,5	47,1	47,7	49,8
Ghana	42,3	43,6	44,5	
Guinée-Bissau	50,0	50,0	50,0	50,0
Nigéria	58,0	28,4	29,0	29,5
Sierra Leone	58,0	59,0	60,0	61,0

Source : Compilé à partir des rapports des États membres de la CEDEAO, 2024

L'accès à l'électricité dans la région reste l'un des plus faibles au monde, avec environ 42 % de la population ayant accès à l'infrastructure (Nations Unies, 2023). La Côte d'Ivoire, avec 97 % d'accès en 2023, et le Ghana (88,9 %) la même année, figurent parmi les États membres les plus performants de la communauté, tandis

que le Libéria (31,8 %) et la Sierra Leone (30,5 %) sont les moins performants. En Guinée-Bissau, 35,7 % de la population avait accès à l'électricité en 2023. La différence de performance est due au manque d'investissement dans les infrastructures énergétiques.

Tableau 2 : Accès à l'Électricité dans certains États Membres de la CEDEAO de 2020 à 2023

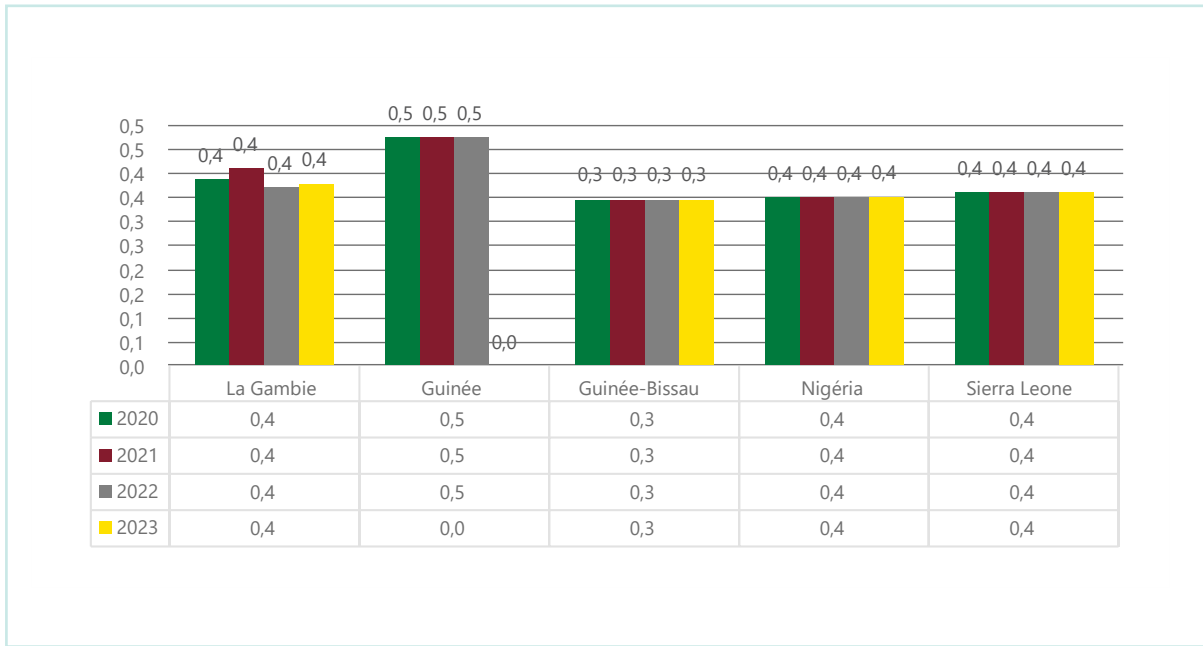
États membres de la CEDEAO	2020	2021	2022	2023
Côte d'Ivoire	88,0	92,0	95,0	97,0
La Gambie	62,2	63,7	65,4	65,4
Ghana	85,3	87,0	88,8	88,9
Guinée-Bissau	35,7	35,7	35,7	35,7
Libéria	27,6	29,9	31,8	31,8
Nigéria	55,4	59,5	60,5	61,3
Sierra Leone	26,2	27,5	29,4	30,5

Source : Compilé à partir des rapports des États membres de la CEDEAO, 2024

Les inégalités de revenus mesurées par le coefficient de Gini présentent des disparités considérables. La Guinée-Bissau, avec un coefficient de 0,3, présente le niveau d'inégalité de revenus le plus bas de la région, tandis

que la Gambie, le Nigéria et la Sierra Leone sont confrontés à une inégalité relativement modérée, assortie d'un coefficient de Gini de 0,4. Cette situation est le reflet d'un niveau élevé de chômage et de sous-emploi.

Figure 38 : Coefficient de Gini pour certains États Membres de la CEDEAO de 2020 à 2023

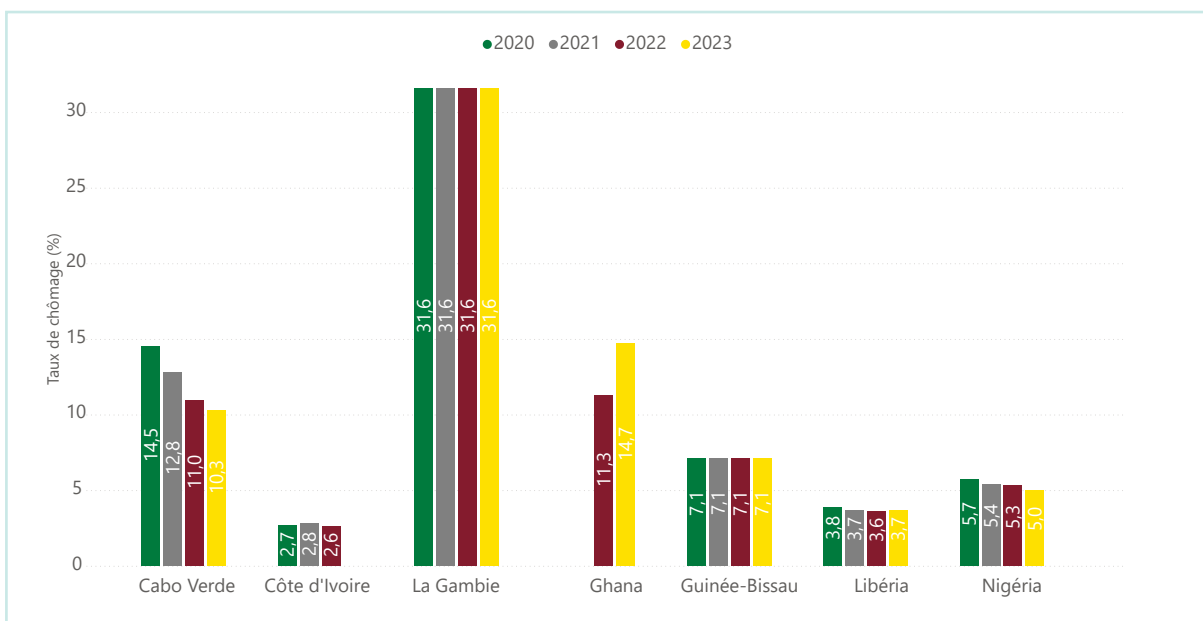


Source : Compilé à partir des rapports des États membres de la CEDEAO, 2024

On note une fluctuation du taux de chômage dans certains États membres de la CEDEAO au cours de la période allant de 2020 à 2023. Ce taux s'est stabilisé à 31,6 % en Gambie et à 7,1 % en Guinée-Bissau. Cabo Verde a enregistré une baisse du taux de chômage de 14,5 % en 2020 à

10,3 % en 2023. Ce taux s'est établi à 14,7 % au Ghana, en 2023, traduisant un ralentissement économique et des opportunités d'emploi limitées. Au Nigéria, le taux a baissé de 5,7 % en 2020 à 4,1 % en 2023.

Figure 39 : Taux de Chômage dans certains États Membres de la CEDEAO de 2020 à 2023



Source : Compilé à partir des rapports des États membres de la CEDEAO, 2024



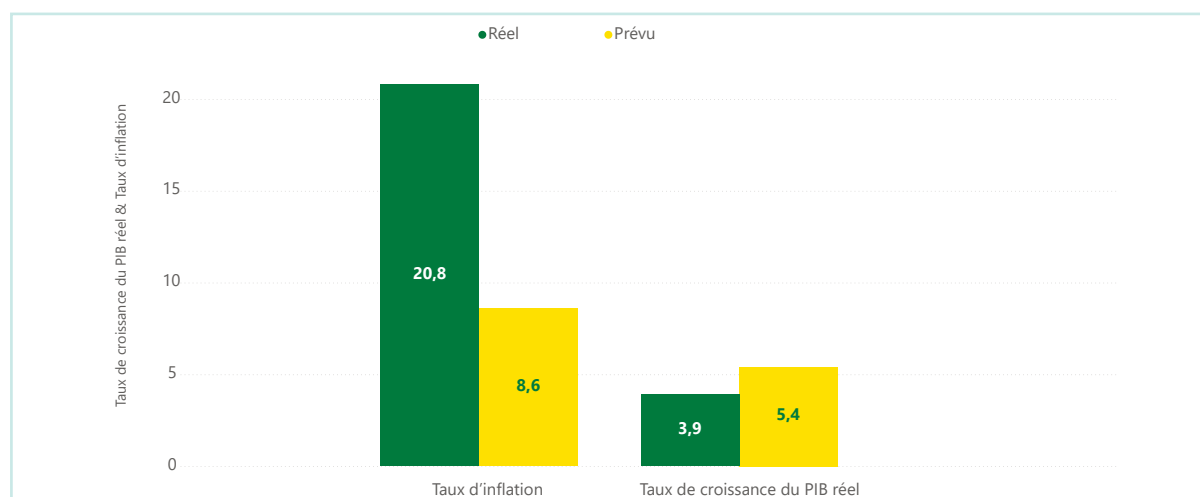
L'espérance de vie reste un indicateur clé qui reflète le niveau de développement et l'efficacité des systèmes de santé. En 2023, parmi les États membres de la CEDEAO, Cabo Verde (74,7 ans) et le Sénégal (68,9 ans) ont obtenu les meilleurs résultats, suivi du Ghana (63,9 ans), du Nigéria (61,8 ans), du Togo (61,6 ans), de la Côte d'Ivoire (61,2 ans) et de la Sierra Leone (55,9 ans). Ces résultats sont le reflet des mauvaises conditions de santé publique et l'accès limité aux soins de santé de base. Toutefois, l'espérance de vie en Guinée-Bissau (55,1 ans) était le plus bas ; situation imputable aux crises politiques et au sous-investissement dans le secteur de la santé.

2.8. VALEURS REELLES ET PROJETEES DE CERTAINS INDICATEURS MACROECONOMIQUES

L'analyse est complétée par une comparaison des valeurs réelles et projetées de certains indicateurs afin d'évaluer la pertinence des hypothèses de base utilisées pour les prévisions ainsi que les effets des chocs internes et externes sur l'économie régionale en 2023.

En termes de PIB réel, la valeur prévue et celle réalisée étaient respectivement de 5,4 % et de 3,9 %. Les performances de la région ont été inférieures aux attentes, principalement en raison des performances mitigées, des chocs extérieurs et des ajustements subséquents des politiques économiques des États membres de la CEDEAO. Pour analyser ces performances mitigées, les États membres ont été classés en différentes catégories.

Figure 40 : Comparaison des Taux de Croissance du PIB réel et de l'inflation prévus et réalisés en 2023 dans l'espace CEDEAO (en pourcentage)

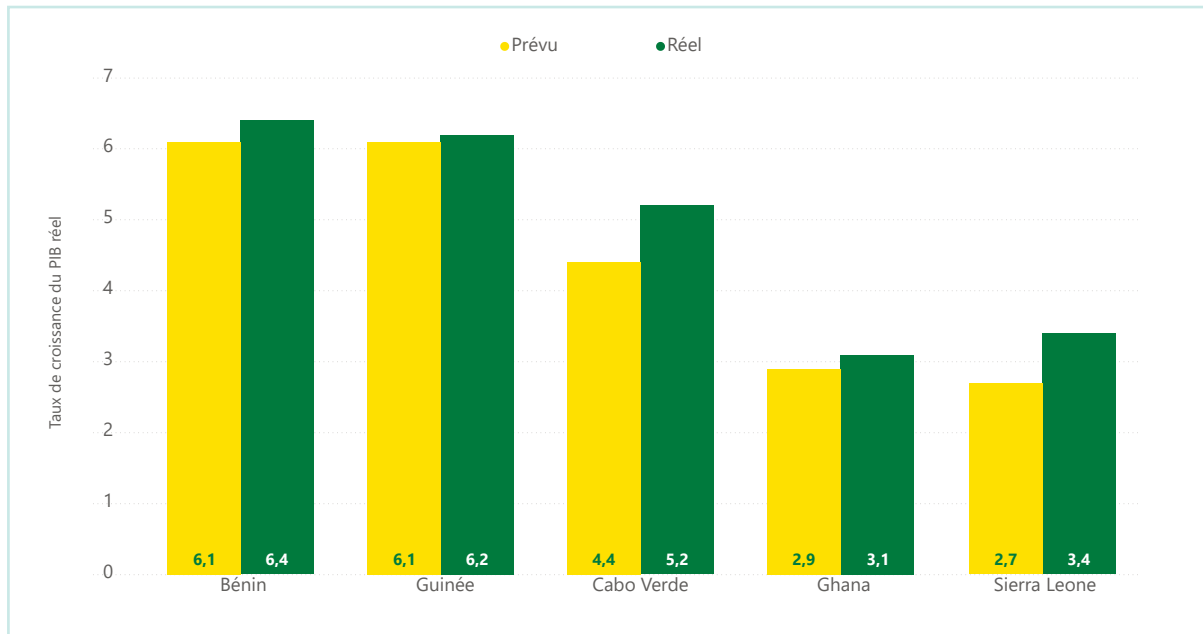


Source : Commission de la CEDEAO, 2024

La première catégorie comprend cinq États membres dont les performances réelles ont été supérieures aux valeurs projetées. Le Bénin, avec une valeur projetée de 6,1 %, a enregistré une valeur réelle de 6,4 % ; la Guinée, avec une projection de 6,1 %, a atteint 6,2 % ; le

Cabo Verde, avec une valeur projetée de 4,4 %, a réalisé 5,2 % ; le Ghana, avec une projection de 2,9 %, a atteint 3,1 % ; et la Sierra Leone, avec une projection de 2,7 %, a enregistré une valeur réelle de 3,4 %.

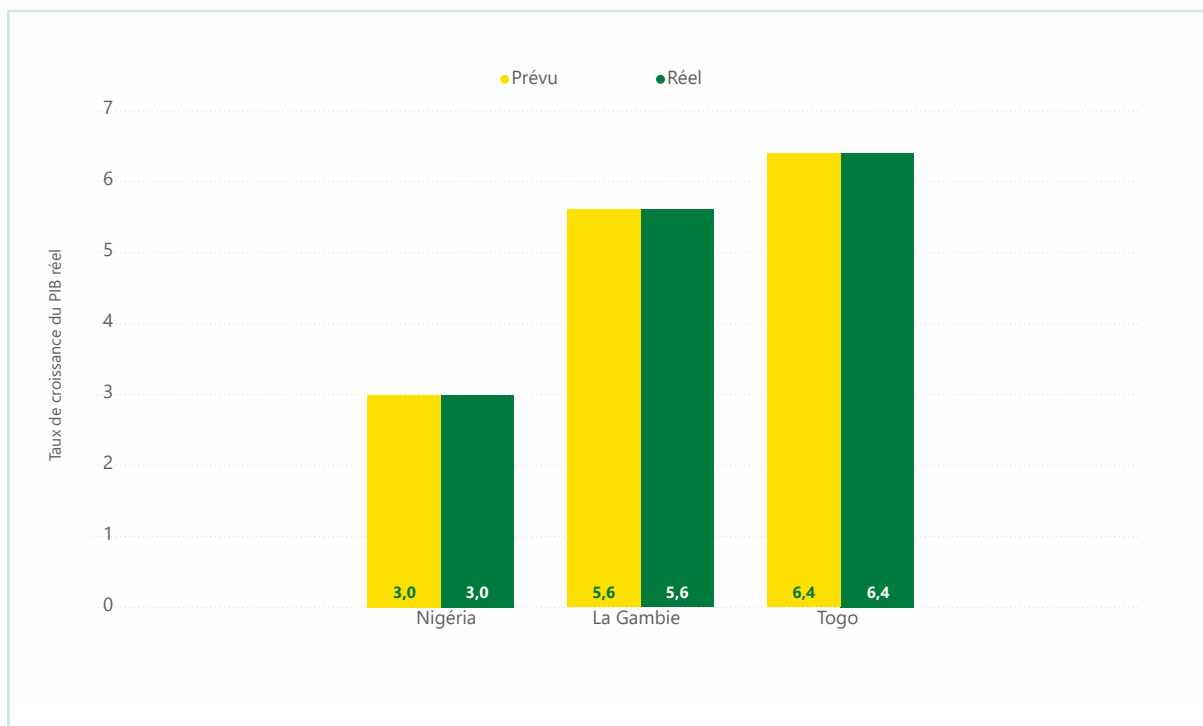
Figure 41 : États Membres de la CEDEAO dont la croissance du PIB réel est supérieure aux prévisions en 2023 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

La deuxième catégorie comprend trois États membres dont les valeurs projetées correspondaient à leurs valeurs réelles : le Nigéria (3,0 %), la Gambie (5,6 %) et le Togo (6,4 %).

Figure 42 : États Membres de la CEDEAO ayant les mêmes Valeurs Réelles et Prévuees en 2023 (en pourcentage)



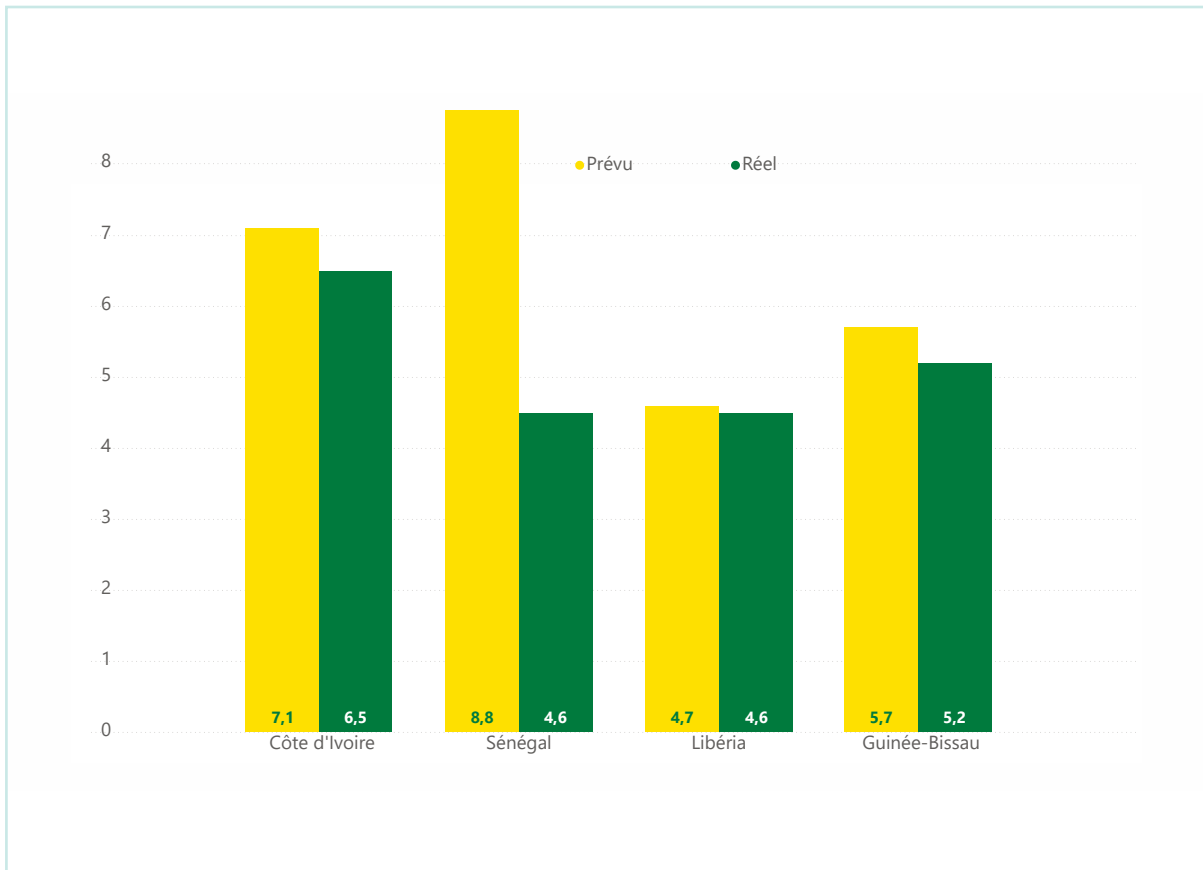
Source : Commission de la CEDEAO, 2024



La troisième catégorie comprend quatre États membres dont les valeurs projetées ont été supérieures aux valeurs réelles. La Côte d'Ivoire avait une valeur projetée de 7,1 % mais une valeur réelle de 6,5 % ; le Sénégal, 8,8 %

projeté mais seulement 4,6 % réalisé ; le Libéria, avec une valeur projetée de 4,7 %, a enregistré une valeur réelle de 4,6 % ; et la Guinée-Bissau, avec 5,7 % projeté, mais 5,2 % réalisé.

Figure 43 : États Membres de la CEDEAO dont les Valeurs Réelles sont Inférieures aux Valeurs Prévues en 2023 (en pourcentage)



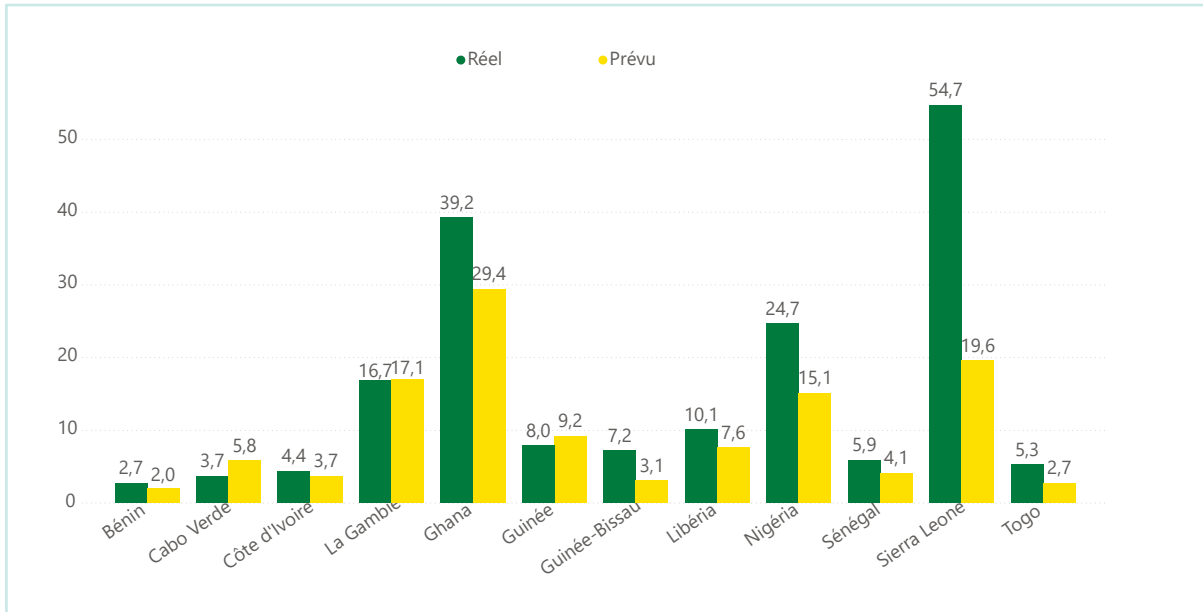
Source : Commission de la CEDEAO, 2024

En ce qui concerne le taux d'inflation régional, la valeur prévue pour 2023, de 8,6 % était inférieure à celle réelle qui est ressortie à 20,8 %. Cette situation est largement imputable aux résultats de six États membres qui ont affiché des taux d'inflation considérablement plus élevés que ceux prévus : le Nigéria a obtenu une valeur réelle de 24,7 % comparativement à sa valeur prévue de 15,1 % ; le Ghana a enregistré une valeur réelle de 39,2 % contre une valeur prévue initiale de 29,4 % ; la Sierra Leone a affiché une forte hausse à 54,7 % de sa valeur réelle par rapport à celle prévue de 19,6 % ; le Libéria avec

une valeur prévue de 7,6 %, a obtenu une valeur réelle de 10,1 % ; la Gambie a eu une valeur réelle de 16,7 % par rapport à celle prévue de 17,1 %. La Guinée-Bissau a enregistré une valeur réelle de 7,2 %, contre une valeur prévue de 3,1 %.

En revanche, deux États membres ont affiché des taux d'inflation faibles : la Guinée a enregistré une valeur réelle de 8,0 % contre une valeur prévue de 9,2 % ; et Cabo Verde a obtenu une valeur réelle de 3,7 % contre une valeur prévue de 5,8 %.

Figure 44 : Taux d'inflation prévu et réel des États membres de la CEDEAO en 2023 (en pourcentage)

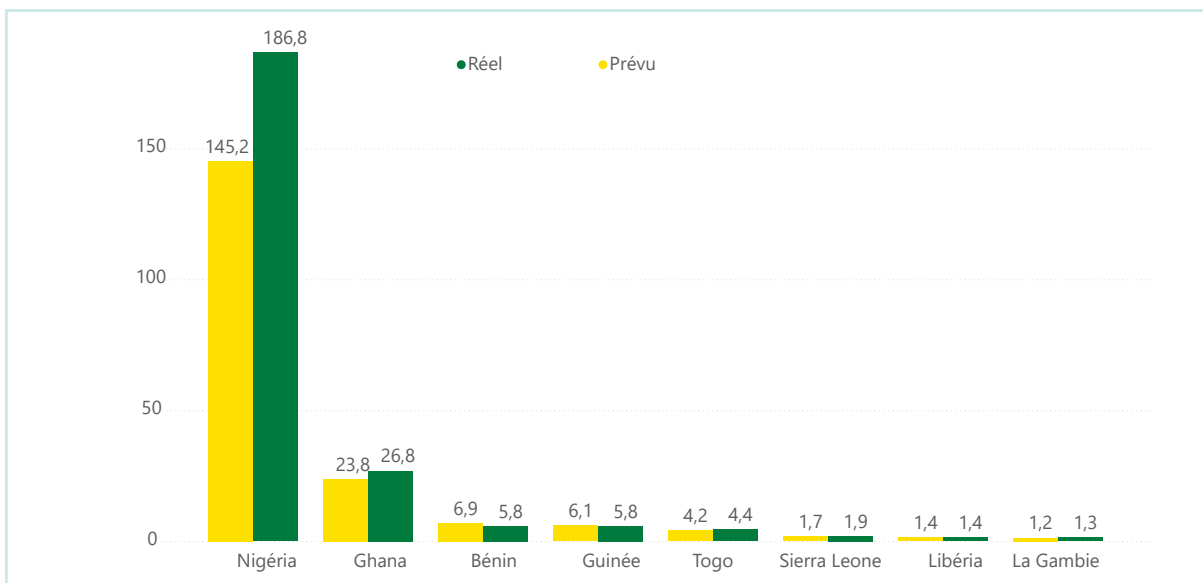


Source : Commission de la CEDEAO, 2024

L'écart entre la masse monétaire au sens large réalisée et celle estimée fait ressortir que le Bénin et la Guinée, n'ont pas atteint le niveau de la masse monétaire prévue en 2023. Au Nigéria, au Ghana, au Togo et en Sierra Léone, la masse monétaire réalisée est supérieure à celle prévue. Seul au Libéria,

la masse monétaire réalisée est égale à la masse monétaire prévue (Figure 45). Ces écarts pourraient être en lien avec l'effet de la politique monétaire et à l'expansion de la masse monétaire induite par la croissance des avoirs extérieurs et intérieurs nets des États membres de la CEDEAO énumérés ci-dessus.

Figure 45 : Valeurs Prévue et Réelles de la Masse Monétaire au Sens Large des États Membres de la CEDEAO en 2023 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024



2.9. PERSPECTIVES DES PERFORMANCES ÉCONOMIQUES RÉGIONALES DE LA CEDEAO

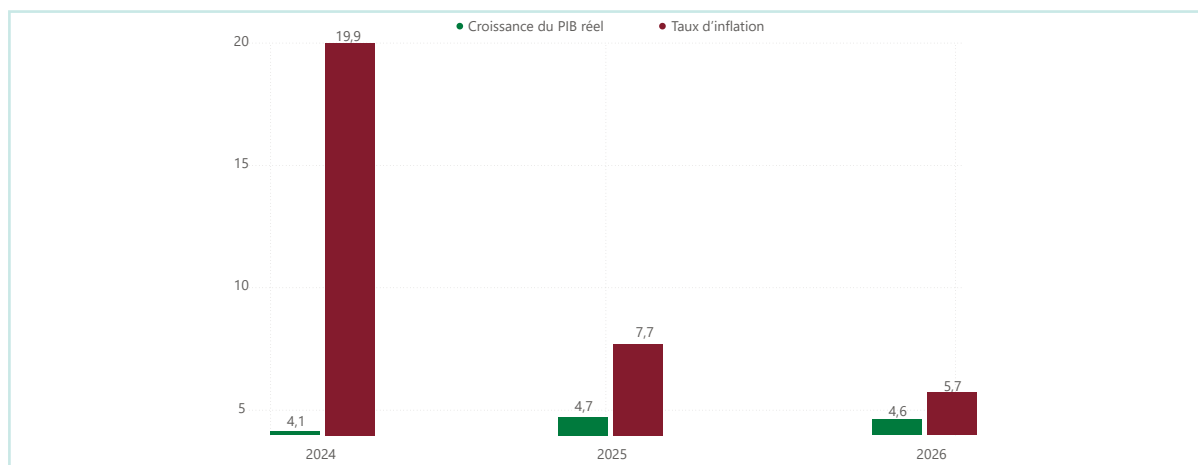
Les conditions de développement de l'économie mondiale prévoient un taux de croissance mondial de 2,6 % en 2024, avec des perspectives d'augmentation à 2,7 % en 2025 et 2026 (Banque Mondiale, 2025). Les perspectives de croissance pourraient être affectées par des fermetures plus longues que prévues dans l'industrie automobile, dans un contexte de politique monétaire restrictive. En outre, la hausse des pressions inflationnistes pèsera lourdement sur les dépenses de consommation, étant donné que les faiblesses des plus grandes économies du monde freinent la demande extérieure. Les effets positifs des prix élevés de l'énergie pourraient compenser la faiblesse de la demande intérieure dans les pays exportateurs d'énergie, ce qui pourrait entraîner une révision à la hausse des projections de croissance.

Selon la Banque Africaine de Développement (2024), la croissance de l'Afrique sera faible et fragile en raison des nombreux chocs nationaux, régionaux et mondiaux. L'escalade des prix des denrées alimentaires et de l'énergie pourrait menacer la sécurité alimentaire, accroître la pauvreté et le chômage. Les pressions inflationnistes dans les pays qui dépendent

des importations de denrées alimentaires et d'énergie, les problèmes de sécurité et le resserrement généralisé des politiques monétaires constituent d'autres facteurs majeurs de la performance de la croissance en Afrique. Du côté de la demande, la croissance devrait être tirée par l'absorption intérieure et la demande extérieure, tandis que du côté de l'offre, les secteurs primaire, secondaire et tertiaire devraient contribuer à la croissance économique.

Les perspectives de performance économique de l'espace CEDEAO sont assez prometteuses, étant donné que la croissance du PIB réel devrait passer de 3,9 % en 2023 à 4,1 % en 2024, pour ressortir à 4,7 % en 2025 et à 4,6 % en 2026. Ce taux est supérieur aux prévisions de 3,1 % de la ZMAO et les États membres de l'UEMOA devraient enregistrer des résultats supérieurs à la moyenne régionale, qui est de 6,9 %. Un éventuel cessez-le-feu entre la Russie et l'Ukraine aurait plusieurs effets directs et indirects sur la région, en particulier en termes de sécurité alimentaire, de commerce et de prix de l'énergie. Un cessez-le-feu peut rétablir des flux commerciaux normaux, stabiliser ou réduire les prix des denrées alimentaires, qui ont flambé en raison des perturbations de la chaîne d'approvisionnement.

Figure 46 : Projections du PIB Réel et du Taux d'Inflation de l'Espace CEDEAO de 2024-2026.



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

Le principal élément catalyseur des perspectives de croissance de la CEDEAO est la performance en termes de croissance économique dans des États membres tels que le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Sénégal et le Togo. Le Sénégal et le Bénin font partie des pays projetés parmi les 10 économies à la croissance la plus rapide en Afrique en 2025 (Encadré 2).

Encadré 2 : Les 10 Économies Africaines à la Croissance la plus Rapide en 2025

Le continent africain continue d'enregistrer des mutations économiques ; plusieurs pays devant enregistrer une croissance significative de leur PIB réel en 2025. Selon les dernières données du Fonds Monétaire International (FMI), ces projections reflètent les efforts en cours visant à accroître la production, attirer les investissements et renforcer le commerce régional. Même si les tendances du marché mondial et les développements politiques influenceront les aboutissements, les perspectives générales demeurent positives. Les 10 économies africaines qui enregistreront la croissance la plus rapide en 2025 sont présentées ci-dessous.

Le Sénégal devrait enregistrer un taux de croissance de 9,3 %, grâce aux investissements dans les infrastructures et à l'expansion du secteur de l'énergie. Les politiques du gouvernement axées sur les réformes économiques et les partenariats commerciaux régionaux ont fait du pays une force économique croissante en Afrique de l'Ouest.

L'économie béninoise devrait croître de 6,5 %, sous l'impulsion des améliorations dans le commerce, l'agriculture et les investissements publics. Les politiques gouvernementales axées sur la diversification de l'économie ont contribué à maintenir une croissance constante.

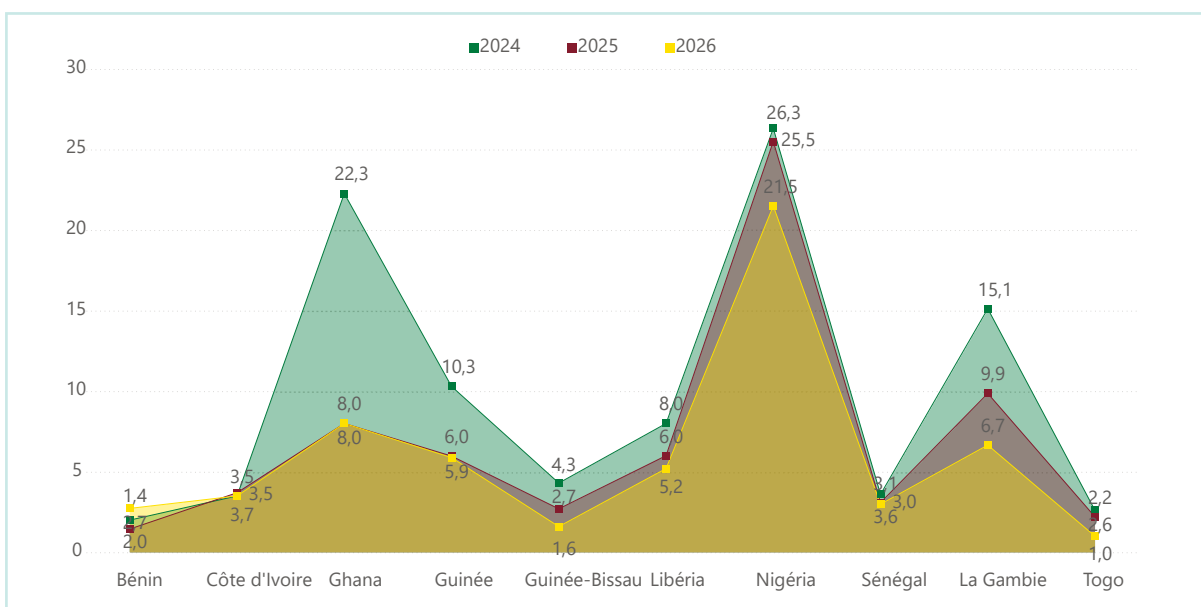
Source : Business Day 22 mars 2025



En outre, sept États membres de la CEDEAO devraient avoir un taux de croissance moyen d'au moins 5,0 % en 2024. Huit États membres afficheront un taux d'inflation à un chiffre, tandis que la Sierra Leone, le Nigéria, le Ghana et la Gambie afficheront un taux d'inflation à deux chiffres. Le retrait de trois États membres réduit la CEDEAO de 15 à 12. Cette situation est susceptible d'affaiblir l'influence régionale sur les affaires continentales et internationales. Elle peut également entraîner des tensions sécuritaires dans des États membres qui

partagent des frontières proches, tels que le Togo, le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Nigeria et le Sénégal. En outre, le taux d'inflation régional passera de 18,8 % en 2023 à 20,5 % en 2024, puis diminuera à 18,1 % en 2025 et à 15,4 % en 2026. Un cessez-le-feu dans la guerre entre la Russie et l'Ukraine atténuera les pressions inflationnistes et réduira les risques de faim, car la guerre a entraîné une augmentation des coûts du pain, de l'huile de cuisson et d'autres produits de base dans tous les États membres.

Figure 47 : Projection du Taux d'Inflation de certains États Membres de la CEDEAO de 2024 à 2026



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

Le Nigéria devrait avoir le taux d'inflation le plus élevé de l'espace CEDEAO, atteignant 20,3 % en 2025 avant de baisser à 18,6 % en 2026. Le Ghana, la Gambie et la Guinée devraient également afficher des taux d'inflation supérieurs à 5 %, avec des estimations de 8,0 %, 9,9 % et 6,0 %, respectivement, en 2025. Cependant, les prévisions pour 2026 indiquent une baisse des taux d'inflation ; ce qui laisse présager une stabilité macroéconomique au niveau des États membres. En revanche, les pays de l'UEMOA, notamment le Bénin, la

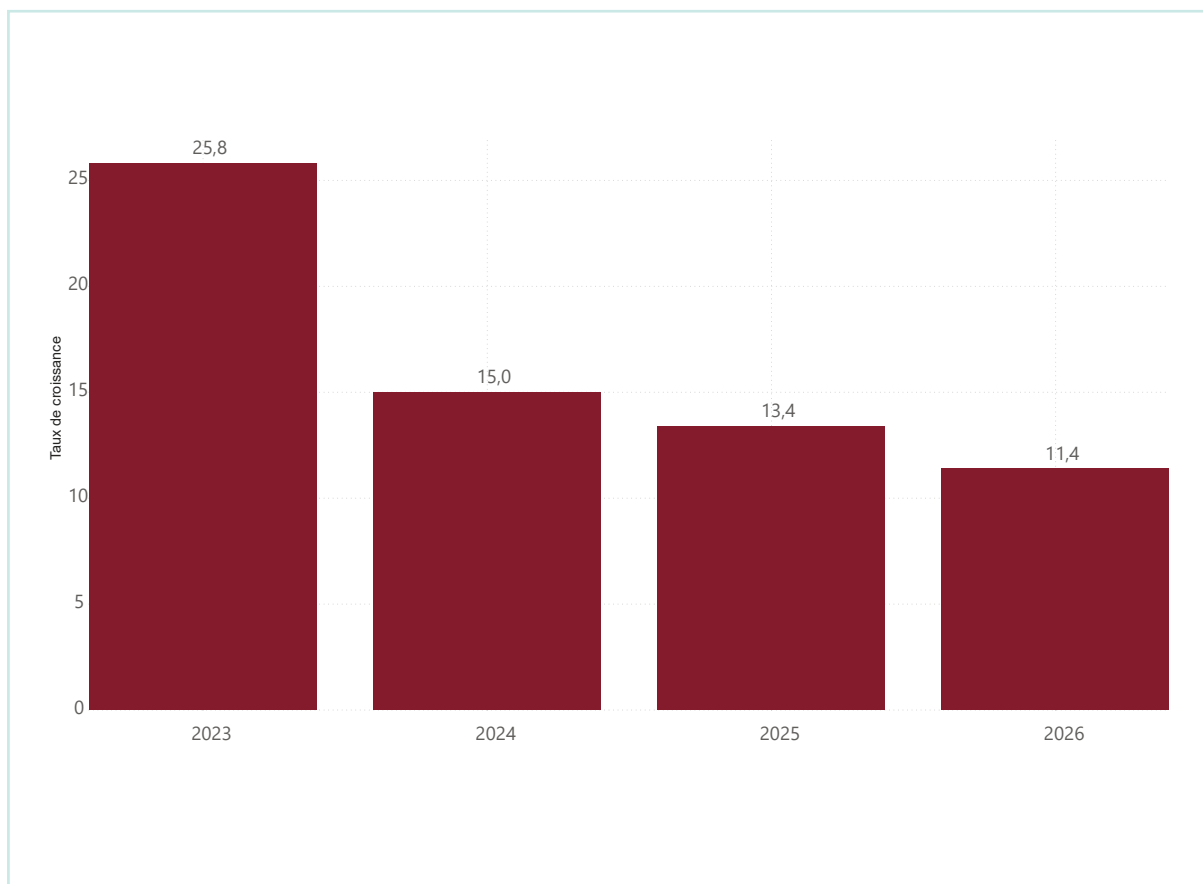
Côte d'Ivoire, le Togo, le Sénégal et la Guinée-Bissau, devraient maintenir des taux d'inflation nettement plus bas, généralement inférieurs à 5 %, avec une nouvelle baisse prévue pour 2026. Cette stabilité projetée peut être attribuée à leurs politiques économiques disciplinées et à un cadre monétaire commun. Dans l'ensemble, la plupart des États membres de la CEDEAO devraient afficher de faibles taux d'inflation en 2026, reflétant l'amélioration des conditions macroéconomiques.

Les perspectives globales de croissance économique de la région sont positives en raison de la performance probable du Nigéria, en tant que principal poumon économique. La situation au Ghana devrait avoir un impact négatif sur le PIB régional en 2024. L'activité économique au Nigéria devrait s'intensifier en 2024, passant de 2,9 % en 2023 à 3,3 % en 2024. La croissance économique du Ghana devrait s'établir à 1,4 % en 2024, contre 2,9 % en 2023, en raison de la faible production de pétrole persistant dans un contexte de crise énergétique et d'augmentation du service de la dette. Au niveau régional, les performances économiques de la Côte d'Ivoire et du Sénégal devraient compenser une partie des pertes. La Côte d'Ivoire devrait afficher un taux de croissance de 6,0 % en 2024, contre 6,5 % en

2023. De même, le Sénégal devrait connaître une croissance de 4,0 % en 2024, contre 3,4 % en 2023.

En ce qui concerne le secteur monétaire, mesuré par le taux de croissance de la masse monétaire au sens large, la Figure 48 illustre une baisse progressive entre 2024 et 2026, avec des réductions prévues de 15 % en 2024, 13,4 % en 2025 et 11,4 % en 2026. Ce ralentissement est en partie dû à la réduction du nombre d'États membres de 15 à 12. Cette réduction pourrait entraîner une contraction de la base monétaire régionale. L'augmentation des taux d'intérêt mondiaux pourrait restreindre, par ailleurs, l'accès au financement extérieur ; ce qui pourrait avoir un impact sur la stabilité économique de la région.

Figure 48 : Taux de Croissance de la Masse Monétaire au Sens Large dans l'Espace CEDEAO de 2023 à 2026



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

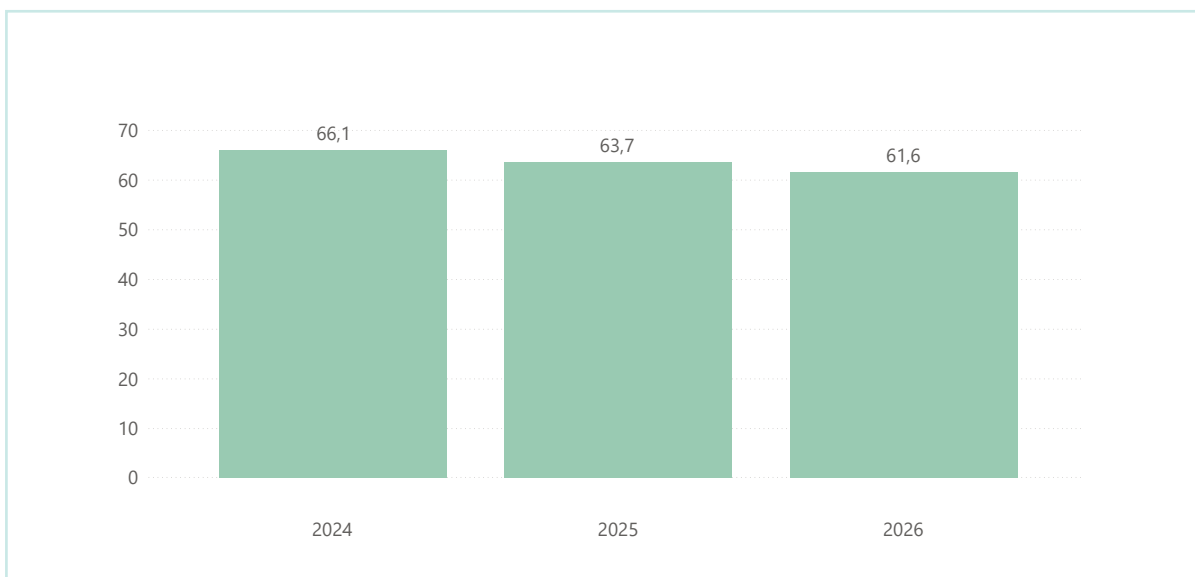


Les perspectives budgétaires de la région laissent entrevoir une relance économique rapide en 2024 et 2026. Selon les estimations du FMI, le ratio dette publique/PIB devrait fléchir de 67,4 % en 2023 à 66,1 % en 2024 décroître à 63,7 % en 2025, et poursuivre sa baisse à 61,6 % en 2026 (Figure 49). En outre, le ratio service de la dette/PIB devrait s'accroître à 5,1 % en 2024, puis régresser à 4,1 % en 2025 et à 3,9 % en 2026. Pour consolider cette relance, les États membres sont exhortés à renforcer leur capacité institutionnelle à conduire la transition et l'assainissement budgétaires dans la région.

Les États membres sont exhortés à renforcer leur capacité institutionnelle à conduire la transition et l'assainissement budgétaires dans la région.



Figure 49 : Ratio Dette Publique/PIB dans l'Espace CEDEAO de 2024 à 2026 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

La dette publique de l'espace CEDEAO reste un défi qui a des effets corrélatifs sur les efforts de développement. Pour la réduire, les gouvernements doivent mettre en œuvre des politiques budgétaires telles que la réduction des dépenses, l'augmentation de l'assiette fiscale et la promotion de la croissance économique, tout en mettant également l'accent sur des stratégies de gestion telles que la restructuration de la dette et l'amélioration de la transparence budgétaire.

Presque tous les États membres de la CEDEAO ont commencé à réduire leurs dépenses, à l'exception de Cabo Verde, de la Guinée et du Sénégal. En effet, le ratio des dépenses au PIB de Cabo Verde qui était de 24,8 % en 2023 devrait s'établir à 30,8 % en 2024 ; sur la même période, ceux de la Guinée et du Sénégal pourraient s'afficher, respectivement de 14,9 % à 15,8 %, et de 25,8 % à 26,5 %.

En raison des différentes réformes fiscales

dans les États membres de la CEDEAO, les recettes fiscales ont un effet considérable sur les recettes totales régionales, car de nombreux États membres connaissent une augmentation de leurs recettes totales, à l'exception du Ghana, du Libéria, de la Guinée et du Togo. Les recettes du Ghana devraient passer de 16,2 % du PIB en 2023 à 7,1 % en 2024, celles du Libéria de 18,3 % à 16,3 %, celles de la Guinée de 13,7 % à 12,9 % et celles du Togo de 19,6 % à 18,7 %. Dans l'ensemble, la dette publique en pourcentage du PIB devrait baisser grâce aux paiements et à la restructuration de l'encours de la dette.

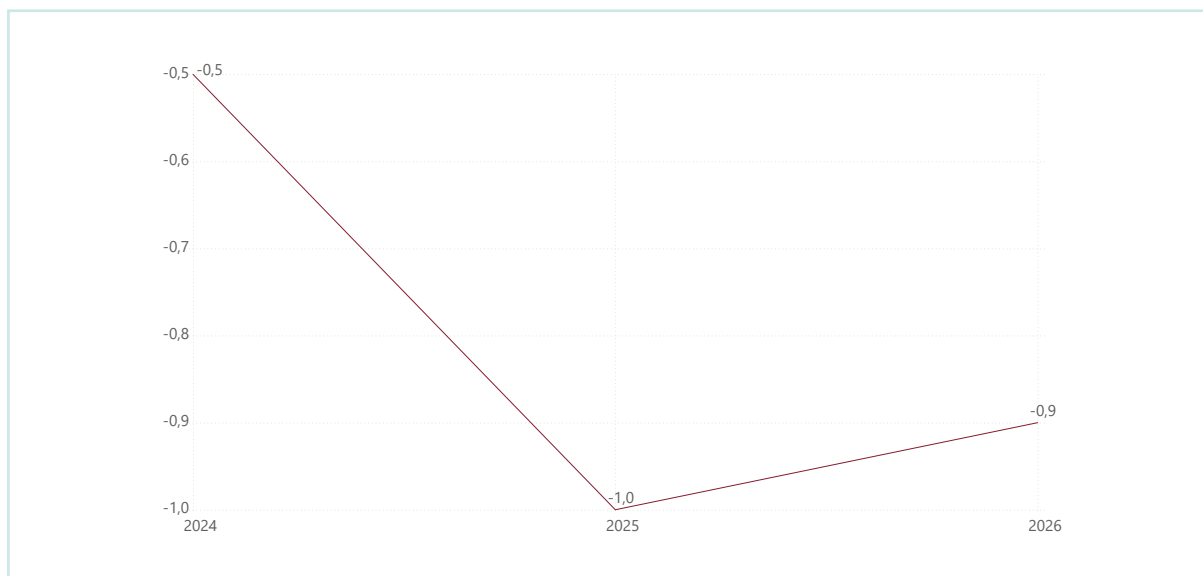
Les perspectives de performance du secteur extérieur régional devraient suivre le modèle de la demande mondiale. Le déficit de la balance des opérations courantes devrait se creuser de 0,5 % en 2024 à -1,0 % en 2025 et s'améliorer légèrement à 0,9 % en 2026. Le déficit commercial devrait faire baisser le déficit de la balance des opérations courantes en général. Les États membres de la CEDEAO qui exportent du cacao, des minerais et d'autres produits de base pourraient bénéficier

de meilleures conditions commerciales à mesure que les économies européennes se remettent des perturbations liées à la guerre Russo-Ukrainienne. Les déficits de la balance des opérations courantes dans les États membres à forte intensité de ressources et exportateurs de pétrole devraient se creuser, à l'instar du Nigéria dont la balance des opérations courantes devrait s'établir à 0,6 % en 2024.

La dette publique de l'espace CEDEAO reste un défi qui a des effets corrélatifs sur les efforts de développement. Pour la réduire, les gouvernements doivent mettre en œuvre des politiques budgétaires telles que la réduction des dépenses, l'augmentation de l'assiette fiscale et la promotion de la croissance économique, tout en mettant également l'accent sur des stratégies de gestion telles que la restructuration de la dette et l'amélioration de la transparence budgétaire.



Figure 50 : Projection de la Balance des Opérations Courantes de l'Espace CEDEAO de 2024 à 2026



Source : Commission de la CEDEAO, 2024



2.10. RISQUES À LA BAISSÉ ET À LA HAUSSE POUR LES PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES DE L'ESPACE CEDEAO

Les implications politiques, économiques et sécuritaires engendrées par le retrait du Mali, du Burkina Faso et du Niger de la CEDEAO pourraient fausser les perspectives socio-économiques de la région. En effet, la réduction du nombre d'États membres de la CEDEAO de 15 à 12 pourrait affaiblir son influence régionale et mondiale. L'intérêt croissant de ces pays et leurs liens plus étroits avec la Russie et d'autres puissances non occidentales peuvent potentiellement conduire à une redéfinition des paysages géopolitiques régionaux ; étant entendu que ces trois pays sont au cœur de la lutte contre les insurrections djihadistes au Sahel.

Par ailleurs, ce retrait exposera la région à nombre d'incertitudes et peut avoir un impact sur l'ensemble des échanges commerciaux dans la région. Ces pays sont enclavés et sont tributaires du Ghana, de la Côte d'Ivoire, du Bénin, Togo et du Nigéria pour le commerce en général et celui de transit. Leur retrait pourrait entraîner des coûts plus élevés et des défis logistiques tels que des restrictions aux frontières et des barrières commerciales accrues, affectant les entreprises et les consommateurs (Encadré 3).

Encadré 3 : Les Droits de Douane de 0,5 % affecteront les Activités des Commerçants au Nigéria/Niger

Certains commerçants de la zone de gouvernement local de Mai'adua de l'État de Katsina ont décrié jeudi les droits de douane supplémentaires de 0,5 % appliqués par l'Alliance des États du Sahel aux importations vers leurs États. S'exprimant lors d'entretiens séparés avec l'Agence de presse du Nigéria (NAN) à Kongolom, une ville frontalière de Mai'adua, ces

commerçants ont déclaré que l'augmentation des droits de douane aurait un impact négatif sur leurs activités commerciales. Ils ont plus particulièrement relevé l'effet potentiellement négatif de ces droits sur les commerçants le long des communautés frontalières entre le Nigéria et la République du Niger.

La NAN rappelle que le Mali, le Niger et le Burkina Faso se sont récemment retirés de la CEDEAO, un espace régional, et ont créé l'Alliance des États du Sahel. Ils ont également annoncé l'application d'un droit de douane supplémentaire de 0,5 % aux marchandises importées de l'extérieur des trois pays. Un commerçant installé le long de l'axe a déclaré à la NAN que cette initiative ne pouvait que perturber les relations commerciales de longue date entre les pays de la région.

Selon lui, cette situation s'explique par le fait que de nombreux commerçants des communautés frontalières dépendent des transactions quotidiennes pour faire vivre leurs entreprises et leurs familles. « Les petites et moyennes entreprises pourraient ne pas être en mesure de faire face aux dépenses imposées par cette nouvelle taxe. Si moins de marchandises traversent la frontière, les marchés de Mai'adua et « d'autres régions en pâtiront, ce qui entraînera une stagnation économique », a-t-il déclaré. Comme on a pu le constater, la mesure a en outre eu tendance à intensifier la contrebande, en particulier de la part des petits commerçants cherchant à contourner les canaux officiels, ce qui pourrait entraîner des pertes de recettes.

Les entreprises des communautés frontalières ont déjà été affectées par les fermetures de frontières et les problèmes diplomatiques, en particulier entre le Nigéria et la République du Niger. Les commerçants, a-t-il indiqué, pourraient réduire leurs importations ou chercher d'autres itinéraires pour éviter ce droit de douane, qui comporte ses propres risques. Pour sa part, un homme d'affaires a révélé que la majorité des commerçants dépendaient de petites marges bénéficiaires. « Tout coût supplémentaire affectera notre capacité à être compétitifs ; l'ajout d'un droit de 0,5 % ne fera qu'aggraver la situation. » Plutôt que de le rendre plus difficile, les deux gouvernements doivent plutôt trouver un meilleur moyen de soutenir le commerce. « Si cette situation perdure, les activités ralentiront et les Nigériens aussi bien que les Nigériens en souffriront ; de même, la pauvreté augmentera. »

Source : NAN

<https://www.vanguardngr.com/2025/04/alliance-of-sahel-states-0-5-tariff-ll-affect-businesses-in-nigeria-niger-traders/>

Dans la perspective d'un cessez-le-feu entre la Russie et l'Ukraine, la région pourrait bénéficier des retombées positives ; notamment, au niveau de la sécurité alimentaire et de la stabilisation des prix de l'énergie. En effet, le cessez-le-feu peut stabiliser les marchés mondiaux du pétrole, et réduire ainsi les coûts de l'énergie et du transport. Un cessez-le-feu pourrait stabiliser les taux de change, ce qui serait avantageux pour les entreprises et les consommateurs. Avec une meilleure stabilité mondiale, les biens et produits importés tels que les engrais, les machines et les denrées alimentaires deviendraient plus abordables, ce qui réduirait l'inflation dans toute la région.

Un autre risque majeur est celui des effets régionaux des deux décisions prises par les États-Unis d'Amérique en termes d'élévation des tarifs douaniers et de suspension temporaire des activités de l'Agence des États-Unis pour le Développement International (USAID) (Encadré 4).

Encadré 4 : La Réduction de l'Aide par Trump pourrait faire sombrer 5,7 millions d'Africains Supplémentaires dans l'Extrême Pauvreté l'An Prochain

Suite au décret présidentiel du 20 janvier 2025 portant réévaluation et réalignement de l'aide étrangère des États-Unis, l'USAID a commencé à diffuser des avis de suspension, en demandant aux bénéficiaires de surseoir à l'exécution des allocations et de s'abstenir d'encourir de nouveaux coûts. Par la suite, l'aide alimentaire d'urgence et les dépenses administratives nécessaires à l'administration de cette aide ont fait l'objet d'une dérogation de 90 jours, tout comme l'aide humanitaire essentielle fournie à plusieurs pays, notamment la République Centrafricaine (RCA), le Tchad, le Soudan du Sud, la République Démocratique du Congo, l'Ouganda et le Rwanda.

L'effet sur l'Afrique est particulièrement important

puisque les dépenses de santé représentent la plus grande partie de l'aide des États-Unis à l'Afrique. Les projets qui concernent la prévention et le traitement du VIH/sida sont facilement classés par catégorie dans le cadre du soutien à la planification familiale, qui a essuyé les critiques des administrations républicaines successives pendant plusieurs décennies. D'autres financements américains soutiennent la productivité agricole et la croissance économique, renforcent la sécurité, promeuvent la démocratie, les droits de l'homme et la gouvernance, et améliorent l'accès à une éducation et à des services sociaux de qualité. Une menace plane aujourd'hui sur toutes ces actions.

En dépit des critiques, l'aide demeure importante pour de nombreux pays pauvres d'Afrique. En 2023, le montant total de l'aide publique au développement (APD) octroyée par les pays de l'OCDE à l'Afrique s'élevait à 59,7 milliards de dollars EU. Étant donné que les États-Unis fournissent plus d'un quart de l'ensemble de l'aide au développement à la région, une modélisation fondée sur la Plateforme de prévision dénommée « International Futures » (de l'Université de Denver) estime que, l'an prochain, 5,7 millions d'Africains supplémentaires vivraient au-dessous du seuil de pauvreté extrême de 2,15 dollars EU si l'administration Trump venait à réduire l'aide au développement. À l'horizon 2030, près de 19 millions d'Africains de plus seront considérés comme extrêmement pauvres en comparaison avec le scénario du statu quo. Les chiffres diffèrent bien sûr d'un pays à l'autre, mais la République Démocratique du Congo, l'Éthiopie, la Somalie, le Niger, l'Ouganda et la Tanzanie seront les plus touchés en raison du nombre important de leur population.

Dans le scénario modélisé pour ce blog, l'aide à l'Afrique est réduite de 20 % (par rapport à l'estimation de 26 % d'aide fournie par les États-Unis) en partant du principe que certaines aides survivront aux coupes - mais l'impact reste massif compte tenu de l'énorme portée de l'aide américaine. Tous les pays africains, à l'exception de l'Érythrée, ont bénéficié d'une aide des États-Unis en 2023. L'Éthiopie a été le plus grand bénéficiaire des fonds de l'USAID, avec plus de 1,7 milliard de dollars EU. Les autres grands bénéficiaires du soutien au développement économique de l'USAID ont été la Somalie, la République Démocratique du Congo (RDC), le Nigéria, le Kenya, le Soudan du Sud, l'Ouganda, le Mozambique, la Tanzanie, l'Afrique du Sud, la Zambie et le Malawi, qui ont chacun reçu plus de 400 millions de dollars EU en 2023.

Source : Ffutures.issafrica.org, 2025



La question la plus importante est de savoir comment les États membres de la CEDEAO réagiront à cette situation et intégreront la décision de suspension des activités de l'USAID comme une opportunité qui leur est offerte de repenser la relation avec l'aide étrangère ainsi que celle liée au développement.

La hausse des tarifs douaniers américains ciblant principalement la Chine, l'Union européenne, le Canada et le Mexique a des répercussions sur le commerce mondial, notamment des conséquences indirectes sur l'espace CEDEAO. L'incapacité des États membres à s'adapter aux hausses tarifaires pourrait avoir un effet négatif sur les perspectives de croissance. Le risque devient permanent car la militarisation des tarifs douaniers n'est pas seulement une politique commerciale, mais constitue un remodelage de la souveraineté économique mondiale (Encadré 5). Les effets probables comprennent des perturbations dans les flux commerciaux et d'investissement, étant donné que des droits de douanes plus élevés sur les marchandises chinoises peuvent conduire les pays affectés à rechercher des marchés alternatifs. Elle risque également d'accroître la concurrence des exportations vers le marché américain et la demande de produits.

Encadré 5 : Trump s'apprête à Remodeler l'Économie Mondiale et la Conduite des Affaires dans le Monde

L'option consistant à appliquer des droits de douanes universels de 20 % constitue le seul moyen de récolter une partie des recettes colossales de plusieurs milliards de dollars dont certains de ses conseillers ont fait état. Récemment, le président Trump s'est voulu catégorique sur le fait que les droits de douane seraient « réciproques » et que les États-Unis seraient « plus conciliants » envers leurs partenaires

commerciaux. Pour autant, il n'est pas exclu que des droits de douane de 10 ou 20 % soient imposés sur une grande échelle si, par exemple, les États-Unis estiment que les taxes sur la valeur ajoutée équivalent à des droits de douane. Il est possible que les pays soient globalement répartis en différentes catégories de droits de douane, qui seraient en fait universels. Comme me l'a dit un négociateur du G7 ce week-end, « tout dépend du président Trump ».

Un tel système, assorti de mesures de rétorsion équivalentes à l'échelle mondiale, entraînerait une contraction de 1 % de l'économie du Royaume-Uni, ce qui suffirait à anéantir la croissance et à susciter des pressions en faveur d'une augmentation des impôts ou d'une réduction des dépenses. Le coût total dans le monde pourrait, selon une étude de l'école de commerce d'Aston University, s'élever à 1,4 milliards de dollars (1,1 milliards de livres sterling), car les échanges commerciaux sont détournés et les prix augmentent. Dans l'industrie, l'on s'attend à ce que l'Union européenne cible les entreprises technologiques américaines.

Le contraste pourrait être saisissant si le Royaume-Uni décidait non seulement de s'abstenir de représailles, mais aussi d'accorder une réduction d'impôt importante aux grandes entreprises technologiques américaines. Les guerres commerciales sont difficiles à gagner et faciles à perdre pour tout le monde. Un droit de douane universel de 20 %, ou un taux équivalent, porterait un coup historique au système commercial mondial. Il existe cependant quelque chose de plus grand. Comme l'a déclaré le vice-président JD Vance dans un discours prononcé le mois dernier, la mondialisation a échoué aux yeux de cette administration parce que l'idée était que « les pays riches progresseraient dans la chaîne de valeur, pendant que les pays pauvres fabriqueraient les choses les plus simples ». Cette stratégie n'ayant pas porté ses fruits, en particulier dans le cas de la Chine, les États-Unis tournent le dos au reste du monde. Si les États-Unis poussent trop loin leur stratégie en s'écartant de leurs alliés aujourd'hui, la Chine sera aux aguets. Le tribut payé par les entreprises américaines en Europe pourrait, par exemple, être compensé par l'arrivée au Royaume-Uni d'appareils électroniques, de vêtements et de jouets bon marché en provenance de l'Est, détournés du marché américain, ce qui ferait baisser les prix. Le processus qui s'amorcera plus tard au bout du compte n'est pas seulement destiné à remodeler l'Amérique et le commerce, mais aussi la façon dont le monde a été géré jusqu'à présent.

Source : <https://www.bbc.com/news/articles/c99pvl3ne3o>

En outre, les États membres de la CEDEAO bénéficiant de la Loi sur la Croissance et les Opportunités Économiques en Afrique (AGO), qui donne un accès en franchise de droits aux marchés américains, pourraient être confrontés à l'incertitude due aux nouvelles politiques protectionnistes des États-Unis (Encadré 6).



Encadré 6 : Un Nouveau Droit de Douane de 14 % appliqué aux Échanges en franchise de Droits dans le Cadre de l'AGO entre le Nigéria et les États-Unis – selon le Président de la NACC

L'application d'un droit de douane général de 14 % aux produits nigériens compromettrait l'accès en franchise de

droits accordé actuellement dans le cadre de l'AGO. En vertu de cette loi, les exportations nigérianes éligibles entrent aux États-Unis en franchise de droits, ce qui leur confère un avantage en termes de prix. L'imposition d'une taxe à l'importation de 14 % annihile cet avantage en rendant les produits nigériens plus chers sur le marché américain. Cette perte de traitement préférentiel pourrait avoir plusieurs contre-coups, notamment une augmentation des coûts. Les exportateurs nigériens (et les importateurs américains) seraient soudainement confrontés à une augmentation de 14 % du coût de leurs produits, ce qui pourrait les obliger à relever leurs prix ou à subir des pertes. À titre d'exemple, un article vestimentaire nigérian qui entrait aux États-Unis en franchise de droits serait désormais frappé d'un droit de douane de 14 %, ce qui réduirait à néant une grande partie de sa marge concurrentielle. Il en résulterait aussi une régression de la concurrence. Les produits nigériens deviendraient relativement plus onéreux que les exportations en provenance d'autres pays bénéficiant de l'AGO qui ne sont pas encore soumises à des droits de douane. Les secteurs qui ont des marges minimes seraient les plus durement touchés. Nos analystes ont noté que les exportations de vêtements et d'automobiles des pays africains seraient durement touchées par une hausse soudaine des droits de douane, car ces secteurs d'activité dépendent des préférences de l'AGO pour être compétitifs. Il en va de même pour les exportations non pétrolières du Nigéria qui n'en sont qu'à leurs débuts : un tarif douanier même modéré peut les rendre non compétitives. Troisièmement, les volumes d'exportation seront plus faibles. Au fil du temps, les droits de douane pourraient conduire les acheteurs américains à réduire leurs commandes provenant du Nigéria ou à se tourner vers d'autres fournisseurs bénéficiant d'un accès en franchise de droits. Les exportateurs nigériens pourraient voir leurs ventes diminuer sur le marché américain, annihilant ainsi les gains réalisés dans le cadre de l'AGO. En substance, le droit de douane de 14 % annule effectivement une grande partie de l'avantage conféré au Nigéria par l'AGO, défavorisant ses exportateurs et risquant de réduire les exportations du Nigéria à destination des États-Unis s'il reste en vigueur. En résumé, le tarif douanier annihile l'avantage principal dont bénéficie le Nigéria dans le cadre de l'AGO - l'entrée en franchise de droits - et pourrait avoir une incidence négative sur les recettes d'exportation et les efforts de diversification.

Source : <https://search.app/RGkqk> 4 April 2025



En revanche, l'imposition de droits de douanes pourrait inciter les pays concernés à s'approvisionner en produits de l'espace CEDEAO. Comme ces pays cherchent de nouveaux fournisseurs, les États membres de la CEDEAO pourraient avoir l'occasion d'étendre leurs relations commerciales avec ces derniers, en particulier avec la Chine, l'Inde et l'UE. Les hausses tarifaires peuvent potentiellement accroître l'importance de l'Afrique dans les chaînes d'approvisionnement mondiales, donnant à la région une position de négociation plus forte dans les futurs accords commerciaux. Toutefois, l'augmentation des droits de douanes sur les biens industriels peut entraîner une hausse des coûts de production pour les entreprises qui dépendent des machines, des appareils électroniques et des matières premières importées ; ce qui entraînerait des pressions inflationnistes.

Le deuxième risque majeur tient à la suspension temporaire des activités de l'USAID et à la possibilité de la rendre permanente. Les États-Unis étant l'une des principales

sources d'aide étrangère, cette décision pourrait affecter particulièrement les États membres de la CEDEAO, notamment ceux qui bénéficient d'un soutien financier et sont en proie à une grave crise humanitaire et sanitaire. Par exemple, après la Banque Mondiale, les États-Unis sont le deuxième bailleur de fonds du Libéria. L'USAID devrait injecter 434 millions de dollars EU dans le pays entre 2025 et 2026. En 2025, une subvention d'un montant de 51 millions de dollars EU a été annulée. Une baisse significative des revenus secondaires s'ensuivra au cours de la même année. Ce sont 22,5 millions de dollars EU qui sont consacrés à la santé et à l'aide humanitaire ; 11,2 millions de dollars EU sont alloués à l'agriculture ; et 22,5 millions de dollars EU viennent en soutien à des initiatives dans le domaine de l'éducation. L'éventualité d'une suspension permanente de l'aide de l'USAID soulèverait des questions fondamentales sur la capacité des États membres de la CEDEAO à garantir leur autonomie dans des secteurs essentiels tels que la santé, l'éducation et l'agriculture.

En revanche, l'imposition de droits de douanes pourrait inciter les pays concernés à s'approvisionner en produits de l'espace CEDEAO. Comme ces pays cherchent de nouveaux fournisseurs, les États membres de la CEDEAO pourraient avoir l'occasion d'étendre leurs relations commerciales avec ces derniers, en particulier avec la Chine, l'Inde et l'UE. Les hausses tarifaires peuvent potentiellement accroître l'importance de l'Afrique dans les chaînes d'approvisionnement mondiales, donnant à la région une position de négociation plus forte dans les futurs accords commerciaux. Toutefois, l'augmentation des droits de douanes sur les biens industriels peut entraîner une hausse des coûts de production pour les entreprises qui dépendent des machines, des appareils électroniques et des matières premières importées ; ce qui entraînerait des pressions inflationnistes.





CHAPITRE 03

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DE COMMUNICATION : ÉLÉMENTS CATALYSEURS DE L'INTÉGRATION ÉCONOMIQUE DANS LA CEDEAO

1. INTRODUCTION

Une infrastructure appropriée est un facteur clé du développement socio-économique et de la promotion de l'intégration régionale. Les composantes clés des infrastructures sont l'électricité, les transports, les technologies de l'information et de la communication (TIC) ainsi que l'eau et l'assainissement. Les objectifs clés du Traité révisé de la CEDEAO (1993) sont la création d'un marché commun, l'harmonisation et la coordination des politiques nationales et la promotion de programmes, de projets et d'activités d'intégration dans plusieurs secteurs, notamment ceux des transports et des communications. L'article 32 du Traité fait état de l'utilisation des infrastructures de transport et de communication pour le développement régional et la réalisation de la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux, ainsi que de l'intégration économique régionale.

La Vision 2050 de la CEDEAO cible l'avènement d'une « *Communauté de peuples pleinement intégrée, vivant dans une région pacifique et prospère, dotée d'institutions fortes et dans le respect des droits et libertés fondamentaux, tendant à un développement inclusif et durable* ». Cette vision s'articule autour de 5 piliers, correspondant à des objectifs stratégiques clés et à plusieurs Orientations Stratégiques (OS) de mise en œuvre. Le pilier 3 met l'accent sur l'approfondissement de l'intégration économique, l'intensification du développement des infrastructures et l'amélioration de l'interconnectivité.

Le chapitre examine l'état et les perspectives des infrastructures de transport et de communication en tant que catalyseurs de l'intégration régionale au sein de la CEDEAO. Il analyse l'importance, l'état et l'impact des infrastructures de transport et de communication dans la réalisation des

objectifs fondamentaux de la CEDEAO. Il fait également une analyse FFOM (SWOT) des infrastructures de transport et de communication et analyse la situation de la CEDEAO dans le processus de réalisation des ODD 9 d'ici 2030.

2. IMPORTANCE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DE COMMUNICATION : ÉLÉMENTS CATALYSEURS DE L'INTÉGRATION DANS LA CEDEAO

L'article 32 du Traité révisé de la CEDEAO sur la Politique commune des transports et des communications indique que les États membres devraient élaborer progressivement une politique commune des transports et des communications par l'amélioration de leurs réseaux de transport et de communication existants et la création de nouveaux réseaux, afin de renforcer la cohésion entre eux et de favoriser la circulation des personnes, des biens et services au sein de la Communauté.

2.1. TRANSPORT

Le transport joue un rôle crucial dans le développement du capital humain et de la réduction de la pauvreté, en contribuant positivement à la croissance économique régionale. Il permet également la croissance économique et la création d'emplois ; ce qui en fait un aspect essentiel des efforts de réduction de la pauvreté dans la région. Les coûts de transport représentent une part importante de la structure des coûts des marchandises que les États membres de la CEDEAO produisent ou importent (CEDEAO, 2022). Le transport comprend différents domaines modaux, notamment le transport routier, les chemins de fer, les services de transport aérien, le transport maritime et le transport par les voies navigables intérieures.

2.1.1. Transport Routier

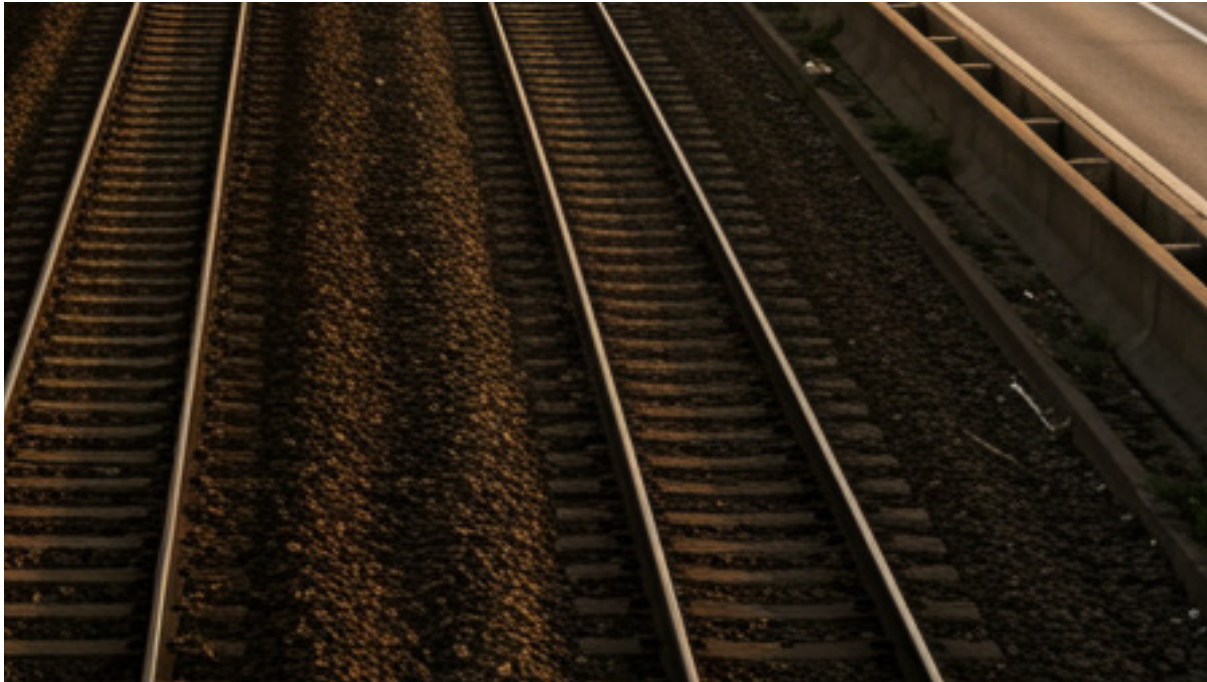
Le transport routier comprend l'infrastructure, le mobilier et les accessoires connexes, ainsi que les services, y compris les véhicules motorisés et non motorisés. L'infrastructure routière est le principal mode de transport de marchandises et de passagers ; le transport routier étant un élément moteur de cette contribution. Il a été noté qu'aucun mode de transport ne peut être considéré comme étant le seul facteur sous-tendant le développement socio-économique. Toutefois, la CEDEAO (2022) a fait observer que 80 % des déplacements de passagers et 80 % du transport des marchandises sont effectués sur le réseau routier de la région ; ce qui fait du transport routier un moteur important de développement dans la région. La quantité et la qualité de l'infrastructure routière et des services connexes ont une incidence sur la facilité, le coût de la conduite des affaires dans la région et, par conséquent, sur la compétitivité du commerce intrarégional et international.

L'importance du transport routier peut être analysée dans le contexte de l'intégration régionale et de l'accessibilité. La disponibilité des réseaux routiers facilite les activités transfrontalières et peut être mise à profit pour stimuler la production en termes de temps et de coût de déplacement. La mise en œuvre des « Corridors sans frontières en Afrique de l'Ouest » visait à regrouper les investissements concrets dans les infrastructures routières et la modernisation des infrastructures douanières. Celle-ci est basée sur les impacts économiques des corridors routiers régionaux, y compris le corridor Dakar-Lagos. Cette initiative vise à relier les capitales de tous les États côtiers membres de la CEDEAO afin d'assurer la réalisation optimale de l'intégration régionale par l'accessibilité. D'autres mesures sont l'introduction de moyens de transport et de transit « un corridor et post frontière unique » pour le suivi des performances et le renforcement des capacités.



Une route représentant les infrastructures de transport dans la région de la CEDEAO.





Une voie ferrée représentant les infrastructures de transport dans la région de la CEDEAO.

2.1.2. Transport Ferroviaire

Le transport ferroviaire représente un mode alternatif plus respectueux de l'environnement relativement au transport routier et facilite les activités logistiques et commerciales sur les marchés mondiaux. La liaison des lignes de chemin de fer pour l'intégration régionale est vitale car elle joue un rôle important dans le développement socio-économique et politique de la région. En termes de croissance économique et d'interconnectivité, il a l'avantage de stimuler la croissance économique en réduisant les coûts logistiques du transport de marchandises en vrac sur de plus longues distances à travers la région de la CEDEAO.

La réduction des coûts des intrants et des extrants de la production est un facteur de croissance économique. L'amélioration de la connectivité ferroviaire stimule le commerce transfrontalier entre les États membres. Le réseau peut être développé en corridors stratégiques permettant des voies d'exportation efficaces et l'emplacement des industries essentielles pour tirer parti

d'un transport plus efficient. Les couloirs de transport intermodal sont importants pour offrir des alternatives aux usagers du transport en termes de réduction des coûts de transport de marchandises volumineuses et de gros volumes de marchandises sur de plus longues distances.

2.1.3. Transport par les Voies Navigables Intérieures

Les fleuves Gambie, Sénégal et Niger sont les trois principaux fleuves qui composent le réseau fluvial de la région. En termes de distribution et de transport des ressources, chacun de ces fleuves est important. Par exemple, le fleuve Niger, qui est bien connu pour sa taille et son importance dans l'agriculture, fournit de nombreux établissements le long de ses rives, soutenant les activités de pêche et d'irrigation. Le transport fluvial est limité dans sa portée et est utile principalement durant les activités saisonnières et localisées. Cette restriction souligne l'importance des ports maritimes cruciaux en tant que principaux points d'entrée pour la connectivité mondiale et le commerce dans la CEDEAO.

En ce qui concerne les impacts du transport par voie navigable sur la croissance économique, le transport fluvial dessert efficacement les communautés des bassins fluviaux de Guinée, du Bénin et du Nigeria avec un transport à faible coût, mais pas en grands volumes. La particularité géographique de la traversée de quelques États membres offre de bonnes opportunités de croissance économique grâce au commerce intrarégional. L'impact des transports intérieurs sur le développement inclusif et durable montre que ce mode de transport fournit des services limités ou localisés pour la circulation des personnes, des biens et des services à l'intérieur du bassin fluvial en l'absence d'autres modes de transport bien développés. Un système de transport fluvial développé améliorera les activités économiques dans les domaines de l'agriculture, de la pêche, de l'accès aux équipements sociaux et offrira la possibilité de réduire la pauvreté.

2.1.4. Transport Aérien

Le transport aérien est essentiel à l'intégration et au développement économiques de la CEDEAO. Il facilite le commerce en permettant une circulation plus rapide des marchandises, plus particulièrement des articles de grande valeur et périssables ; ce qui stimule les exportations et les importations. Un transport aérien efficace attire les investissements nationaux et étrangers grâce à l'amélioration de la connectivité et de l'infrastructure. Le commerce intrarégional tire parti de l'expédition rapide des marchandises ; et ouvre de nouveaux marchés aux entreprises tout en renforçant la collaboration entre les États membres. Le transport aérien renforce l'intégration régionale en reliant les États membres, en favorisant la collaboration économique et en promouvant le tourisme ainsi que les échanges culturels. Une meilleure connectivité du transport aérien améliore également l'accès à l'éducation et renforce les liens sociaux.

Le transport aérien relie les États membres de la CEDEAO aux marchés mondiaux, attire les investissements étrangers tout en renforçant les relations commerciales. À l'intérieur des pays, il rallie les zones éloignées, réduit le temps de trajet et soutient le développement régional. Il améliore également les services d'urgence, facilite les opérations commerciales, réduit les délais d'approvisionnement et simplifie la logistique. Il permet de baisser ainsi les coûts de stockage, tout en facilitant le commerce mondial et en atténuant les risques de retard. Pour les articles de grande valeur, le transport aérien a un meilleur rapport coût/efficacité en raison de sa rapidité.

2.1.5. Transport Maritime

Le transport maritime stimule la croissance économique mondiale en rendant possible le déplacement de grandes quantités de marchandises ; ce qui le rend rentable pour le commerce international. Il est crucial pour le développement socio-économique régional, puisqu'il facilite le commerce grâce à l'accès aux marchés mondiaux et à son faible coût. Ce type de transport contribue au PIB, en particulier dans les États membres dotés de grands ports, tout en créant des emplois, tant dans le transport maritime, les opérations portuaires que les secteurs connexes.

L'amélioration des liaisons maritimes renforce l'intégration régionale, soutient les accords commerciaux et favorise la coopération. Les investissements dans les installations portuaires stimulent la capacité commerciale et soutiennent les communautés côtières. Les services de croisière et de ferry favorisent le tourisme et les échanges culturels. Le transport maritime permet d'approvisionner en fournitures d'urgence en cas de crise et renforce la résilience économique en créant des routes commerciales alternatives. En définitive, les ports sont essentiels au progrès économique



local, à de nombreuses commodités de déplacement, à la création d'emplois et au soutien de diverses industries.

2.2. COMMUNICATION

Dans les contextes contemporains, le terme « communication » fait principalement référence à la communication numérique, qui englobe la voix, les messages et la vidéo. Bien qu'ils ne soient pas totalement obsolètes, les médias traditionnels tels que le papier, le courrier et la télévision analogique sont de plus en plus remplacés par des modes de communication plus efficaces. La pertinence de la communication numérique en tant qu'élément catalyseur de l'intégration économique régionale dans la CEDEAO est clairement établie dans les documents énonçant sa vision et sa stratégie. Dans celui de la Vision 2050, la CEDEAO affirme clairement l'importance de la communication numérique et encourage les investissements dans une infrastructure de réseau de qualité et des solutions de transformation numérique. Elle reconnaît les activités socio-économiques connexes, avec leurs nombreuses utilisations telles que le commerce, l'administration, les services sanitaires, les services agricoles et les services éducatifs, tous en ligne ; comme contribuant à la création d'emplois, à la promotion de l'éducation et à la stimulation de la compétitivité et de l'innovation.



Appareil de communication

Le Rapport 2023 sur l'économie numérique pour l'espace CEDEAO confirme « *que le développement continu de l'infrastructure numérique en Afrique de l'Ouest est essentiel à la stimulation de la croissance économique, l'amélioration de l'inclusion numérique et à la promotion de l'innovation dans diverses industries* ». Présentement, l'administration publique et le secteur privé ne peuvent plus fonctionner efficacement sans s'engager résolument dans la digitalisation de leurs processus internes et de leurs services aux citoyens et aux clients. Avec ce type d'économie, les impacts positifs et les avantages pour toute organisation, notamment sous la forme d'une amélioration du chiffre d'affaires et des résultats nets, de la productivité et de la transparence, sont à la fois rapides et tangibles. La communication a largement évolué pour devenir un ensemble de processus numériques. L'infrastructure de communication à laquelle il est fait référence dans le présent document concerne l'infrastructure numérique nécessaire à l'échange régulier et sûr de données.

3. ÉTAT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DE COMMUNICATION DANS L'ESPACE CEDEAO

3.1. INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORT ROUTIERS

La portée de l'évaluation intégrera l'infrastructure routière et les services connexes qu'elle fournit. L'évaluation portera également sur la quantité et la qualité, qui sont des facteurs importants pour le coût et la fiabilité des services, ainsi que sur l'opportunité qu'elle offre au grand public de profiter de l'investissement en termes d'accessibilité.

3.1.1. Infrastructures et Services de Transport Routier

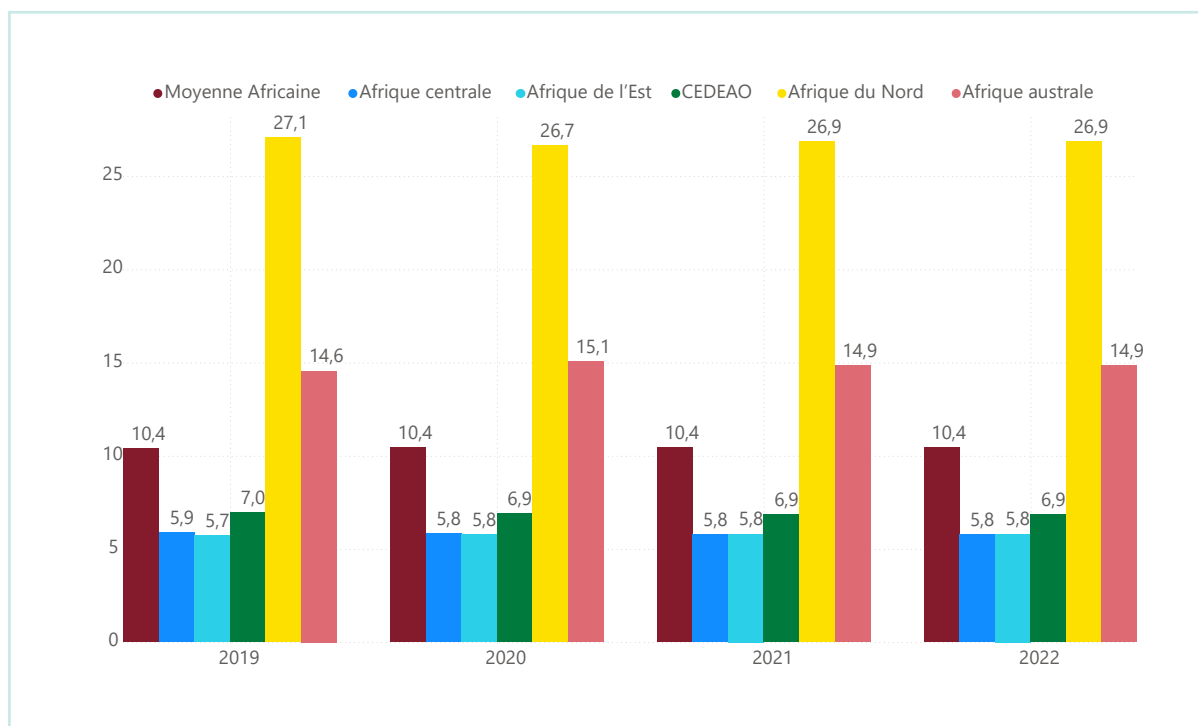
i. Indice composite du transport routier

L'efficacité et l'efficience des infrastructures en Afrique sont évaluées à l'aide de divers critères adaptés aux groupes de revenus et aux régions. L'Indice de Développement des Infrastructures en Afrique (AIDI) de la Banque Africaine de Développement mesure les progrès des infrastructures sur la base de quatre composantes : les transports, l'électricité, les TIC, l'eau et l'assainissement, à travers neuf indicateurs. Par une méthode de réduction des données, un seul indice normalisé de 0 à 100 est généré. Ainsi plus la valeur de l'indice est élevée, plus le pays est prêt à répondre aux besoins en infrastructures nécessaires à son développement on est proche de 100, mieux c'est. L'indice composite des transports, une composante clé de l'AIDI,

a montré que la CEDEAO était à la traîne de la moyenne africaine mais surpassait l'Afrique de l'Est et centrale de 2019 à 2022 ; l'Afrique du Nord et l'Afrique australe étant en tête des progrès en matière de développement.

L'évaluation de l'indice composite des transports dans la figure 1 indique la performance de la région de la CEDEAO par rapport aux autres blocs régionaux en Afrique. La région, avec un score moyen de 6,9, s'en est mieux sortie que les régions de l'Afrique de l'Est et centrale, avec des scores moyens de 5,8, qui sont inférieurs à la moyenne africaine qui s'élève à 10,4. La tendance montre une légère baisse des scores pour toutes les régions de 2020 à 2022, à l'exception de l'Afrique de l'Est. Les régions de l'Afrique du Nord et de l'Afrique australe ont obtenu des scores moyens de 26,9 et 15,7 respectivement, ce qui indique que le développement des infrastructures progresse plus rapidement dans ces régions.

Figure 51 : Indice Composite du Transport de 2019 à 2022



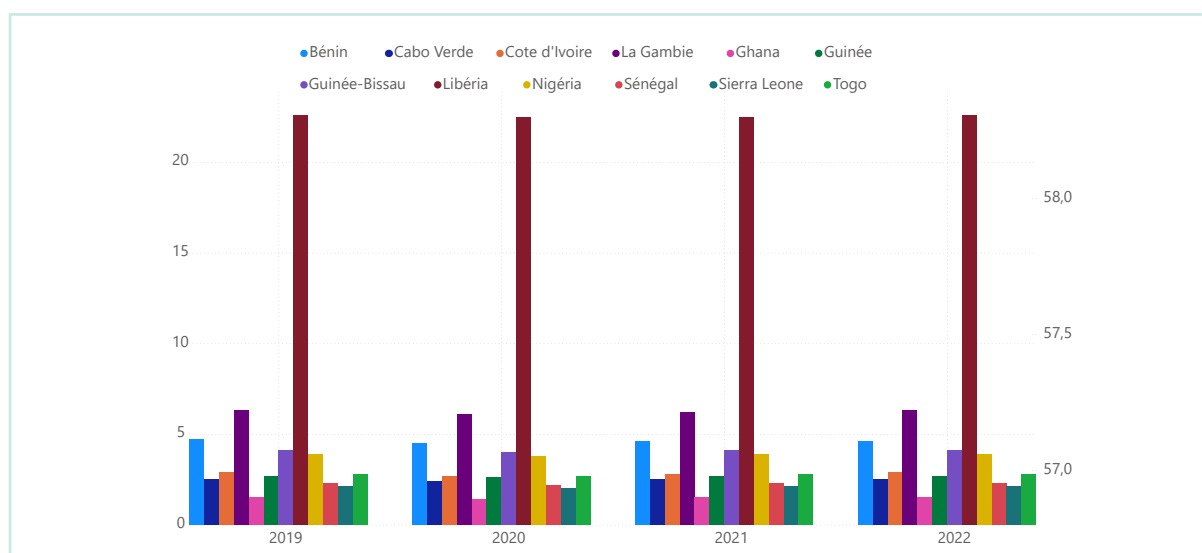
Source : Commission de la CEDEAO, à partir des données et Calculs de l'auteur à partir du Programme de connaissances sur les infrastructures en Afrique, 2023



La comparaison de l'Indice composite du transport pour les États membres dans la Figure 52 fait ressortir un changement minime sur la période 2019-2022 ; ce qui indique une faible amélioration de la densité des routes revêtues dans les États membres. Il ressort des notes

de l'indice du transport des États membres pour l'année 2022 que seuls Cabo Verde (25,5) et le Ghana (11,4) ont pu obtenir des notes supérieures à la moyenne africaine de 10,4. Avec une note de 7,6, la Gambie dépasse la moyenne de la CEDEAO, qui est de 6,9.

Figure 52 : Notes de l'Indice Composite du Transport de 2019 à 2022



Source : Commission de la CEDEAO, à partir des données du Programme de connaissances sur les infrastructures en Afrique, 2023

ii. État du réseau routier et des services connexes

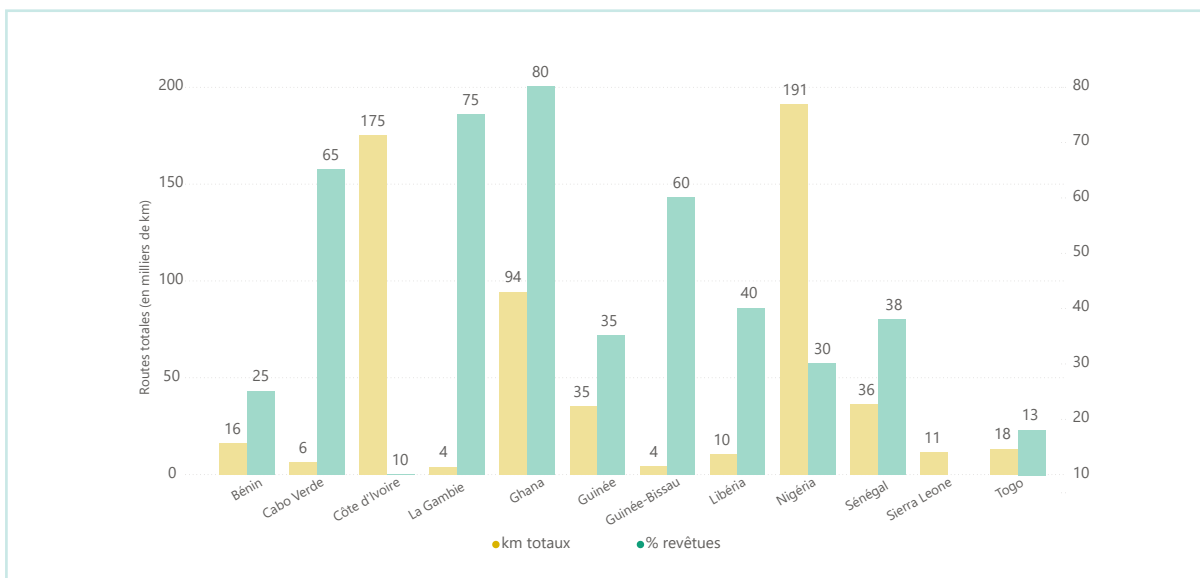
Le Cadre stratégique communautaire de la CEDEAO (2023) fournit sa politique régionale de développement routier pour promouvoir des infrastructures modernes et de qualité afin d'assurer la mobilité permanente des personnes, des biens et des marchandises dans la communauté, en toute saison. Les estimations actuelles indiquent que le réseau routier facilite le transport de plus de 80 % des marchandises et des passagers. Par conséquent, l'état et la condition de l'infrastructure routière et des services connexes contribuent à la sécurité, à la qualité et au coût du transport des passagers, des marchandises et des services dans la région.

Le réseau routier total dans l'espace CEDEAO

est long d'environ 608 800 km. Il intègre les catégories suivantes : le réseau primaire revêtu de 85 500 km de long ; le réseau secondaire revêtu de 28 500 km de long ; le réseau secondaire non revêtu de 67 400 km de long ; et le réseau tertiaire non revêtu de 427 400 km de long. Le réseau revêtu total s'étend sur 114 000 km, soit 18,7 % du réseau (ECOWAS, 2022).

La Figure 53 présente le réseau routier total et le pourcentage de routes revêtues pour chaque État membre. Le réseau revêtu dans l'espace CEDEAO, part d'un faible taux de 6 % en Guinée et au Libéria à un taux élevé de 69 % à Cabo Verde. La Gambie, le Ghana, le Nigéria et le Sénégal ont entre 20 % et 40 % de tronçons de routes revêtues et le Bénin, la Côte d'Ivoire, la Guinée-Bissau et la Sierra Leone ont entre 6 % et 20 % de tronçons de routes revêtues.

Figure 53 : Réseau Routier Total et Pourcentage de Routes Revêtues



Source : Commission de la CEDEAO, à partir des données des Rapports nationaux, 2024

iii. Densité des routes dans l'espace CEDEAO

La densité des routes est le ratio entre le réseau routier total d'un pays ou d'une région, tous types de routes confondus, et la superficie de la région. C'est un indicateur permettant de mesurer le degré de développement et le niveau d'accessibilité aux services de transport routier. En 2022, le réseau routier total (tous types de routes) dans l'espace CEDEAO couvre environ 608 800 km sur une superficie de 5 112 903 km² intégrant 114 000 km (18,7 %) de surface revêtue dont 84 991 km (14 %) sont bitumés. La densité du réseau routier de la

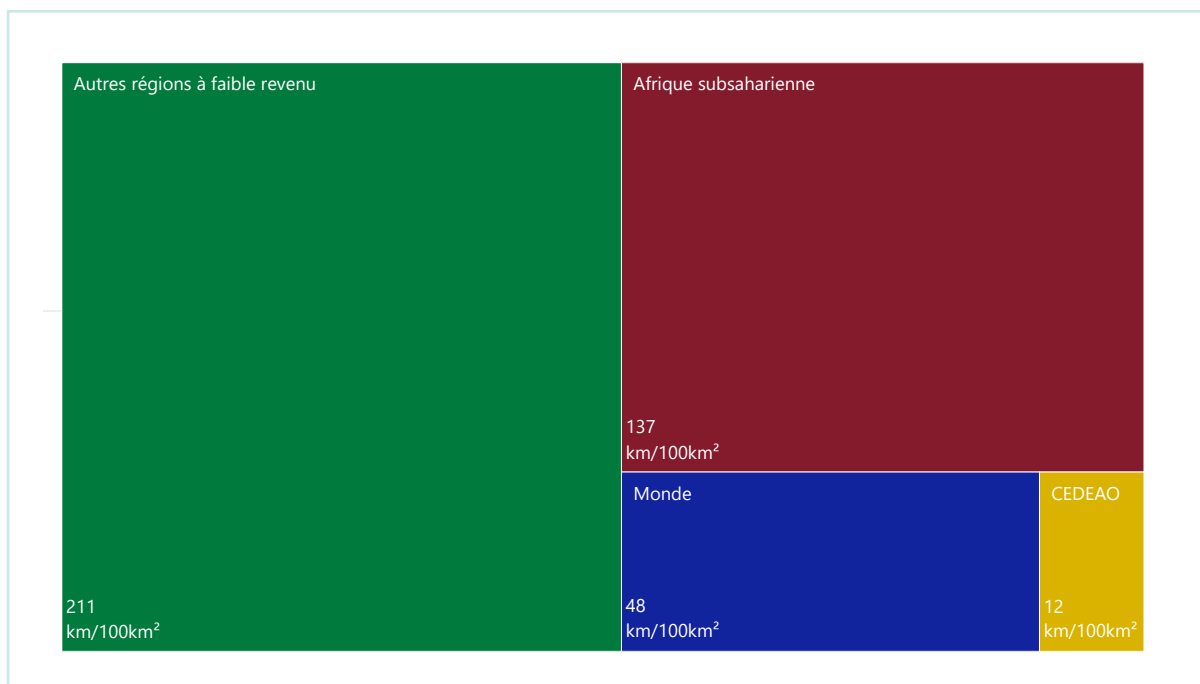
CEDEAO est donc d'environ 12 km pour 100 km². Les densités des routes comparatives pour d'autres régions présentées dans la Figure 54 montre que la densité du réseau routier de l'espace CEDEAO est inférieure à la moyenne mondiale la plus basse, ainsi qu'à la moyenne sub-saharienne, respectivement de 48 km pour 100 km² et de 137 km pour 100 km² (Consortium pour les Infrastructures en Afrique (ICA)). Une faible densité des routes indique un faible niveau de développement, une accessibilité et une mobilité limitées pour stimuler le développement économique dans la région.



Une route isolée illustrant la densité routière dans la région de la CEDEAO.



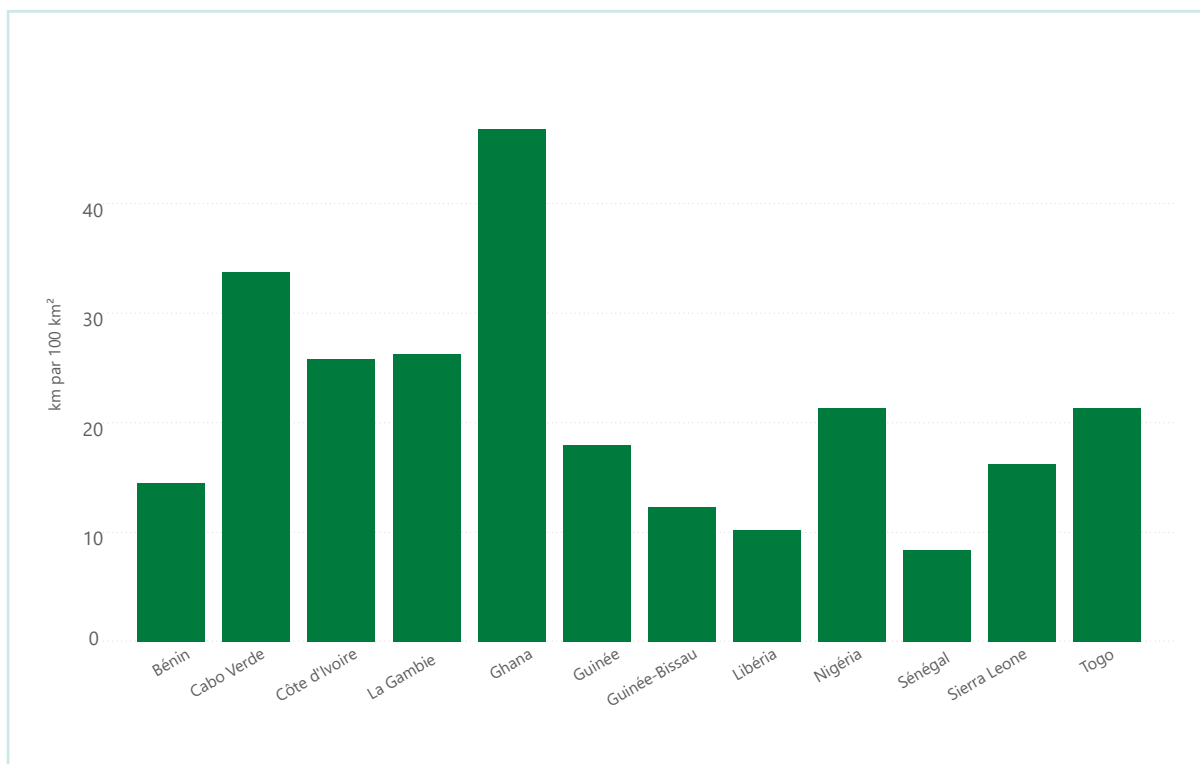
Figure 54 : Densité Routière dans l'Espace CEDEAO en 2022



Source : Vision 2050 de la CEDEAO

La Figure 55 illustre les densités du réseau routier des États membres en 2023. Le Ghana affiche la densité la plus élevée, suivi de Cabo Verde, de la Gambie et de la Côte d'Ivoire.

Figure 55 : Densité Routière des États Membres de la CEDEAO en 2023 (km/100 km²)



Source : PERC, Rapports nationaux, 2024



Un camion surchargé illustrant les défis du transport dans la région de la CEDEAO.

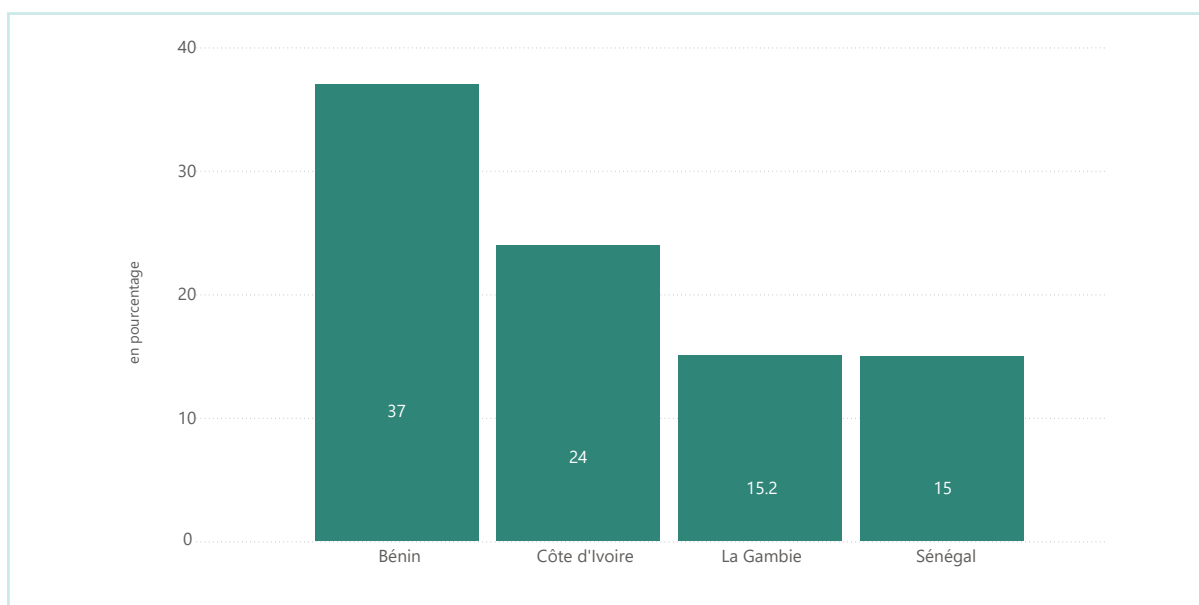
iv. Gestion de la charge à l'essieu

Il ressort du Rapport de diagnostic de la CEDEAO (2022) sur le respect des charges à l'essieu que la surcharge des véhicules de transport de marchandises dans l'espace CEDEAO constitue un problème grave. La surcharge des véhicules a un facteur de dommage exponentiel qui accélère de manière significative le taux de détérioration des routes et contribue à des coûts de transport élevés pour les usagers. Elle induit également un coût plus élevé en termes d'entretien et de durabilité de l'investissement dans le patrimoine routier. L'Acte additionnel de la CEDEAO, ACT/SP/17/02/12, a fourni le cadre régissant la gestion des charges à l'essieu dans

la région. Au nombre des mesures de contrôle efficaces prévues dans l'Acte additionnel, figurent des critères précis pour les limites de charges appliquées aux différentes catégories de véhicules.

Les résultats de ce rapport montrent une persistance des surcharges dans les États membres, variant entre 4 et 75 % avec des taux de tolérance de 15 % à 20 % des charges admissibles selon le pays. Les données recueillies dans le Rapport de diagnostic (2022) font apparaître un régime de surcharge tel que décrit dans la Figure 56. Le pourcentage de surcharge est d'environ 37 % au Bénin, contre un faible taux de 3 % au Ghana.

Figure 56 : Pourcentage de Véhicules en Surcharge dans certains États Membres en 2022



Source : Étude régionale de diagnostic de la CEDEAO portant sur les charges à l'essieu, 2022



v. Entretien du réseau routier

La valeur en capital des infrastructures routières constitue une part importante de l'investissement national et, par conséquent, sa détérioration constitue une perte de valeur en termes réels. L'état du réseau routier de la CEDEAO est aggravé par un entretien insuffisant. Le taux de rendement économique du financement des projets d'entretien est estimé à 31 % et 32 % contre 15 % et 22 % pour les projets de développement routier à forte intensité de capital (CEDEAO, 2022). Le coût de la mauvaise qualité du réseau routier se reflète dans l'augmentation du coût des déplacements et l'allongement des temps de trajet pour les usagers de la route, l'augmentation du coût de la consommation de carburant, l'augmentation des coûts d'entretien des véhicules et l'augmentation des risques pour la sécurité, entre autres.

Selon le Rapport de diagnostic de la CEDEAO sur le financement de l'entretien des routes (2022), les besoins d'entretien des 608 800 km de l'ensemble du réseau sont estimés à environ 9,6 milliards de dollars par an. Les besoins d'entretien courant et périodique se composent de 3,8 milliards de dollars par an pour le réseau primaire pavé de 85 500 km, de 2,8 milliards de dollars par an pour les 28 500 km de réseau routier secondaire goudronné et de 67 400 km de routes secondaires non revêtues et de 2,9 milliards de dollars par an pour 427 400 km de routes non goudronnées.

Le Plan directeur des infrastructures de la CEDEAO (2022) note que l'entretien régulier et périodique des 14 162 km du réseau de corridors de la CEDEAO, nécessitera une dépense annuelle estimée à 156 millions de dollars par an, en supposant que toutes les routes sont construites selon la norme des routes revêtues à 2 voies et sont en état de

maintenance (11 000 dollars/km x 14 162 km). Le rapport note en outre que les institutions du Fonds routier dans la région de la CEDEAO n'ont historiquement fourni que 10 à 15 % des besoins annuels d'entretien de leur réseau routier, y compris le réseau de corridors de la CEDEAO. Sur la base de ce rapport, la CEDEAO a publié la Directive A/DIR.1/07/23 relative à la Stratégie de la CEDEAO pour le Financement de l'Entretien des Routes et son Plan d'Action dans le but d'harmoniser les stratégies d'entretien des routes.

vi. Services de transport routier

Industrie du camionnage : L'industrie du camionnage représente une part considérable des coûts d'importation dans la région de la CEDEAO. C'est parce que cette industrie est l'une des plus inefficaces, des plus coûteuses à entretenir, et des moins réglementées, avec des déséquilibres géographiques. Les contraintes réglementaires aggravent le défi, entraînant des délais plus longs, des risques plus élevés et des coûts gonflés.

Systèmes de transport public : Les opérations de transport informel caractérisent principalement les systèmes de transport public de la région. Ceux-ci ont généralement des opérations non programmées et souples, de petits véhicules de capacité limitée, avec des barrières à l'entrée plus restreintes et une influence variable sur les utilisateurs. Parmi les autres approches pour améliorer ou réformer les systèmes de transport public existants, citons l'introduction de systèmes de transport en commun rapide par bus (BRT). Cependant, l'expansion de l'équité sociale est limitée par des arrangements de financement qui octroient des budgets d'investissement et de fonctionnement ainsi que par une capacité institutionnelle limitée. Parmi les réformes institutionnelles, on peut citer la création

de l'Agence de Gestion du Transport Urbain (AGETU) à Abidjan, du Greater Accra Passenger Transport Executive à Accra (GAPTIE), du Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD) et de la Lagos, Metropolitan Area Transport Authority (LAMATA) à Lagos.

Coûts de transport : Rodrigue et Notteboom (2024) ont défini les coûts de transport comme les coûts internes encourus par les prestataires de services de transport. De bonnes infrastructures et de bons services de transport réduisent le coût du transport des passagers ou des marchandises d'un endroit à un autre. Ceux-ci sont normalement basés sur des facteurs tels que la distance, le temps de transit, la quantité, le type et la nature des marchandises, les besoins de manutention en route, etc. Le coût comprend les coûts fixes (infrastructure) et variables (exploitation), en fonction de l'emplacement, de l'état et de la qualité de service de l'infrastructure de transport, des obstacles administratifs et de la consommation de carburant. Viljoen (2024) a indiqué que le coût moyen du transport d'un conteneur en Afrique de l'Ouest et centrale est d'environ 2,43 dollars EU par km, soit environ 1,5 fois et 2,2 fois les taux de fret en Afrique du Sud et aux États-Unis.

Réduction du temps de trajet : La réduction du temps de trajet est définie comme une heure-personne de temps de trajet économisée et constitue un avantage important du système de transport. Il s'agit d'effectuer des voyages ou d'améliorer les circonstances dans lesquelles ils sont effectués ; ce qui permet d'offrir de la valeur aux voyageurs afin d'affecter les gains de temps à d'autres avantages économiques. Celle-ci est exprimée en proportion du revenu et des revenus afin de déterminer sa valeur en termes économiques. À l'exception des évaluations de temps de projet routier individuel, la région ne dispose pas d'enregistrements de

données permettant de comparer le temps de déplacement estimé pour différents moments ou emplacements géographiques afin de faciliter le transfert des valeurs estimées dans un contexte à d'autres applications similaires.

Sécurité routière : Le risque de décès sur les routes varie d'une région à l'autre et les taux de mortalité sur les routes régionales ont peu changé depuis 2010 (Organisation Mondiale de la Santé [OMS], 2021). L'un des paramètres de mesure de la sécurité routière définis par l'OMS est le taux de mortalité. À l'échelle mondiale, les taux les plus élevés se trouvent en Afrique avec un taux de 19,4 pour 100 000 habitants ; voir la figure 57.

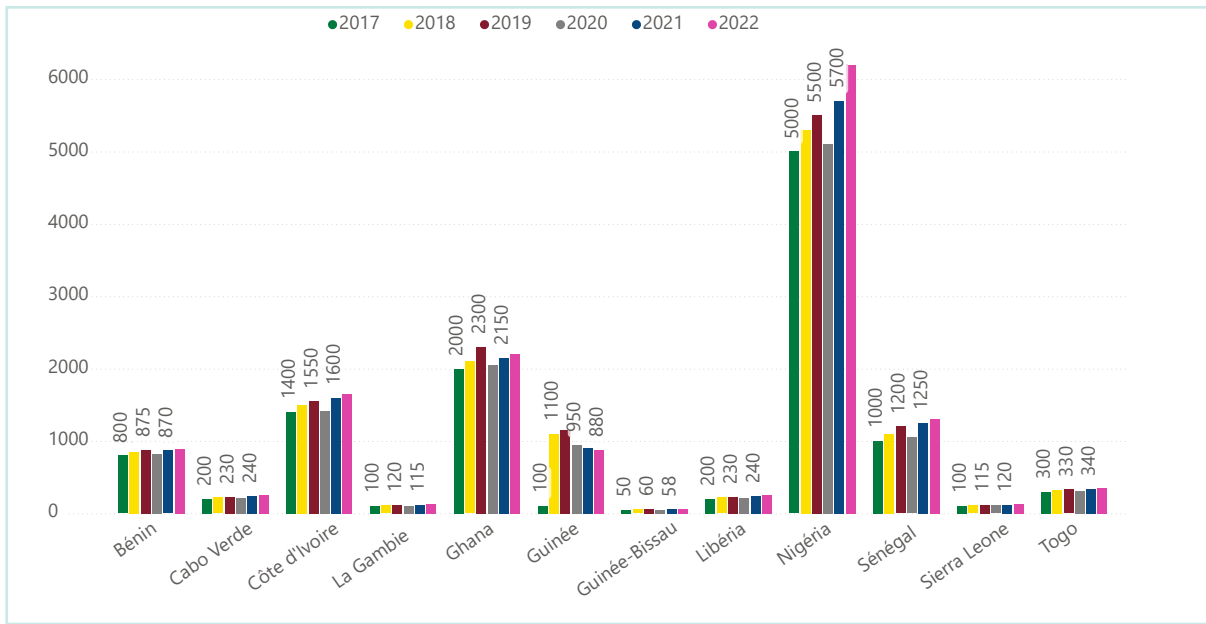
L'état du réseau routier contribue à la qualité des services de transport, ce qui affecte invariablement le niveau de sécurité ; et on estime que l'infrastructure routière contribue aux accidents de la route. La Fédération internationale de la route qui établit les statistiques routières mondiales, fournit des données comparatives sur les décès dus aux accidents de la route dans les États membres de la CEDEAO de 2017 à 2022 dans la figure 66. En ce qui concerne le nombre de tués sur les routes, tous les États membres ont enregistré une augmentation, à l'exception de la Gambie et de la Guinée-Bissau, qui ont connu une légère baisse du nombre de décès en 2021. Au Sénégal, 519 personnes sont mortes sur les routes en 2022, contre 487 décès en 2021. En 2022, il y a eu 3 345 accidents de la route, faisant 1 834 morts au Nigeria.



La dégradation des routes dans la région de la CEDEAO.



Figure 57 : Décès Dus aux Accidents de la Circulation par État Membre

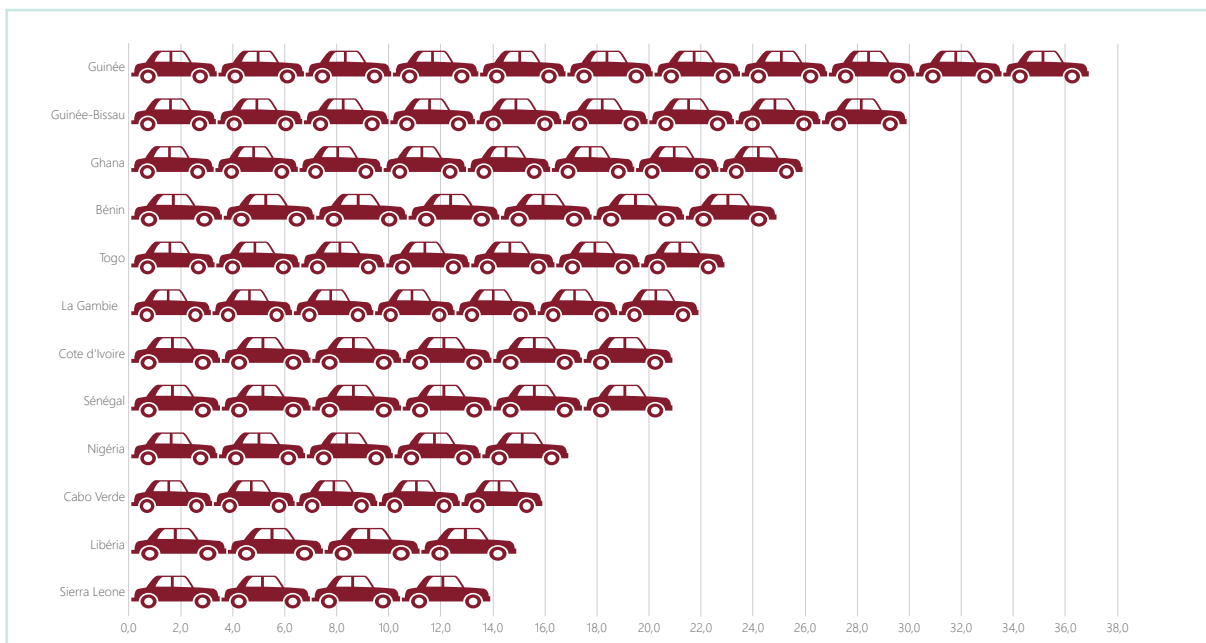


Source : Commission de la CEDEAO, à partir des données de la Fédération routière internationale et Statistiques routières mondiales, 2023

La figure 58 montre la performance relative des États membres en termes de décès dus aux accidents de la route pour 100 000 habitants sur le réseau routier des États membres en 2021. À l'exception du Nigéria, du Cabo Verde, du Libéria et de la Sierra Leone, tous les autres

États membres ont enregistré des taux de mortalité supérieurs au taux africain de 19,4 pour 100 000 habitants. La Guinée a enregistré le taux de mortalité le plus élevé, soit 37,4 pour 100 000 habitants.

Figure 58 : Décès en 2021 Dus aux Accidents de la Circulation pour 100 000 habitants



Source : Commission de la CEDEAO, à partir des données de l'Organisation Mondiale de la Santé, 2021

Les Corridors routiers de la CEDEAO représentent une sélection de routes et d'autoroutes principales reliant ses États membres. Le corridor routier de la CEDEAO est défini comme « un système multimodal qui relie plus d'un ou plusieurs États et offre des services de transport et de logistique efficaces et rentables pour les voyages, le

commerce, l'industrie manufacturière et d'autres entreprises » (CEDEAO, 2023). Onze (11) corridors routiers principaux/majeurs essentiels à l'activité économique et reliant tous les États membres ont été identifiés dans le rapport sur l'état du réseau de corridors, comme le montre la figure 59.

Figure 59 : Corridors Routiers Régionaux de la CEDEAO



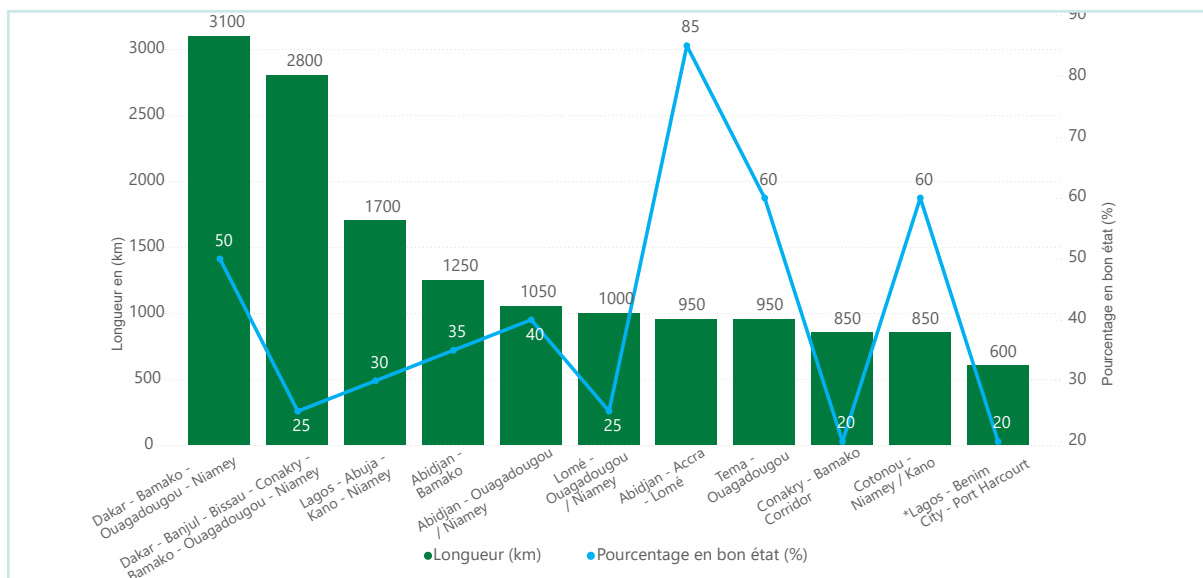
Source : Système d'information routière de la CEDEAO, 2023

État des routes : La qualité des infrastructures routières mesurée en fonction de la nature (revêtue ou non) et de son état a eu un impact sur la qualité et le coût des services routiers, notamment le temps de trajet, les coûts d'utilisation des véhicules, la sécurité et, par conséquent, les coûts de transport. Les onze corridors émanant des six principales villes portuaires de Dakar, Abidjan, Tema, Lomé, Cotonou et Lagos avaient une longueur totale d'environ 14 162 km, dont 13 645 km (96,2 %) étaient des sections goudronnées et 539,8 km (3,8 %) n'étaient pas goudronnées ; 32,2 % de ce réseau critique était en bon état, 43,6 % dans un état passable et 24,5 % du réseau était en mauvais état.

Le pourcentage élevé (96,2 %) de surface revêtue du réseau de corridors est un bon indicateur d'une grande mobilité en termes d'état des routes. Les tronçons non goudronnés de 329,8 km se trouvent sur le corridor routier n° 1 entre la Guinée et la Guinée-Bissau. Cependant, la figure 60 indique que seuls 3 corridors routiers (4, 6 et 8) ont plus de 50 % de la longueur de la route en bon état. Cinq (5) corridors routiers (1, 2, 5, 7 et 9) étaient en bon état sur une distance de 20 à 50 % de la longueur de la route, tandis que 2 corridors routiers (3 et 11) étaient en bon état sur une distance inférieure à 20 % de la longueur de la route.



Figure 60 : Longueur et État des Corridors Routiers Régionaux de la CEDEAO en 2023



Source : Système d'information routière de la CEDEAO, 2023

Configuration des routes : les corridors routiers de la CEDEAO font essentiellement partie intégrante du réseau routier national des États membres et sont classés selon les spécifications nationales. Dans son Schéma directeur (2020-2045), la CEDEAO a proposé, pour ses corridors routiers, des normes de section transversale de chaussées à deux ou trois voies. Les sections de routes à double chaussée offrent un meilleur niveau de service pour la mobilité que celles à une chaussée. Seuls 10 % environ (1 434,4 km) du réseau de corridors comportent des sections

à deux voies, le reste étant constitué de routes à chaussée unique qui ont une forte interaction avec le trafic local, ce qui contribue à allonger les temps de trajet sur les routes (voir le Tableau 3). L'étude de la CEDEAO sur l'harmonisation des normes routières, telle que proposée dans le Schéma Directeur des Infrastructures, permettra aux États membres de développer leurs sections des corridors routiers régionaux et leur réseau routier national conformément aux spécifications convenues.



Une chaussée unique reflétant l'état actuel de la plupart des corridors routiers de la CEDEAO

Tableau 3 : Corridors Routiers Régionaux de la CEDEAO en 2023

No	Description du Corridor	Longueur (km)	Pay Traversés	Configuration des routes		Pourcentage en bon état
				2x 4 voies (km)	États membres ayant des sections à deux voies	
1	Dakar - Banjul - Bissau - Conakry - Freetown - Monrovia - Abidjan	3 089,9	Sénégal, La Gambie, Guinée -Bissau, Guinée, Libéria, Côte d'Ivoire	433,8	Sénégal, Côte d'Ivoire	22
2	Dakar - Bamako - Ouagadougou - Niamey	3 137,8	Sénégal, Mali, Burkina Faso, Niger	98,9	Sénégal	43
3	Conakry - Bamako	973	Guinée, Mali			13
4	Abidjan - Accra - Lomé - Cotonou - Lagos	1 028,8	Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin, Nigéria	163	Togo, Nigéria	79
5	Abidjan - Bamako	1 162	Côte d'Ivoire, Mali	236	Côte d'Ivoire	21
6	Abidjan - Ouagadougou / Niamey	1 178,9	Côte d'Ivoire, Burkina Faso, Niger	236	Côte d'Ivoire	51
7	Tema - Ouagadougou	950,4	Ghana, Burkina Faso			20
8	Lomé - Ouagadougou / Niamey	955,9	Togo, Burkina Faso, Niger			58
9	Cotonou - Niamey / Kano	1 027,8	Bénin, Niger, Nigéria	51,2	Bénin	21
10	Lagos - Bénin City - Port Harcourt - Calabar	832,4	Nigéria	618	Nigéria	Under construction
11	Lagos - Abuja - Kano - Niamey	2 105	Nigéria, Niger	765,2	Nigéria	14

Source : Système d'information routière de la CEDEAO, 2023

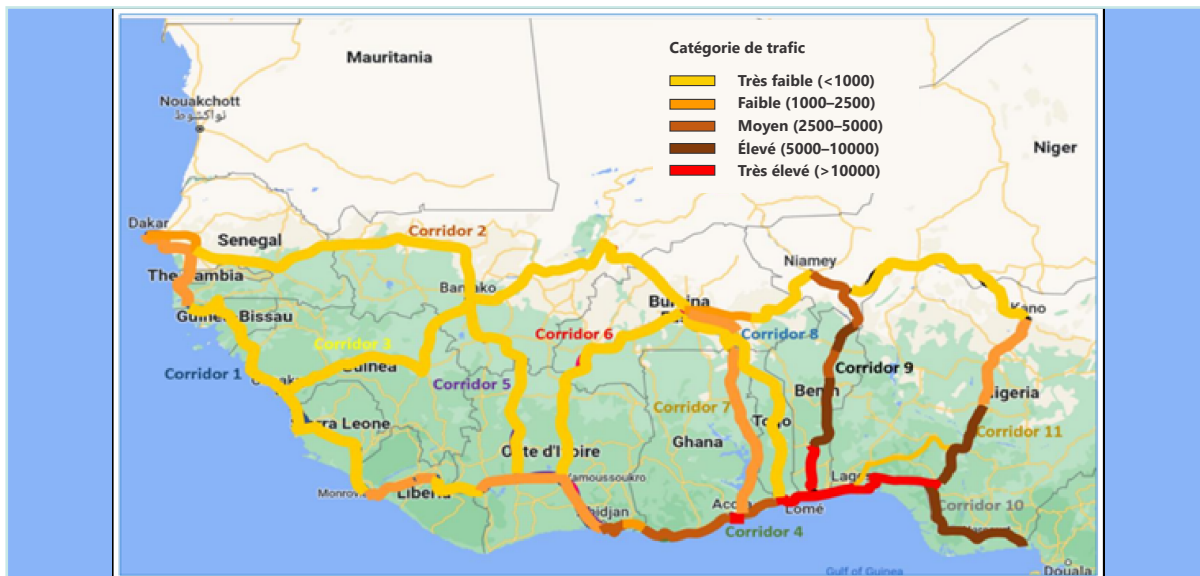
Note : Certaines sections des corridors se chevauchent.



Volume du trafic : il est à noter que le corridor côtier devrait intégrer le corridor 1 long de 3 090 km de Dakar à Abidjan et le corridor 4 long de 1 028 km d'Abidjan à Lagos. La section d'Abidjan à Lagos a des volumes de trafic à la fois moyens et très élevés (> 2500vpd) et c'est l'une des routes commerciales les plus fréquentées sur

le réseau de corridors routiers qui enregistrent plus de 65 % des activités économiques dans l'espace CEDEAO. Comparativement, le corridor de Dakar à Abidjan a des volumes de trafic à la fois faibles et très faibles (< 2500vpd) comme le montre la Figure 61.

Figure 61 : Trafic sur les Corridors Routiers Régionaux



Source : Système d'information routière de la CEDEAO, 2023

Le corridor 9 allant de Cotonou à Niamey et des portions du corridor 10 allant de Lagos à Calabar enregistrent également des volumes de trafic allant de moyens à très élevés (> 2500 vpd). Le reste du réseau a des volumes de trafic allant de faibles à très faibles (< 2500 vpd). Le corridor 2 Dakar-Bamako-Ouagadougou-Niamey, qui s'étend sur 3137,8 km et est en bon état à 42,85 %, et a des volumes de trafic allant de faibles à très faibles.

Connectivité : on constate une disparité économique entre les trois (3) pays sans littoral d'Afrique de l'Ouest et les douze (12) autres, qui sont des États côtiers ; ce qui les rend peu compétitifs au niveau international en raison des désavantages qu'ils subissent en termes de commerce extérieur et d'élévation

des coûts de transport. Il est donc impératif de développer des corridors reliant les pays sans littoral et leur permettant de transporter des marchandises de manière stable et à moindre coût.

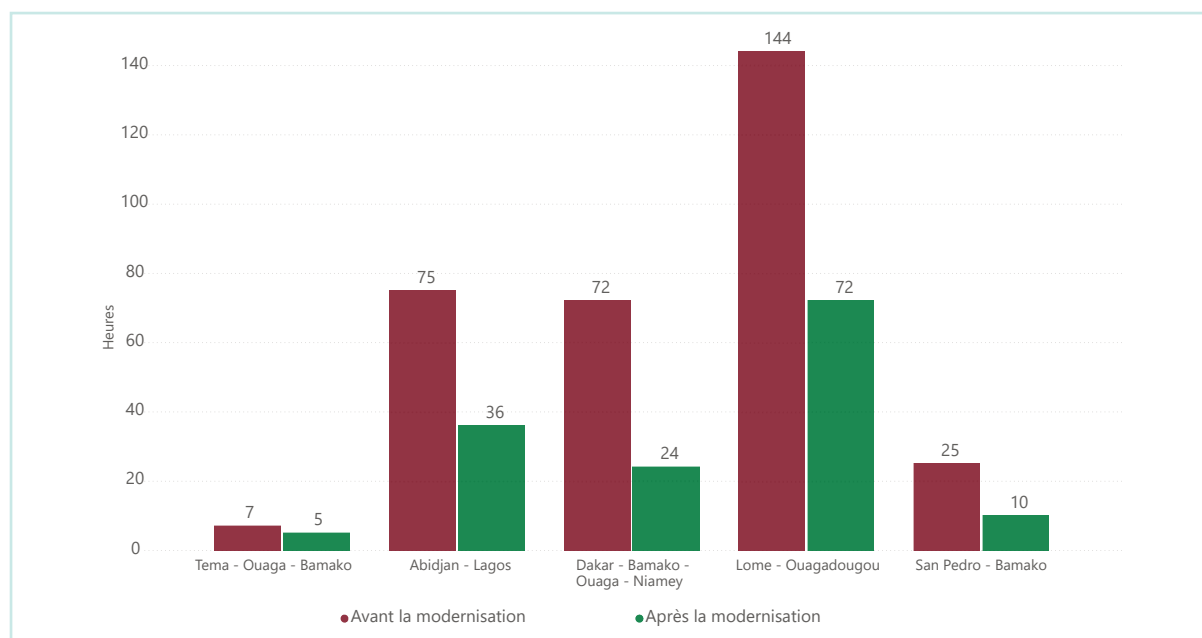
Gestion des corridors : les services de transport routier le long du réseau de corridors de la CEDEAO sont bien plus lents et plus chers que dans d'autres pays en développement. Le coût du transport des marchandises le long de chacune de ces artères clés est un élément essentiel de la compétitivité pour le commerce international et intrarégional. Ces coûts se décomposent en trois éléments : les coûts de circulation des marchandises, déterminés par les tarifs du fret routier et ferroviaire ; les frais administratifs de la circulation des

marchandises à travers les frontières et les ports, déterminés par les frais de service connexes ; et les coûts des retards encourus par les délais d'attente aux barrages routiers, aux postes-frontières et aux ports.

Temps de trajet : Avec seulement environ 32% du réseau de corridors de la CEDEAO en bon état, les temps de trajet sont longs par rapport à d'autres régions d'Afrique. La lenteur effective du trafic de marchandises peut également s'expliquer par de nombreux barrages routiers et

de longs retards administratifs dans les ports et aux postes frontaliers. Les délais de traitement des ports sont également longs. Des obstacles administratifs ad hoc, la corruption et d'autres exigences de paiement informelles contribuent à un niveau élevé d'incertitude dans le transport terrestre. Comme indiqué par la BAD (2023), l'amélioration des infrastructures routières a permis de réduire les temps de trajet moyens à 10 heures et 72 heures le long des corridors San Pedro-Bamako et Lomé-Ouagadougou respectivement (figure 62).

Figure 62 : Durée Transit sur certains Corridors Routiers Régionaux

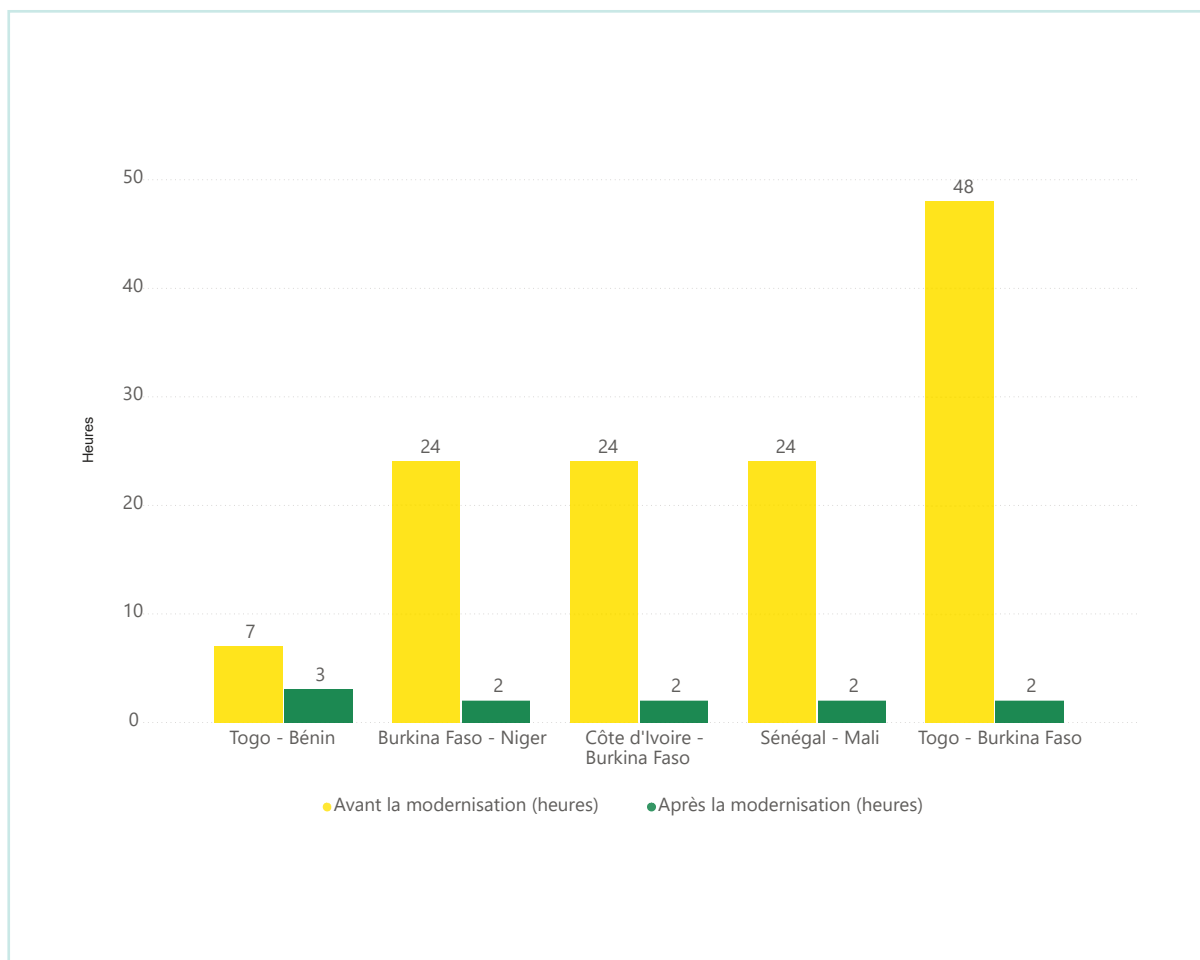


Source : Commission de la CEDEAO, à partir des données de la Transport transfrontalier : Corridors routiers, BAD, 2023

Traversée des frontières : la traversée et le respect des frontières sont un aspect obligatoire du transport des biens et des personnes aux corridors routiers de la CEDEAO. La conformité aux réglementations douanières nationales et régionales, les inspections et autres procédures administratives documentées et non documentées sont effectuées aux postes frontières. Les retards à ce niveau font partie de la durée de trajet total entre les points d'origine et de destination

dans la région. Les données de la Banque Africaine de Développement (2023) montrent que la durée de traversée de la frontière entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso était de 24 heures contre 48 heures à la frontière entre le Togo et le Burkina Faso en 2014/2015. Les temps de traversée sont de 2 heures pour les deux frontières, comme l'indique la Figure 63, après des améliorations de l'infrastructure physique, y compris la création de postes frontières à guichet unique.



Figure 63 : Durée de Traversée à certaines Frontières

Source : Commission de la CEDEAO, à partir des données de Transport transfrontalier : Corridors routiers, BAD, 2023

Conformément au programme de la CEDEAO visant à créer des postes de contrôle juxtaposés aux frontières de la Communauté, ces postes de contrôle juxtaposés ont été créés à Cinkassé (Togo-Burkina Faso), Akanu-Noépé (Ghana-Togo), et à Sèmè-Kraké (Nigéria-Bénin). D'autres sont prévus aux frontières entre le Ghana et la Côte d'Ivoire et entre le Togo et le Bénin. Au niveau institutionnel, la toute première Autorité de Gestion de Corridor (CMA) de la région sera mise en place pour le corridor de l'autoroute Abidjan-Lagos. L'objectif principal de la CMA sera de gérer le corridor au nom des cinq États membres et d'assurer l'efficacité du transport des biens et des personnes le long du corridor et aux postes frontières.

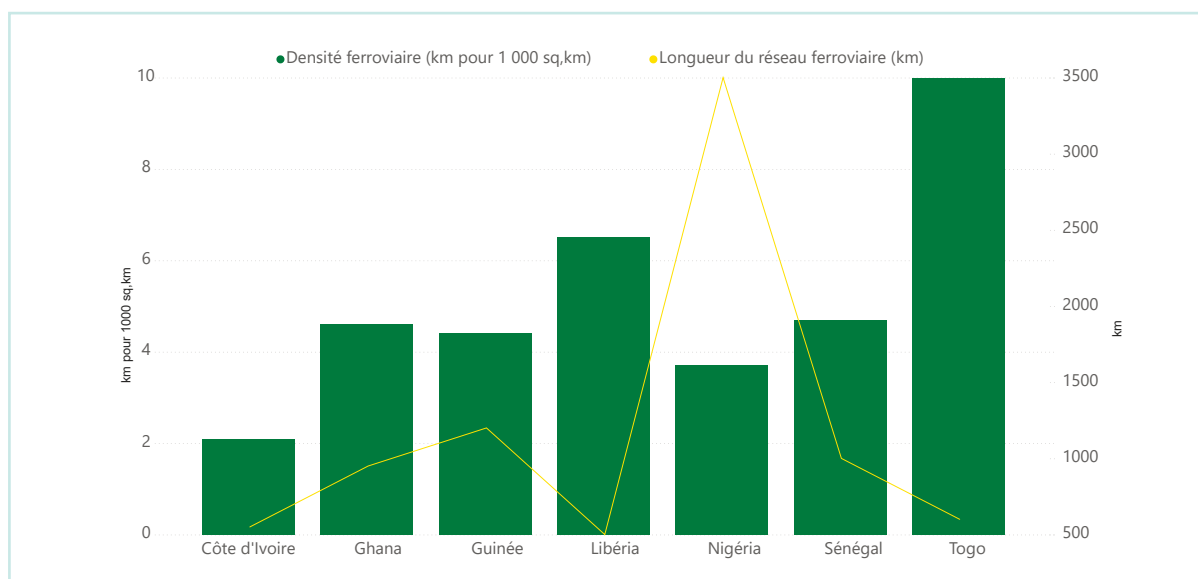
3.1.2. Infrastructures et Services Ferroviaires

Taille du réseau, type et état des rails : Il n'existe pas de véritable réseau ferroviaire régional interconnecté dans l'espace CEDEAO. Il y a environ 10745 km de réseau ferroviaire dans la CEDEAO avec trois différents types d'écartement des rails. On dénombre un écartement standard de 1 435 mm sur 1 249 km de rails, un écartement de type spécifique (Cap) de 1 067 mm sur 4 492 km, et un écartement métrique de 1 000 mm sur 4 967 km. L'interopérabilité n'est donc pas possible même si les lignes sont connectées.

Densité ferroviaire : La longueur du réseau ferroviaire et la densité correspondante sont indiquées dans la Figure 64. Le Libéria et le Togo, qui ont le réseau ferroviaire le plus court (544 km), ont des densités ferroviaires élevées (respectivement 10 km pour 1 000 km² et 6,5 km pour 1 000 km²), principalement en raison

de leur faible superficie. Le Nigéria possède le plus long réseau ferroviaire (3 338 km), mais avec une densité de 3,7 km pour 1 000 km². Les autres États membres ont des densités ferroviaires comprises entre 2,1 et 4,7 km pour 1 000 km².

Figure 64 : Densité Correspondante du Réseau Ferroviaire par État membre en 2022



Source : Commission de la CEDEAO, à partir des données de l'Union Africaine et Schéma directeur des infrastructures de la CEDEAO, 2022

État du réseau ferroviaire : le tableau 4 montre que sur les 10745 km de voies ferrées dans l'espace CEDEAO, seules 5 198 km (48 %) sont actives, tandis que 2617 km de voies actives sont à écartement métrique et 1622 km à écartement du cap avec une capacité limitée d'environ 17 tonnes. Seulement 959 km sont de l'écartement standard avec une capacité de 20 tonnes. Le Bénin, le Cabo Verde et la Guinée-Bissau n'ont pas de systèmes ferroviaires fonctionnels. Le Togo ne dispose que de 5 km de voies ferrées utilisées uniquement pour le transport du ciment. Les systèmes ferroviaires en Guinée, au Libéria et en Sierra Leone sont utilisés pour le transport de marchandises depuis les mines.

La CEDEAO (2022) note que, l'importance économique des chemins de fer en son sein s'est considérablement détériorée en raison de l'amélioration continue des infrastructures routières et de la non-viabilité financière des services ferroviaires. Cependant, il y a une résurgence de l'industrie ferroviaire en réponse à la vision de l'Union Africaine et au rôle crucial que le mode de transport peut jouer pour réduire le coût du transport et stimuler la croissance économique. Les nouvelles voies créées au cours des 10 dernières années sont en bon état. Cependant, ces nouvelles liaisons sont locales, sans connexions intermodales avec les corridors routiers régionaux et ne peuvent faciliter le commerce intrarégional et l'intégration régionale.



Tableau 4 : État du Réseau Ferroviaire dans l'Espace CEDEAO, en 2024

Description	Longueur (km)	Type d'écartement	Pays Traversés	État des rails	État de marche	Lignes actives (km)	Observations
Dakar-Tamacounda - Kidira (frontière)	906	Mètre	Sénégal		Partiel	646	Les trains sont actuellement hors service sur les sections Thiès-Saint Louis, Guinguineo-Kaolack et Diourbel-Touba
Kidira (frontière) - Bamako	641	Mètre	Mali		Partiel	641	La ligne Bamako-Koulikoro ne marche plus
Conakry-Kindia	105	Standard	Guinée	Bon état	Opérationnel	105	
Kamsar - Sangaredi	135	Standard	Guinée	Bon état	Opérationnel	135	
Conakry-Simbaya	36	Standard	Guinée	Bon état	Opérationnel	36	
Conakry-Fria	143	Mètre	Guinée		Opérationnel	143	
Conakry-Kankan	667	Mètre	Guinée		Non opérationnel		
Monrovia-Bong	77	Cap	Libéria		Opérationnel	77	
Monrovia-Fleuve Mano	148	Cap	Libéria		Non opérationnel		
Buchanan-Yekepa	400	Standard	Libéria		Opérationnel	400	
Freetown-Kenema, Daru	501	Cap	Sierra Leone	Mauvais état	Partiel		
Abidjan-Frontière	664	Mètre	Côte d'Ivoire	Mauvais état	Partiel	664	
Frontière-Kaya	662	Mètre	Burkina	Mauvais état	Partiel	518	Opérationnel d'Abidjan à Ouagadougou seulement. Non opérationnel de Ouagadougou à Kaya
Takoradi - Prestea-Kumasi (Ligne Ouest)	374	Cap	Ghana	Mauvais état	Partiel	75,3	Opérationnel seulement de Takoradi à Sekondi via Kojokrom (14,5km) pour le transport de passagers et de Takoradi à Nsuta (60,8 km) pour le transport du fret de manganese

Tableau 4 (Suite)

Description	Longueur (km)	Type d'écartement	Pays Traversés	État des rails	État de marche	Lignes actives (km)	Observations
Tema Kumasi (Ligne Est)	327	Cap	Ghana	Mauvais état	Partiel	71,4	Opérationnel seulement pour le transport de passagers d'Accra à Tema (30,9 km) et d'Accra à Nsawam (40,5 km)
Kotoku-Kade (ligne Centre)	239	Cap	Ghana		Non opérationnel		
Tema-Mpakadan	97	Standard	Ghana	Bon état	Non encore opérationnel	97	
Lomé-Blitta	276	Mètre	Togo	Mauvais état	Non opérationnel		
Lomé-Aného	45	Mètre	Togo		Fermé en 1987		
Lomé-Kpalimé	119	Mètre	Togo		Fermé en 1995		
Lomé-Aflaho	5	Mètre	Togo, Ghana	Bon état	Opérationnel	5	
Togbécopé-Tablibgo	51	Mètre	Togo	Mauvais état	Non opérationnel	51	
SNPT	48	Mètre	Togo	Mauvais état	Non opérationnel	48	
Niamey-Dosso	145	Mètre	Niger		Non opérationnel		
Segboroué-Cotonou	52	Mètre	Bénin		Non opérationnel		
Cotonou-Parakou	437	Mètre	Bénin		Non opérationnel		
Cotonou-Pobe	107	Mètre	Bénin		Non opérationnel		
Ilaro-Lagos	74	Cap	Nigéria	Mauvais état	Opérationnel	74	
Lagos-Zaria	961	Cap	Nigéria	Mauvais état	Opérationnel	961	
Zaria-Kano	139	Cap	Nigéria	Mauvais état	Opérationnel	139	
Kaura-Zaria	224	Cap	Nigéria	Mauvais état	Opérationnel	224	
Abuja-Kaduna	186	Standard	Nigéria	Bon état	Opérationnel	186	
Waari-Itakpe	326	Standard	Nigéria		Non opérationnel		
Port Harcourt-Onne	62	Standard	Nigéria		Non opérationnel		En cours de construction
Port Harcourt-Maiduguri	1 428	Cap	Nigéria		Non opérationnel		En cours de construction

Source : Schéma directeur des infrastructures de la CEDEAO, 2022, Plan directeur des chemins de fer du Ghana, 2013, Initiatives de développement économique et spatial du corridor (IDS) pour le développement du corridor de l'autoroute Abidjan-Lagos, 2024



Matériel roulant : les réseaux ferroviaires dans l'espace CEDEAO ont été construits principalement pour l'évacuation des minéraux et marchandises. L'efficacité du chemin de fer est déterminée plus par la fiabilité que par la vitesse. La quantité et la qualité du matériel roulant sont un indicateur clé de la performance du système ferroviaire. Le Tableau 5 indique que des services nationaux de transport de passagers sont disponibles au Ghana et au Nigéria, où il existe des wagons neufs et vieillissants. De même, selon les données, la Côte d'Ivoire dispose de quelques wagons vieillissants pour

fournir des services de fret partiels sur le réseau ferroviaire Abidjan-Ouagadougou, en vue de maintenir un certain niveau de commerce intra-régional. Cependant, les données ne permettent pas de savoir s'il existe des services de transport de passagers sur cet itinéraire. Le système ferroviaire du Libéria est principalement utilisé pour le transport de fret provenant des mines de Bong. Les locomotives sont toutes à traction mécanique/électrique diesel. Le Schéma directeur des infrastructures de la CEDEAO propose le diesel électrique comme spécification pour la propulsion des locomotives.

Tableau 5 : Disponibilité du Matériel Roulant dans certains États Membres de la CEDEAO en 2024

Pays	Locomotives	Wagons	Voitures	Remarques
Bénin	10	297	20	Obsolète
Côte d'Ivoire	40	1200	S/O	Obsolète
Ghana	4	32	7	Ancien
Libéria	9	500	S/O	Nouveau
Nigéria	13	S/O	236	Ancien /Nouveau
Sénégal	13	S/O	S/O	Ancien

Source : Africa Infrastructure Railway et Initiatives de développement économique et spatial du corridor (IDS) pour le développement du corridor de l'autoroute Abidjan-Lagos.

Gestion du système ferroviaire : Bouraima et al. (2023) ont indiqué que l'un des principaux défis responsables du déclin du système ferroviaire en Afrique était l'insuffisance de l'expertise managériale et technique. Le second était la faiblesse de l'organisation et des ressources humaines, en particulier dans les entreprises d'État. Sitarail (Ouagadougou-Abidjan) et Transrail (Dakar-Bamako) ont bénéficié d'une participation du secteur privé. Bono Mining et Lamgo JV au Libéria et CBG en Guinée opèrent principalement pour des activités minières. Les systèmes ferroviaires du Ghana et du Nigeria sont exploités par le secteur public.

Les informations disponibles dans le Schéma directeur de la CEDEAO montrent que le chemin de fer guinéen géré par l'ONCFG a été abandonné sur presque toute sa longueur. Le corridor Côte d'Ivoire-Burkina Faso, longtemps considéré comme un concurrent de l'axe routier Abidjan-Ouagadougou, peine à se relever et à jouer pleinement son rôle, bien qu'il soit aux mains d'un concessionnaire privé. La liaison entre le Sénégal et le Mali, autrefois louée à un concessionnaire privé, est quasi inexistante et connaît de grandes difficultés de fonctionnement. L'état actuel du réseau ferroviaire dans la région de la CEDEAO offre une opportunité de relancer l'industrie avec la participation du secteur privé pour répondre aux objectifs de la Communauté.

Prix du transport : On s'attend généralement à ce que le coût du transport ferroviaire soit compétitif par rapport au transport routier lorsque des marchandises volumineuses et de gros volumes sont transportées sur de longues distances. Comme le montre la figure 65, toutes les régions de l'Afrique subsaharienne, à l'exception de la région de l'Afrique centrale, où les taux de fret pour le rail

sur la période 2018-2021 étaient plus élevés que les taux de fret pour le transport routier. Dans la région de la CEDEAO, les taux de fret ferroviaire et routier sont assez proches ; toute chose qui implique que le transport ferroviaire n'offre pas d'avantage en termes de coûts. La mauvaise gestion du réseau ferroviaire et l'état du réseau n'offrent pas d'alternative réaliste au transport routier dans la région.

Figure 65 : Taux du Fret Routier et Ferroviaire pour les Échanges Intrarégionaux en Afrique de 2018 à 2021



Source : Commission de la CEDEAO, à partir des données de la Statistiques de la CNUCED

3.1.3. Transport par les Voies Navigables Intérieures

Il existe trois (3) fleuves intrarégionaux navigables et deux (2) lacs qui ont le potentiel d'être mis en valeur pour le transport des biens et services dans l'espace CEDEAO, à savoir : le fleuve Gambie (1120 km), le fleuve Niger (4200 km) et le fleuve Sénégal (1800 km). On peut citer aussi le lac Tchad et le lac Volta. Le fleuve Sénégal est généralement navigable en toutes saisons, sur 175 km de son embouchure jusqu'à Podor et en période de crue, environ trois mois par an jusqu'à Kayes, à 975 km de l'embouchure.

Le fleuve Gambie se compose de deux parties distinctes, toutes deux d'une longueur presque identique : d'une part, un tronçon de 500 km où la marée influence le niveau de l'eau pendant une partie de l'année ou tout au long de l'année et, d'une part, une partie continentale où le niveau de l'eau ne dépend que du débit en amont. Quant au fleuve Niger, il n'est navigable que durant une partie de l'année sur 3 177 km, mais il est fortement concurrencé par la route. Malgré sa navigabilité et sa position centrale au Mali et au Nigéria, le fleuve n'est plus l'axe de transport majeur qu'il était par le passé.



Tableau 6 : Fleuves Navigables dans l'Espace CEDEAO en 2022

	Fleuve	Longueur (km)	Largeur (m)	Volume (m3)	Pays
1.	Niger	4 200	240	5 589	Guinée, Mali, Niger, Bénin, Nigéria
2.	La Gambie	1 120	S/O	S/O	Guinée, Sénégal, La Gambie
3.	Sénégal	1 800	55	650	Sénégal, Mauritanie, Mali
4.	Lac Volta	1 850	366	2 210	Ghana, Burkina Faso, Bénin, Côte d'Ivoire, Togo
5.	Lac Tchad	S/O	S/O	S/O	Tchad, Niger, Nigéria, Cameroun, République centrafricaine

Source : Rapport de diagnostic du Schéma directeur, 2016. Estimation de la relation entre le PIB et les volumes de fret dans la CEDEAO, 2022

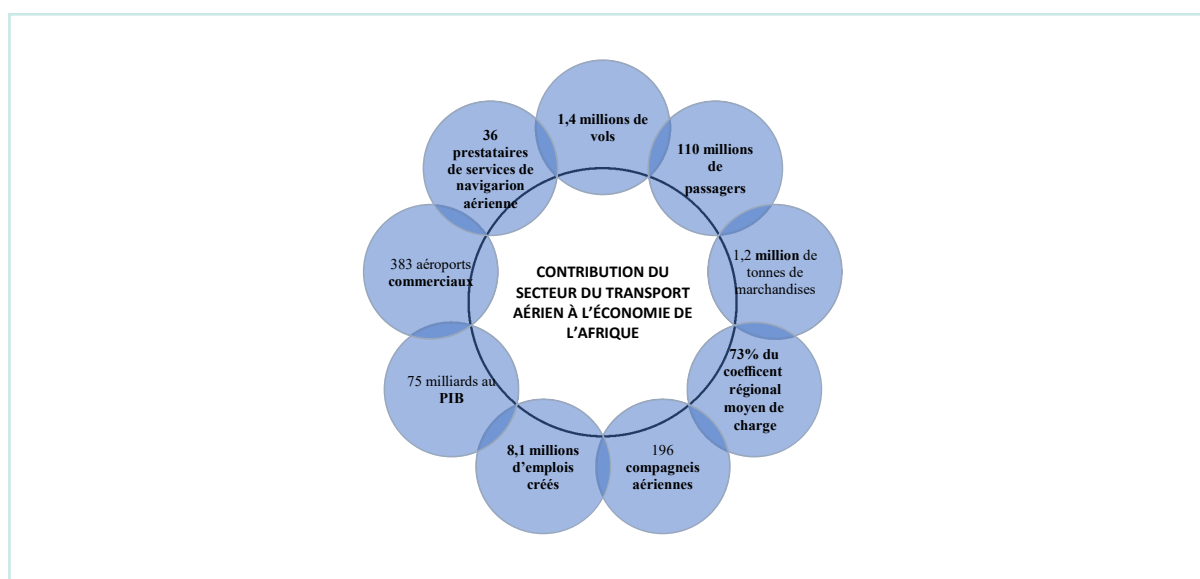
3.1.4. Transport Aérien

L'aviation dans l'espace CEDEAO joue un rôle essentiel dans la promotion du progrès économique et de la cohésion régionale. Le transport aérien soutient 8,1 millions d'emplois et des activités économiques d'une valeur de 75 milliards de dollars en Afrique. Ces chiffres représentent 1,6 % de tous les emplois et 2,6 % du PIB des pays africains en 2023. La Figure 66 en donne une représentation schématique.



Le transport aérien au sein de la CEDEAO

Figure 66 : Représentation Schématique de l'Importance du Transport Aérien en 2023



Source : Industrie de l'aviation commerciale, publiée en 2023 par l'ATAG

Chaque personne employée par le secteur de l'aviation soutient directement 22 autres emplois ailleurs en Afrique. De même, des activités économiques d'une valeur de 5,30 dollars ont bénéficié de soutien ailleurs en Afrique pour chaque dollar de valeur ajoutée brute directement créée par le secteur du transport aérien. En Afrique, le secteur de l'aviation a employé directement environ 360 000 personnes en 2023. Il découle de l'analyse de ces travailleurs que :

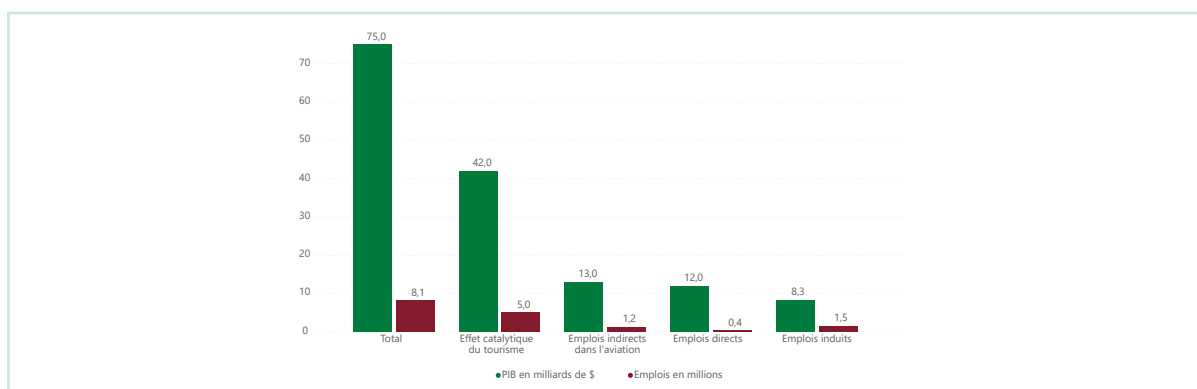
- 200 000 agents parmi ces personnes (56 % du total) étaient employés par des compagnies aériennes ou dans les services d'escale en tant que personnel navigant, d'enregistrement, d'entretien ou du siège social ;
- 53 000 (15%) travaillaient pour des exploitants d'aéroports, notamment dans les domaines de la gestion, de l'entretien et de la sécurité des aéroports ;
- 75 000 (21 %) travaillaient sur place dans les aéroports, dans des magasins de vente au détail, des restaurants, des hôtels et des agences gouvernementales ;
- 17 000 (5 %) travaillaient dans la construction d'aéronefs civils, y compris les systèmes, les composants, les cellules et les moteurs ; et
- 13 000 (4 %) travaillaient pour des prestataires de services de navigation aérienne à postes

tels que le contrôle du trafic aérien et l'ingénierie.

Les compagnies aériennes, les exploitants d'aéroports, les détaillants et autres entreprises sur place, ainsi que les services de navigation aérienne et les constructeurs d'aéronefs civils ont tous contribué à hauteur de 12 milliards de dollars au PIB de l'Afrique en 2023. On estime que les dépenses du secteur de l'aviation auprès des fournisseurs ont apporté un soutien à 1,2 million d'emplois supplémentaires et une contribution à la valeur ajoutée brute de 13 milliards de dollars au PIB. En outre, les dépenses effectuées par les personnes employées dans le secteur de l'aviation et dans sa chaîne d'approvisionnement ont permis de créer 1,5 million d'emplois supplémentaires et d'apporter une contribution à la valeur ajoutée brute de 8,3 milliards de dollars au PIB de l'Afrique (International Air Transport Association (IATA), 2023 Africa Aviation Report).

Le tourisme en Afrique est également rendu bien plus facile par le transport aérien. Il stimule encore plus l'activité économique, car les touristes dépensent leur argent dans les restaurants, hôtels, magasins, chez les voyagistes et dans d'autres biens et services de consommation. En 2023, les dépenses effectuées par les visiteurs étrangers venus par avion en Afrique ont permis de soutenir environ 5 millions d'emplois et d'apporter une contribution de 42 milliards de dollars EU au PIB (Figure 67).

Figure 67 : Contribution du transport aérien à la création d'emplois et au PIB en 2023



Source : Commission de la CEDEAO, à partir des données de l'Industrie de l'aviation commerciale, publiée en 2023 par l'ATAG



Au sein de la CEDEAO, l'aviation est essentielle au progrès économique et à l'intégration régionale. La contribution de la région à l'ensemble du transport aérien en Afrique est relativement faible par rapport aux régions du Nord, de l'Est et du Sud. La région de l'Afrique centrale est

la seule à être en retard par rapport à l'espace CEDEAO. Comme le montre le tableau 7, sur les 25 aéroports d'Afrique sélectionnés, ayant les redevances les plus élevées trois appartenant à la zone CEDEAO, sont parmi les quatre premiers.

Tableau 7 : Cinq Aéroports les plus Chers par Sous-régions Africaines en 2020

Afrique de l'Ouest		Afrique centrale		Afrique de l'Est		Afrique australe		Afrique du Nord	
Niamey	164,9	Brazzaville	132,8	Djibouti	84,3	Antananarivo	93,3	Cairo	67,0
Freetown	145,0	Douala	124,4	Entebbe	57,2	Moroni	64,4	Casablanca	35,6
Monrovia	139,0	Bangui	118,8	Dar Salam	54,0	Saint Denis	56,8	Algiers	23,6
Bissau	137,9	Malabo	89,2	Kigali	50,0	Lusaka	51,9	Tunis	11,8
Dakar	116,9	Ndjamena	85,1	Nairobi	50,0	Harare	50,0	Tripoli	11,5

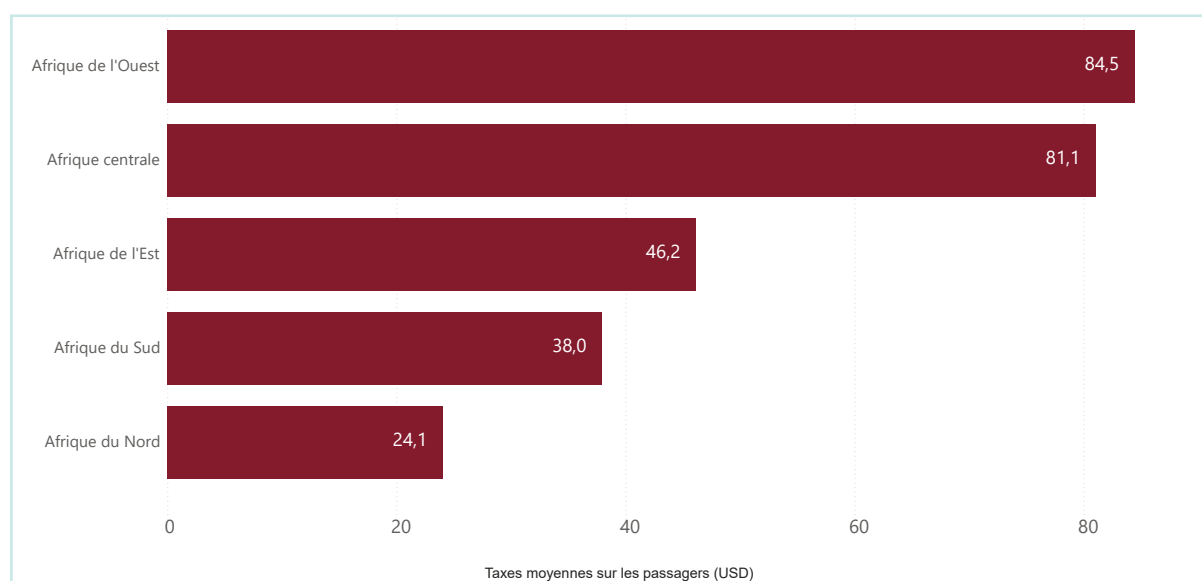
Source : Rapport 2020 de l'AFRAA sur les taxes et redevances en Afrique

La Figures 68 et le tableau 7 présentent une situation claire des taxes sur les passagers et des redevances aéroportuaires en Afrique. L'Afrique de l'Ouest ressort avec le niveau le plus élevé en termes des taxes régionales avec un montant de 84,5 dollars de EU, suivi de l'Afrique Centrale ; tandis que l'Afrique du Nord a le niveau le plus bas avec un montant de 24,1 dollars EU.

L'Afrique de l'Ouest ressort avec le niveau le plus élevé en termes des taxes régionales avec un montant de 84,5 dollars de EU



Figure 68 : Taxes régionales Moyennes Appliquées aux Passagers par Sous-région Africaine en 2020 (US\$)

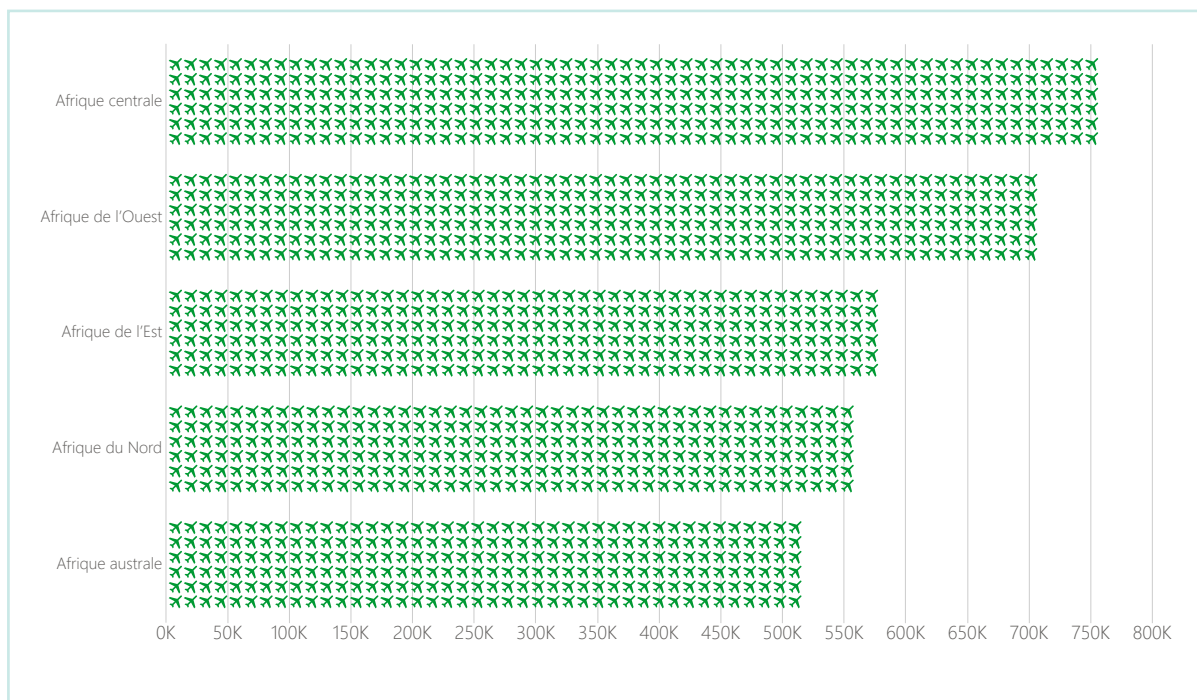


Source : Commission de la CEDEAO, à partir des données du Rapport 2020 de l'AFRAA sur les taxes et redevances en Afrique

L'Afrique de l'Ouest ressort avec le niveau plus élevé en termes des redevances aéroportuaires moyennes par sous-région africaine avec un montant de 708 840 dollars

EU, suivi de l'Afrique Centrale ; tandis que l'Afrique du Nord a le niveau le plus bas avec un montant de 560 000 dollars EU (Figure 69).

Figure 69 : Redevances Aéroportuaires Moyennes par Sous-région Africaine en 2024 (US\$)




Source : Commission de la CEDEAO, à partir des données de la Revue des infrastructures, des politiques et du développement 2024

La Politique du transport aérien de la CEDEAO encourage la participation du secteur privé, le retrait de l'implication active du gouvernement dans la gestion des compagnies aériennes et l'ouverture de l'espace aérien afin de permettre la mise en place d'une infrastructure compétitive. Tous les États membres de la CEDEAO disposent d'un terminal international assurant au moins une liaison aérienne quotidienne à partir d'un hub régional ; ce qui facilite les voyages. Toutefois, des défis plus grands sont à relever. Tout d'abord, il est difficile à ces plateformes d'attirer les passagers en transit vers d'autres villes et de servir de hubs de correspondance. Ensuite, certains États membres affichent un faible niveau de conformité aux normes de l'Organisation

de l'Aviation Civile Internationale (OACI) dans divers domaines tels que la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'aviation. Enfin, les problèmes constatés sont notamment la détérioration des infrastructures, la vétusté des équipements et un niveau de sûreté insuffisant.

|||||
L'Afrique de l'Ouest ressort avec le niveau plus élevé en termes des redevances aéroportuaires moyennes par sous-région africaine avec un montant de 708 840 dollars EU



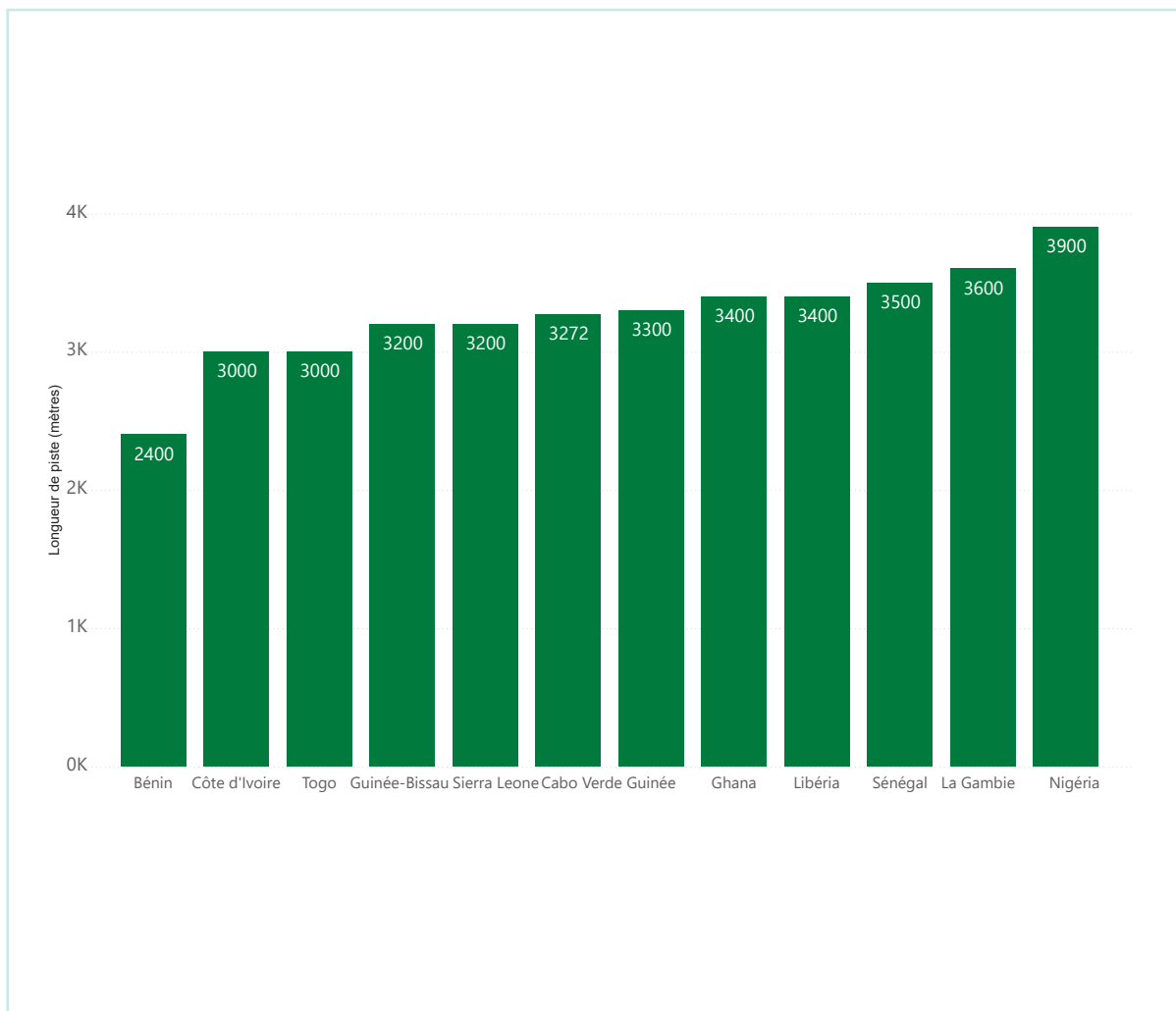

Infrastructures aéroportuaires

Certes, l'espace CEDEAO compte quarante (40) aéroports internationaux mais, en termes de passagers, seuls l'aéroport international Murtala Mohammed de Lagos, l'aéroport Nnamdi Azikwe d'Abuja et l'aéroport international Kotoka d'Accra se classent parmi les aéroports les plus fréquentés d'Afrique. En termes de fret, l'aéroport international Murtala Mohammed de Lagos, l'aéroport international Kotoka d'Accra, l'aéroport international Blaise-Diagne de Dakar et l'aéroport international Félix-Houphouët-Boigny d'Abidjan sont les plus fréquentés. Les infrastructures aériennes sont confrontées à la dégradation, aux risques

aviaires, à la vétusté des équipements et à des problèmes d'emprise. De nouveaux aéroports ont été construits au Sénégal et de nombreux autres sont en cours de réhabilitation au Nigéria afin d'en améliorer l'efficacité.

La Figure 70 présente les longueurs de piste des principaux aéroports de l'espace CEDEAO, par rapport à leur capacité à accueillir certains types d'aéronefs. En 2022, le Nigéria avait la plus grande longueur de piste avec 3900 mètres, suivi par la Gambie avec 3600 mètres et le Sénégal avec 3500 mètres. Le Bénin (2400 mètres), la Côte d'Ivoire (3000 mètres) et le Togo (3000 mètres) avaient les pistes les plus courtes.

Figure 70 : Longueurs de Piste dans les États Membres de la CEDEAO en 2022 (en mètre)



Source : Commission de la CEDEAO, à partir des données de l'AIP ASECNA et de l'ACI, 2022

Navigation aérienne

L'espace aérien de la CEDEAO est géré par des organisations telles que l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), basée à Dakar, qui couvre une vaste zone avec des centres de contrôle et d'information sur les vols . La modernisation de la gestion du trafic aérien se heurte à des difficultés liées aux lacunes en matière d'équipement et de formation, qui ont un impact sur les services de contrôle. Les problèmes de maintenance et la sous-utilisation des équipements nuisent à l'efficacité et augmentent le prix des billets.

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) encourage la navigation basée sur les performances (NBP) pour améliorer la capacité, l'efficacité, la rentabilité et la sûreté, en mettant l'accent sur les technologies satellitaires. La mise en œuvre de la NBP améliore la navigation aérienne, réduit les temps de vol, la consommation de carburant, et permet une navigation précise dans les zones reculées. D'un point de vue économique, la NBP optimise les itinéraires, et permet ainsi de réaliser des économies et d'accroître la connectivité.

L'adoption de la NBP est essentielle pour débloquer le potentiel du secteur de l'aviation dans la Région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

Administration de l'aviation civile et formation du personnel

La flotte fragmentée de la CEDEAO et la capacité de maintenance limitée entraînent un recours important à la sous-traitance, offrant des opportunités pour de nouvelles installations ; mais les coûts d'exploitation restent élevés. La privatisation de la gestion des aéroports et la libéralisation de la manutention au sol ont conduit à l'émergence de nouveaux prestataires de services aériens. Les projets financés par la Banque Mondiale et la BAD ont permis d'améliorer la sécurité de l'aviation civile ; le Nigéria et Cabo Verde ayant atteint le statut de catégorie 1 de la FAA. Les compagnies aériennes privées et les entités privatisées consolidées ont amélioré la connectivité aérienne entre les États membres de la CEDEAO. Malgré les progrès accomplis, une meilleure connectivité, des économies d'échelle et un développement durable sont nécessaires pour que le transport aérien soutienne efficacement la productivité économique et l'intégration régionale.



Les infrastructures aériennes potentielles dans la région de la CEDEAO.



Le secteur du transport aérien dans la région est caractérisé par la prédominance de quelques grandes compagnies aériennes étrangères sur le marché. Celles-ci ont établi des réseaux et des ressources qui leur permettent de capter une part importante du trafic de passagers dans l'espace CEDEAO. Parmi les principales compagnies aériennes étrangères, on peut citer Air France, British Airways, Lufthansa, Ethiopian Airlines, etc., qui proposent des itinéraires et des services étendus connectant la région à des destinations mondiales. Les compagnies aériennes et les agences de voyage locales sont confrontées à des défis critiques dans un environnement concurrentiel, nécessitant des stratégies pour améliorer les opérations, renforcer la coopération et consolider l'industrie aérienne locale.

Les systèmes informatisés de réservation (SIR) sont essentiels aux secteurs du voyage et des compagnies aériennes, car ils facilitent les réservations de vols, la gestion des stocks et la répartition des tarifs. Dans la CEDEAO, les principaux SIR comme Amadeus, Sabre et Travelport jouent un rôle important dans les opérations des agences de voyage. Ils donnent accès à l'inventaire et aux tarifs des compagnies aériennes, tout en permettant aux agences de réserver des vols de manière efficace. Cependant, le recours à ces systèmes internationaux peut créer une dépendance, en ce qu'ils limitent le pouvoir de négociation et la visibilité des agences locales.

3.1.5. Transport maritime

Essentiel pour la vie et l'économie de la communauté, le domaine maritime de la CEDEAO comprend un littoral diversifié partagé par les États membres, ainsi que des voies navigables intérieures. Il est riche en biodiversité et en ressources, et soutient des activités telles que la pêche, le transport et le tourisme. Les hydrocarbures provenant du domaine maritime constituent une source de revenus importante

pour certains États membres de la CEDEAO. Ceux-ci sont confrontés à des défis tels que la surexploitation des ressources, la dégradation du milieu marin et la criminalité maritime (piraterie, contrebande, pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN), etc.), ce qui entrave le développement économique et la stabilité.

S'attaquer à ces problèmes constitue une priorité absolue pour les États membres. Des mesures efficaces nécessitent l'exploitation des ressources régionales, la conjugaison des efforts et la collaboration avec les parties prenantes. La Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO vise à inverser les tendances négatives par l'adoption de normes communes. La nature transfrontalière des ressources maritimes nécessite une coopération régionale, notamment en raison des conflits liés au contrôle des ressources. Le Traité révisé de la CEDEAO jette les bases d'une stratégie maritime régionale portant sur la pêche INN, les activités extractives, la protection de l'environnement et la coopération en cas de catastrophe ; et ce, conformément aux engagements juridiques régionaux et internationaux.

En ce qui concerne la sécurité électronique côtière, les projets en cours portent sur l'amélioration de divers aspects de la sécurité, y compris les systèmes de contrôle, de surveillance et de communication dans les zones côtières. Les principales initiatives se déclinent comme suit :

- **Systèmes de surveillance** : installation de caméras et de systèmes de surveillance avancés pour lutter contre la piraterie, la pêche INN et la contrebande le long des côtes.
- **Initiatives de sécurité maritime** : efforts de collaboration entre les États membres de la CEDEAO pour améliorer la sécurité grâce à des systèmes de suivi électronique et à de meilleurs réseaux de communication.

- **Collaboration avec les organisations internationales** : établissement de partenariats avec des entités telles que l'UE et les Nations Unies pour améliorer la sécurité régionale par le biais de financements et de transferts de technologie.
- **Renforcement des capacités** : Formation du personnel local à la gestion et à l'exploitation des systèmes de sécurité électronique dans un souci de durabilité et d'efficacité.

Flottes maritimes

En 2022, le Libéria a dépassé le Panama en tant que premier État du pavillon mondial en termes de tonnage de port en lourd, sa flotte générant 378,3 millions de tonnes de port en lourd. Le Libéria a enregistré une croissance de 12,7 % du tonnage des navires entre 2022 et 2023. Le pays se classe au deuxième rang après le Panama en termes de nombre de navires ; la flotte battant pavillon libérien comptant 4 821 navires. La taille moyenne des navires battant pavillon libérien est de 78 479 tonnes de port en lourd. En termes de valeur, le Libéria se classe en deuxième position avec 11,8 % des navires enregistrés, contre 12,9 % pour le Panama.

Le Nigéria est le plus grand pays armateur d'Afrique. En termes de flotte mondiale, il se classe au 33e rang, avec 291 navires totalisant 7,9 millions de tonnes de port en lourd. En termes de valeur des navires, les navires nigériens occupent le 30e rang, avec une part de 0,6 % de la valeur de la flotte mondiale. Dès 2022, en termes de tonnage et de nombre de navires, les navires battant pavillon libérien, panaméen et marshallais représentaient collectivement plus d'un tiers des émissions mondiales de carbone dues au transport maritime. Les navires battant

pavillon libérien sont responsables du plus grand volume d'émissions de dioxyde de carbone.

Performances du transport maritime

La zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) devrait permettre d'accroître le fret intra-africain de 28 % et la demande de fret maritime de 62 % à l'horizon 2030. La mise en œuvre effective de la ZLECAf nécessite encore des investissements considérables dans les équipements et les infrastructures de transport, y compris une centaine de navires supplémentaires, qui devrait pourvoir ouvrir la voie à une économie verte en Afrique. La côte de la CEDEAO, qui englobe la façade maritime des États membres, compte 15 ports commerciaux principaux offrant un service maritime régulier.

L'indice de connectivité des transports maritimes de ligne (LSCI), élaboré par la CNUCED, mesure l'intégration d'un pays au réseau mondial de transport maritime de ligne, tout en reflétant l'accès aux marchés mondiaux pour le commerce. Il prend en compte des facteurs tels que le nombre de navires, leur capacité de transport, le nombre de compagnies et de services de transport maritime, la taille maximale des navires et le nombre de pays avec lesquels une connexion directe existe. L'indice est calculé trimestriellement et utilise comme référence l'année 2006. L'indice montre que la connectivité de la côte africaine (COA) au réseau mondial de lignes régulières s'est accrue de 23,1 sur une période de 10 ans, passant de 13,5 en 2013 à 17,6 en 2022. L'indice de connectivité moyen pour la période allant de 2013 à 2022 était de 15,5. La ventilation de cette connectivité pour les périodes 2021 et 2022 fait état d'une grande disparité entre les États membres (Tableau 8).



Tableau 8 : Classement des États Membres de la CEDEAO en fonction de l'indice de connectivité

Pays	Indice de connectivité LSCI			
	2006 (année de référence)	2021	2022	Moyenne pour 2013-2022
Togo	12,6	36,4	36,8	29,2
Ghana	16,2	38,2	37,3	26,7
LSCI >20 <30				
Nigéria	16,0	21,7	23,7	21,8
Côte d'Ivoire	16,3	20,3	23,8	21,8
Bénin	11,0	20,4	21,8	17,9
LSCI >10 <20				
Sénégal	14,5	17,3	17,8	16,3
LSCI <10				
Guinée	9,2	8,4	9,2	10,0
Sierra Leone	4,5	6,8	7,1	8,2
Libéria	4,5	6,6	6,0	6,9
La Gambie	4,2	5,9	5,2	7,1
Guinée-Bissau	4,4	4,5	4,6	4,7
LSCI moyen	10,3	16,9	17,6	15,5

Source : Compilation par les auteurs à partir des données de la CNUCED

Note: Indice pour le Cabo Verde non disponible

En 2022, le Ghana (37,3) et le Togo (36,8) étaient les États membres les mieux connectés de la région. Viennent ensuite la Côte d'Ivoire (23,8), le Nigéria (23,7) et le Bénin (21,8), en tant que pays dont la connectivité est relativement forte. En revanche, la Guinée-Bissau (4,6), la Gambie (5,2) et le Libéria (5,9) avaient une connectivité inférieure à 6 points sur 100, ce qui fait d'eux les pays ayant la connectivité la plus faible de la région. Dans le Tableau 8, trois (3) groupes clés d'États membres se distinguent en fonction de leur niveau de connectivité. Le Ghana et le Togo sont les États membres dont la connectivité est supérieure à 30. Le deuxième groupe de pays

ayant une connectivité supérieure à 20 intègre la Côte d'Ivoire, le Bénin et le Nigéria. Enfin, les pays les moins bien connectés sont la Guinée, la Gambie, la Sierra Leone, le Libéria et la Guinée-Bissau, avec une connectivité inférieure à 10. Le Sénégal se distingue comme le seul État à afficher une connectivité supérieure à 10 mais inférieure à 20.

Ce classement indique une légère disparité entre le niveau du PIB et la connectivité aux réseaux maritimes mondiaux réguliers. Ainsi, en dépit de son statut de première économie d'Afrique, le Nigéria a une connectivité inférieure

à celle du Togo, du Ghana et de la Côte d'Ivoire en 2022. Par exemple, certes l'économie du Nigéria vaut 50 fois celle du Togo, mais le Togo est le premier pays le plus connecté sur le plan maritime dans la CEDEAO, juste après le Ghana. En outre, alors que le Nigéria possède 4 ports commerciaux, le Togo n'en a qu'un seul. La moyenne de l'indice de connectivité de la région pour l'année 2022 était inférieure de

30 % à la moyenne mondiale, soit 17,6 contre 26,7. Cependant, on note une amélioration substantielle par rapport à l'année 2013 où ces chiffres étaient de deux fois inférieure à la moyenne mondiale. Une comparaison avec d'autres façades maritimes présentant des caractéristiques économiques similaires, fait ressortir la faible connectivité de la région, tout en permettant de la relativiser (Tableau 9).

Tableau 9 : Comparaison des Façades Maritimes des sous-régions africaines

	2006	2021	2022	2013-2022
Afrique de l'Ouest	10,3	16,9	17,6	18,9
Afrique de l'Est¹	8,3	13,0	12,7	12,3
Afrique centrale²	9,7	16,0	15,7	15,7
Afrique australe³	18,3	29,0	30,3	28,0
Afrique du Nord⁴	15,9	29,0	29,1	27,3

Source : Données de la CNUCED, 2023

La faible connectivité relative de la région transparaît également dans le classement de deux des États membres de la région, à savoir le Ghana et le Togo, parmi les cinq (5) pays africains les plus connectés en 2022, derrière le Maroc, l'Égypte et l'Afrique du Sud. À l'échelle mondiale, ces deux États membres ont été classés parmi les 25 pays ayant les meilleurs indices LSCI.

Facilitation des échanges

L'interconnectivité entre les systèmes nationaux de gestion des douanes au sein de la CEDEAO est un aspect crucial qui est abordé par l'intégration de régimes de transit régionaux et internationaux mutuellement reconnus.

Cette intégration est renforcée par la mise en œuvre de mécanismes de garantie de transit et l'utilisation de solutions numériques telles que le Système interconnecté pour la gestion des marchandises en transit (SIGMAT) de la CNUCED. À titre d'illustration, les États membres s'efforcent d'harmoniser leurs procédures douanières afin de faciliter la circulation des marchandises à travers les frontières. Il s'ensuit qu'il faut rationaliser les exigences en matière de documentation et mettre en œuvre des processus normalisés afin de réduire les retards et l'inefficacité. La numérisation des procédures douanières peut améliorer la précision des données, renforcer les capacités de gestion des risques et accroître l'efficacité opérationnelle.

¹ Sudan, Comores, Djibouti, Somalie, Kenya, Tanzanie, Mozambique, Erythrée, Madagascar

² Cameroun, RDC, Gabon, Congo, Guinée équatoriale, Angola

³ Afrique du Sud, Namibie

⁴ Mauritanie, Maroc, Algérie, Tunisie, Lybie et Egypte

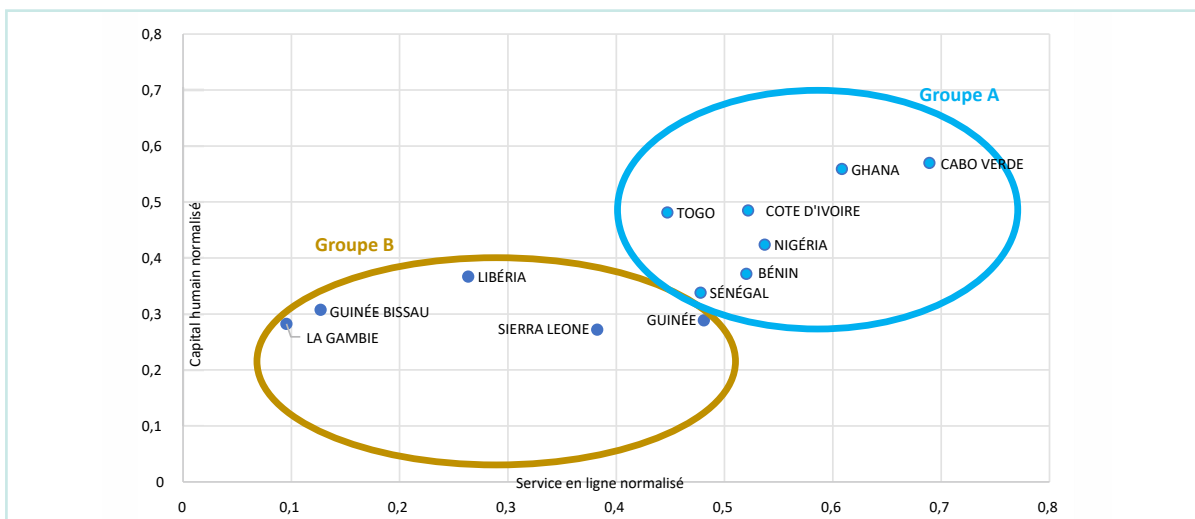


3.2. INFRASTRUCTURE DE COMMUNICATION

Chaque État membre de la CEDEAO dispose d'une stratégie numérique assortie d'un plan pour l'avènement d'un système d'administration publique entièrement numérique (potentiellement dématérialisé). Il ressort de l'analyse de l'indice des services que les États membres de la CEDEAO peuvent être classés en deux catégories, comme suit : d'une part, le groupe des pays avancés et, d'autre part, le groupe de ceux qui sont les moins avancés (Figure 71). Selon la Stratégie de Développement

du Secteur Numérique de la CEDEAO pour 2024, cette catégorisation s'applique à la fois aux services et aux perspectives de développement de l'infrastructure de base des télécommunications. Le groupe A comprend le Bénin, Cabo Verde, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Nigéria, le Sénégal et le Togo, tandis que le groupe B se compose de la Gambie, de la Guinée, de la Guinée-Bissau, du Libéria et de la Sierra Leone. Le groupe A devance le groupe B et se caractérise clairement par le développement des câbles sous-marins, des points d'échange Internet (IXP) et de l'infrastructure des centres de données.

Figure 71 : Indices des Services en Ligne et aux Personnes dans les États Membres de la CEDEAO en 2024

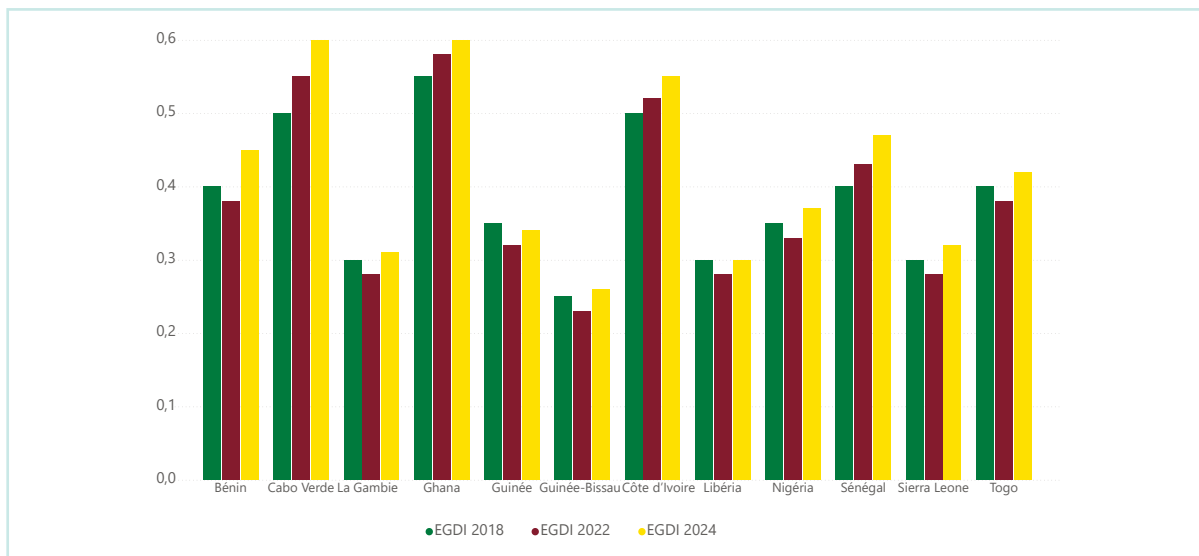


Source : Indices des services en ligne des États membres de la CEDEAO 2024

Cette catégorisation confirme la corrélation entre le niveau d'infrastructure disponible et les services en ligne fournis aux citoyens. Il est important de prendre en compte les différents rythmes et besoins de ces deux groupes pour s'assurer que l'adoption des services en ligne est alignée sur le développement de l'infrastructure et favorise le développement à la fois dans les zones urbaines et rurales, côtières et sahéniennes. L'enquête des Nations Unies sur l'administration en ligne (2024)

fournit une évaluation complète du paysage de l'administration numérique dans 193 pays. Elle met en évidence une tendance à la hausse dans le développement des services administratifs numériques dans l'espace CEDEAO, qui a affiché une amélioration de 28 % de l'Indice de Développement de l'Administration en Ligne (EGDI), impulsée par une croissance de 125 % de l'Indice des infrastructures de télécommunications (IIT) entre 2018 et 2024 (Figure 72).

Figure 72 : Indice de Développement de l'Administration en Ligne (EGDI) dans les États membres de la CEDEAO



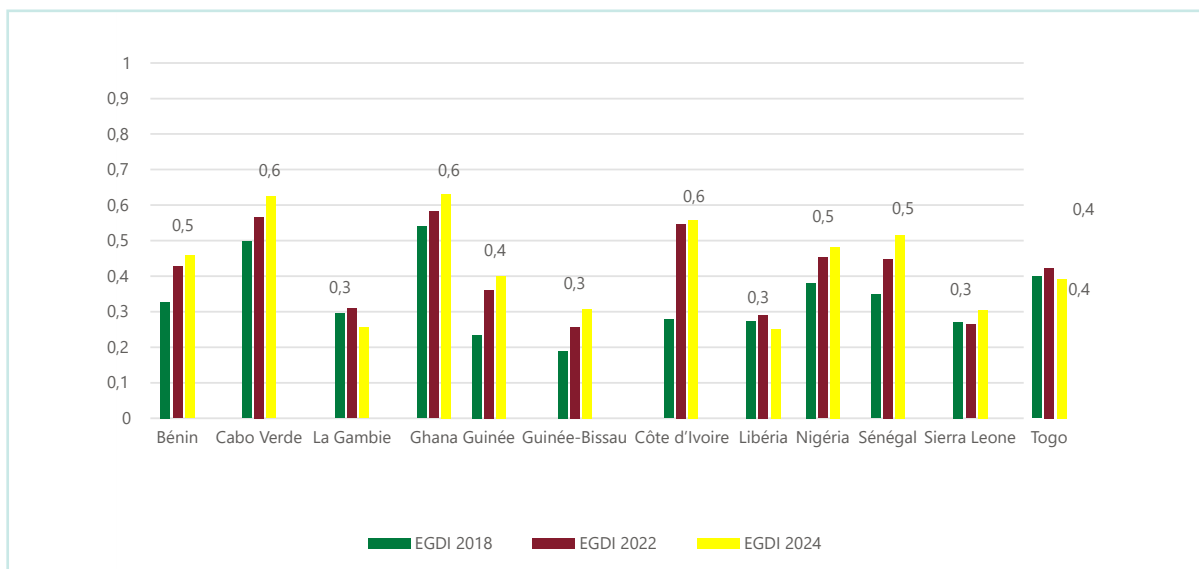
Source : Commission de la CEDEAO, à partir des données de l'Enquête de l'ONU sur l'administration en ligne, 2024

I. Infrastructure de télécommunication

La tendance positive de l'EGDI est principalement sous-tendue par les investissements dans les infrastructures de télécommunications, comme le montre le graphique de l'Indice des Infrastructures de Télécommunications (IIT) à la Figure 73. Les États membres de la CEDEAO affichent des

niveaux d'investissement variables dans l'infrastructure des télécommunications. L'investissement varie d'un faible niveau de 19 % au Libéria à un niveau élevé de 377 % en Guinée-Bissau entre 2018 et 2024. La croissance moyenne régionale de 125 % sur 5 ans souligne l'importance que les États membres accordent à cette infrastructure.

Figure 73 : Évolution de l'Indice des Infrastructures de Télécommunications dans les États membres de la CEDEAO de 2018 à 2024



Source : Commission de la CEDEAO, à partir des données de l'Enquête de l'ONU sur l'administration en ligne, 2024



Toutefois, comparé à l'Afrique du Nord et à la Communauté de Développement de l'Afrique Australe (SADC), l'espace CEDEAO est toujours à la traîne en matière de développement de l'infrastructure des télécommunications (Figure 74). L'infrastructure des télécommunications comprend les réseaux de téléphonie

mobile, l'infrastructure à large bande (liaisons satellitaires, câbles sous-marins et réseaux dorsaux, dernier kilomètre et plus particulièrement la fibre optique jusqu'au domicile (FTTH)), ainsi que la présence et l'efficacité des nœuds IXP dans l'espace CEDEAO.

Figure 74 : Comparaison en 2024 de l'Indice des Infrastructures de Télécommunications dans les Régions d'Afrique



Source : Commission de la CEDEAO, à partir des données de l'Enquête de l'ONU sur l'administration en ligne, 2024

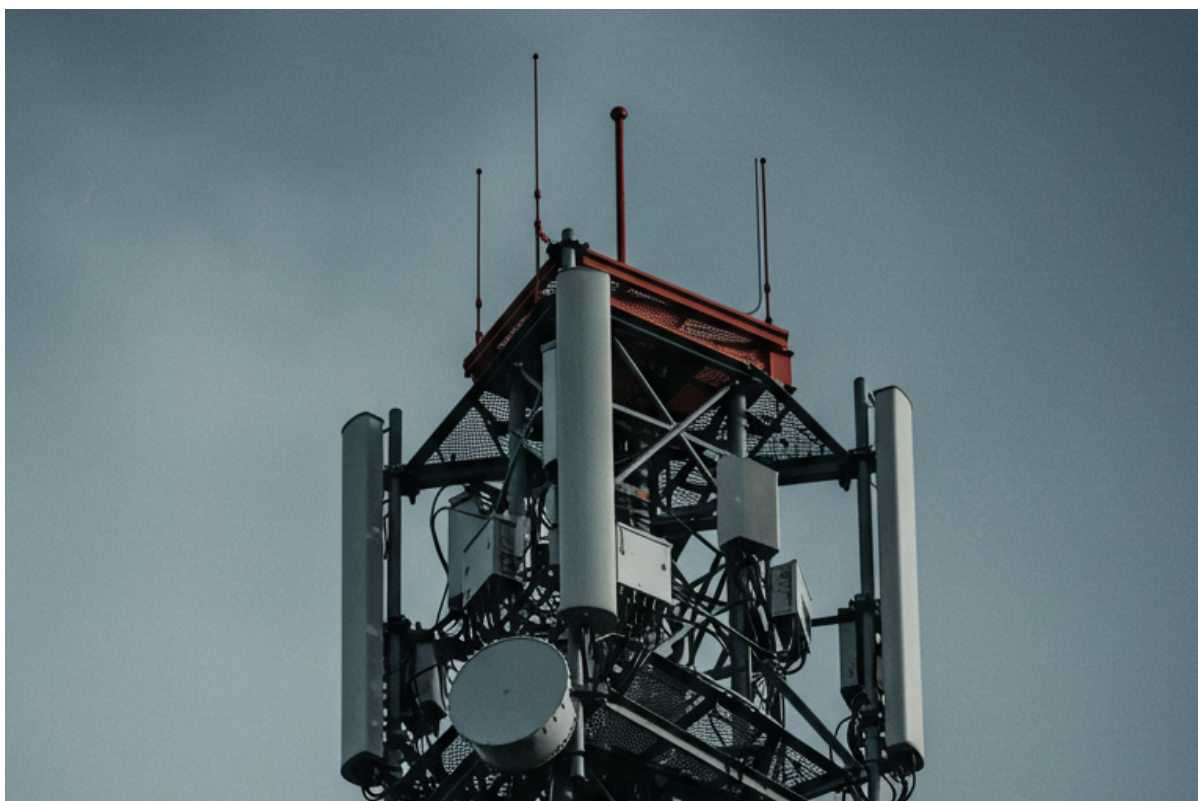
La croissance moyenne régionale de 125 % sur 5 ans souligne l'importance que les États membres accordent à cette infrastructure. Toutefois, comparé à l'Afrique du Nord et à la Communauté de Développement de l'Afrique Australe, l'espace CEDEAO est toujours à la traîne en matière de développement de l'infrastructure des télécommunications.



II. Réseaux de téléphonie mobile

Tous les États membres de la CEDEAO disposent de réseaux de téléphonie mobile utilisant les technologies 2G, 3G et 4G, les développements actuels des technologies 4G et 5G portant sur les services de données. Les technologies surannées sont progressivement abandonnées. Des mises à niveau technologiques sont en cours avec la technologie 4G qui couvre certains États membres. Cependant, on note des écarts entre la couverture 4G disponible et les abonnements 4G au Libéria, au Nigéria, en Sierra Leone et au Togo. Ce fait indique que, bien que le réseau soit disponible, les individus ne s'abonnent pas au service de téléphonie mobile. Selon la Global System for Mobile Communication Association (GSMA) (2024), cela est dû en partie à un manque d'alphabétisation et de compétences numériques, ainsi qu'à des problèmes d'accessibilité financière, notamment au coût des combinés compatibles avec l'Internet.

Bien que la tendance mondiale soit au développement des technologies 4G et 5G pour l'Internet mobile, et à remplacer rapidement la 2G et la 3G, la couverture en Côte d'Ivoire, en Gambie, en Guinée et en Guinée-Bissau est encore largement composée de ces technologies « anciennes ». Cabo Verde et le Sénégal ont fait de grands progrès dans les technologies d'accès à la téléphonie mobile, passant massivement de l'accès à la 3G à celui à la 4G. La GSMA (2024) classe la Gambie, le Libéria et le Nigéria parmi les États membres dont le déficit de couverture est supérieur à 10 %. Le déficit de couverture représente la population vivant dans des zones non couvertes par un réseau mobile à large bande (3G, 4G ou 5G). L'accès à l'Internet dans l'espace CEDEAO est principalement via l'Internet par téléphone mobile, l'accès à l'Internet par le téléphone fixe représentant moins de 10 % en moyenne dans les États membres de la CEDEAO.



Infrastructure de réseau mobile illustrant les télécommunications dans la région de la CEDEAO.



Tableau 10 : Nombre de Réseaux de Téléphonie Mobile et d'Usagers Utilisateurs par les États Membres de la CEDEAO en 2024

États membres	Sociétés de téléphonie mobile	Abonnés à la téléphonie mobile
Bénin	SPACETEL BENIN (MTN) SBIN (CELTIS) MOOV AFRICA BENIN	8 489 402 (nombre d'abonnés à la téléphonie mobile obtenu après l'élimination des cartes SIM multiples)
Cabo Verde	CVTELECOM UNITEL T+	590 354
La Gambie	GAMCEL AFRICELL QCELL COMIUM	2 680 000
Ghana	AT GLO MTN Vodafone	33 380 000
Guinée	ORANGE MTN CELLCOM	14 101 000
Guinée-bissau	MTN ORANGE	1 885 870
Côte D'ivoire	MTN CI ORANGE CI MOOV CI	53 601 479
Liberia	LONESTAR CELL MTN ORANGE	1 600 000 (DEC 2021)
Nigéria	AIRTEL 9MOBILE GLOBALCOM MTN	224 412 931
Sénégal	ORANGE YAS EXPRESSO Sirius Télécoms Afrique (PROMOBILE) CSU.SA (HAYO)	22 400 205
Sierra Leone	AFRICELL ORANGE QCELL	S / O
Togo	YAS TOGO MOOV AFRICA TOGO (MAT)	7 688 649

Source : Régulateurs nationaux des télécommunications, 2024

Comme l'illustre le Tableau 10, en général, le nombre d'abonnés au téléphone mobile correspond au nombre de cartes SIM (modules d'identification de l'abonné) utilisées. L'exception est le Bénin, où le nombre d'abonnés à la téléphonie mobile est calculé après l'élimination des cartes SIM multiples. Dans d'autres États membres, il existe des cadres juridiques régionaux qui promeuvent l'harmonisation de l'approche de la fourniture de certains services clés sur les réseaux de téléphonie mobile, au-delà de la voix, des services de messages courts (SMS) et de l'accès à l'Internet. Il s'agit notamment de la portabilité du numéro et de l'itinérance internationale, qui sont importantes pour le confort d'utilisation des clients, mais qui rendent également le service de téléphonie mobile global moins onéreux. Un autre service à croissance rapide est le transfert d'argent par téléphone mobile qui s'est développé dans tous les États membres de la CEDEAO.

III. Accords d'itinérance

La possibilité pour les utilisateurs de téléphones mobiles de se déplacer facilement en itinérance est cruciale pour ceux qui se déplacent entre les États membres. La CEDEAO promeut l'objectif de libre circulation à travers le Règlement C/REG.21/12/17 relatif à l'itinérance sur les réseaux publics de communications mobiles dans son espace (2017). Bien que des accords d'itinérance soient passés entre les opérateurs de téléphonie mobile, la CEDEAO soutient les accords entre les États membres au niveau de leurs Autorités Nationales de Régulation (ANR) depuis 2022. La couverture de la population par l'Internet à large bande est renforcée, avec une réduction des coûts de télécommunication grâce à une collaboration efficace de certains États membres de la CEDEAO (Encadré 7).

Encadré 7 : Le Libéria, la Gambie et la Sierra Leone signent un Accord

L'accord d'itinérance émane des gouvernements du Libéria, de la Gambie et de la Sierra Leone, qui ont signé un protocole d'accord (PdA) visant à réduire les coûts des télécommunications grâce à l'amélioration des services d'itinérance. L'accord, qui couvre les services voix, SMS et données, devrait commencer à être mis en œuvre progressivement le 2 mai 2025, permettant aux voyageurs allant du Libéria vers la Sierra Leone de recevoir des appels gratuitement ainsi que de passer des appels, d'envoyer des SMS et d'utiliser des données mobiles aux tarifs locaux sans avoir besoin d'une nouvelle carte SIM. À partir du 1er juillet, les citoyens du Libéria et de la Gambie pourront également bénéficier d'avantages similaires sans avoir à payer de frais d'itinérance internationale supplémentaires. Au total, quelque 16 millions de personnes vivent dans ces trois pays.

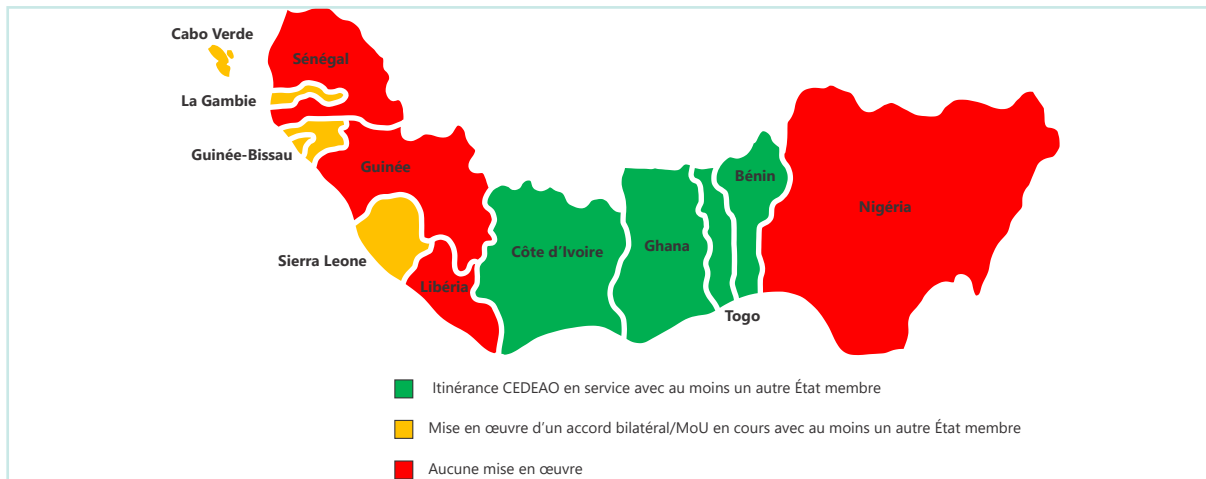
Selon le quotidien libérien Oracle News Daily, l'initiative, menée par l'Autorité des télécommunications du Libéria (LTA) en collaboration avec l'Autorité nationale des télécommunications de Sierra Leone et l'Autorité de régulation des services publics de Gambie, vise à promouvoir la croissance économique et à faciliter la communication pour les citoyens qui effectuant un voyage dans les trois pays. Il reste encore du chemin à parcourir jusqu'à ce que tous les ressortissants de l'Afrique de l'Ouest puissent se déplacer partout sans avoir à payer de frais supplémentaires. Cependant, après la signature de l'accord, le président de la LTA, Abdullah Kamara, aurait indiqué : « Grâce à ces protocoles d'accord, nous faisons des progrès décisifs vers la mise en œuvre du Règlement de la CEDEAO relatif à l'itinérance dans la région, une initiative visant à éliminer les frais d'itinérance élevés. » Il ne fait aucun doute que le changement est en train de s'opérer. Parmi le nombre croissant des accords conclus en Afrique, le Ghana a mis en œuvre l'année dernière l'itinérance gratuite avec le Bénin et le Togo, et l'année 2023 a vu la conclusion d'un accord entre le Sénégal et la Mauritanie.

Source : Telecom Business News

<https://search.app/aoGQEFuGphXoNizw5>



Figure 75 : Accord d'Itinérance entre les Autorités Nationales de Régulation dans l'Espace CEDEAO

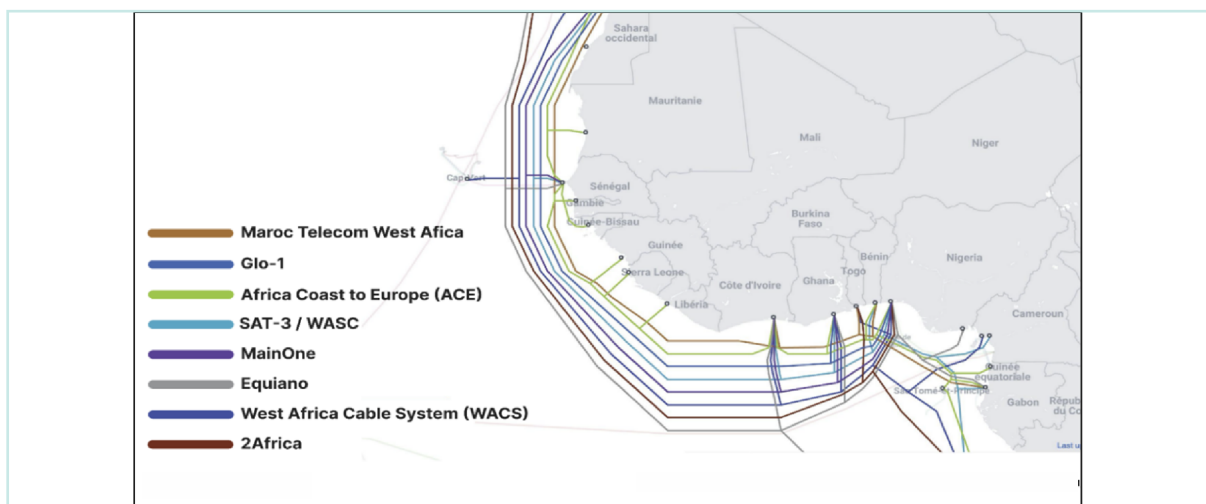


Source : Rapport sur l'état de mise en œuvre du Règlement C/Reg.21/12/17 relatif à l'itinérance sur les réseaux publics de communications mobiles dans l'espace CEDEAO (octobre 2024)

L'itinérance dans l'espace CEDEAO avance à un rythme lent en termes de mise en œuvre à la fois des accords bilatéraux entre les ANR et de ceux liant les opérateurs de téléphonie mobile (Figure 75). En ce qui concerne les réseaux de téléphonie fixe, le Rapport statistique régional de 2023 révèle que plus de 1,2 million de personnes sont abonnées à des services de téléphonie fixe, avec un taux de pénétration de seulement 0,4 %. Ce chiffre est bien inférieur à celui des 372 millions d'abonnements à la téléphonie mobile enregistrés en 2023. Le

taux de pénétration de la téléphonie fixe a stagné en 2022 et 2023. En termes de réseaux à large bande, il ressort de l'analyse des câbles sous-marins que les États membres ayant une façade sur l'océan Atlantique ont un accès direct à au moins un câble sous-marin. Le Bénin, Cabo Verde et le Togo sont desservis par trois (3) câbles sous-marins chacun ; le Ghana l'est par quatre (4) câbles sous-marins ; la Côte d'Ivoire et le Sénégal le sont par cinq (5) câbles sous-marins chacun ; et le Nigéria l'est par huit (8) câbles sous-marins.

Figure 76 : Carte de l'Atterrissage des Câbles Sous-Marins au sein de la CEDEAO

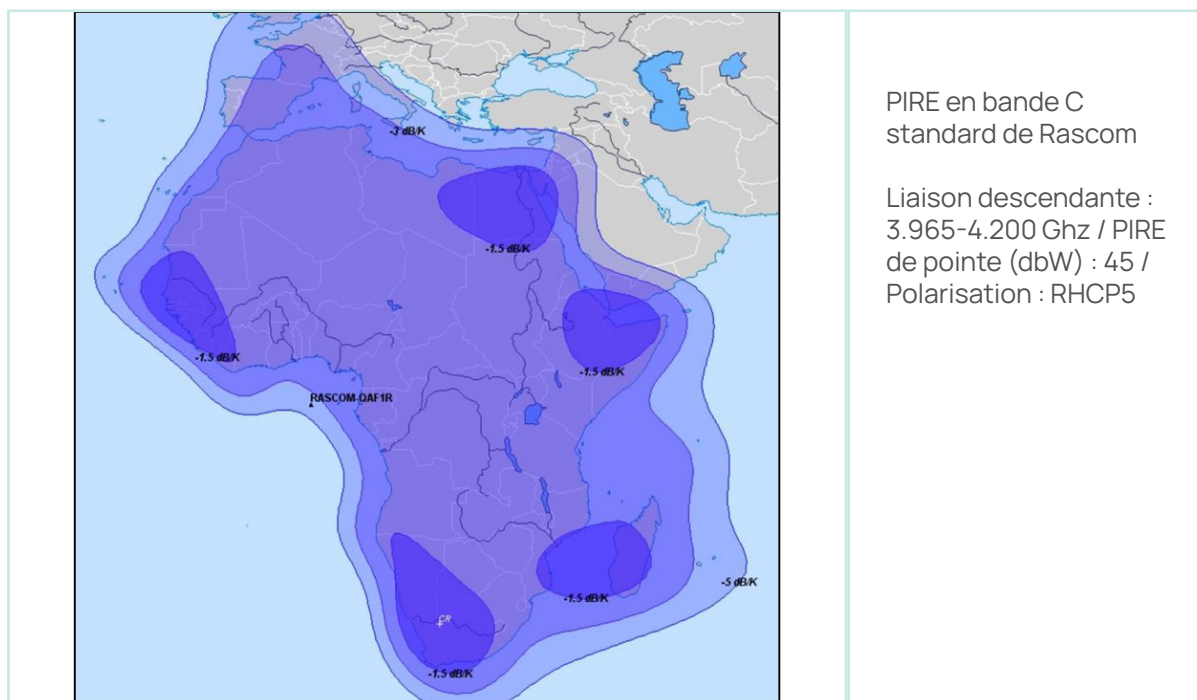


Source : TeleGeography

Douze (12) compagnies de câbles sous-marins dotées de trente-sept (37) points d'atterrage traversent la région et fournissent une capacité d'atterrage totale de 613,12 téraoctets (Figure 76). Elles sont répertoriées comme suit: Africa Coast to Europe (ACE) ; South Atlantic 3/West Africa Submarine Cable (SAT-3/WASC) ; WACS, Main One, Maroc Telecommunication West Africa Submarine Cable ; Senegal Horn of Africa Regional Express (SHARE) ; Equiano, 2Africa, GLO -1 - Globacom 1 ; ATLANTIS-2 ; Ella Link ; Nigeria-Cameroon Submarine Cable System (NCSCS).

En ce qui concerne les réseaux satellitaires à large bande, la communication par satellite reste utilisée, en particulier comme solution de secours et dans les zones rurales et sous-desservies. Les principaux fournisseurs de services par satellite se déclinent comme suit : RASCOMSTAR, fournisseur créé par 45 pays africains partageant une vision commune de faire en sorte que toute l'Afrique tire parti des avantages économiques et sociaux des télécommunications (Figures 77 et 78). Les services fournis sont : la location de bande passante satellitaire ; FlexSat (Internet VSAT) ; DomSat : solution de réseau de terminal à très petite ouverture (VSAT) dédié et privé ; télévision et radiodiffusion ; et liaison par GSM.

Figure 77 : PIRE en Bande C Standard de RASCOM



Source : Site web de RASCOM

Pour Rascomstar, les téléports sont situés à Nairobi, à Douala et à Tripoli ; les États membres de la CEDEAO n'en comptent aucun, ce qui crée une dépendance de la région vis-à-vis de l'extérieur ; Starlink fait son entrée sur les marchés de plusieurs États membres, fournissant des services d'accès (directement

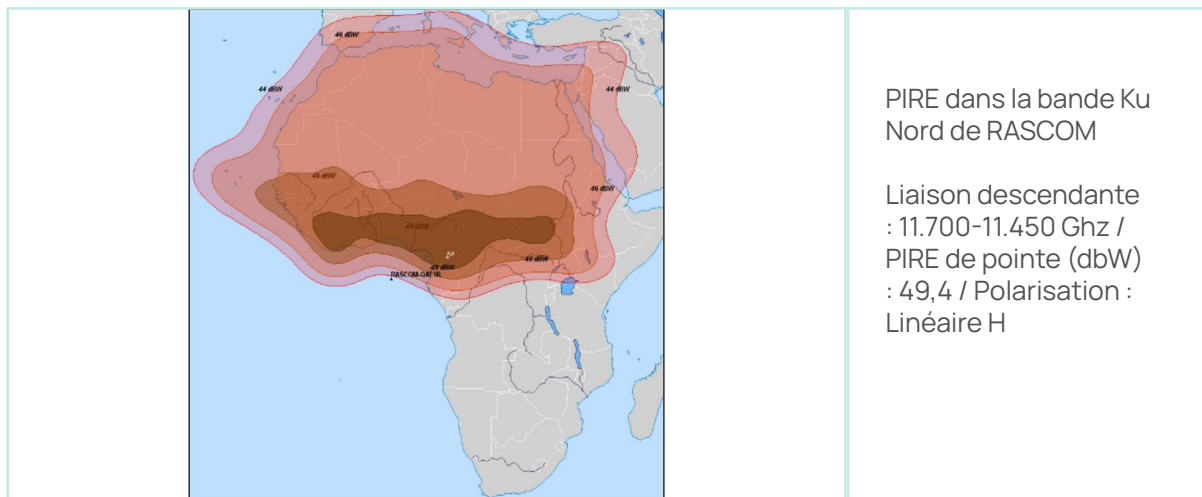
aux entreprises et aux utilisateurs individuels), mais son intégration aux solutions nationales de dorsale à large bande est attendue ; Eutelsat est un opérateur assurant la diffusion directe à domicile (DTH), qui couvre l'Afrique subsaharienne par satellite. Le quartier régional de son service de diffusion directe à



domicile pour l'Afrique occidentale et centrale est sis à 16°East et constitue un point d'accès majeur pour l'Afrique francophone. En Afrique de l'Ouest, Intelsat diffuse la télévision à 39,9 millions de foyers, 6,2 millions de foyers payant pour avoir la diffusion directe à domicile et 3,5 millions étant en réception gratuite de la DTH

(Dataxis Intelligence, 2020). Intelsat couvre l'ensemble de l'Afrique et plus particulièrement l'Afrique de l'Ouest avec plusieurs satellites géostationnaires. Iridium et Inmarsat fournissent également des communications par satellite dans l'espace maritime.

Figure 78 : PIRE dans la Bande Ku Nord de RASCOM



Source : Site web de RASCOM

Les réseaux terrestres à large bande impliquent le déploiement de réseaux nationaux/ domestiques à large bande qui sont cruciaux pour l'inclusion numérique. Des progrès considérables ont été réalisés dans les États membres de la CEDEAO et ces réseaux sont souvent gérés par des opérateurs nationaux. Les opérateurs de téléphonie mobile et les acteurs privés tels que CSquare au Libéria ou LEBARA au Ghana, déploient des réseaux. Cependant, ces réseaux nationaux à large bande ne contribuent pas suffisamment à l'avènement d'un réseau terrestre à large bande intrarégional de la CEDEAO (Tableau 11). Par ailleurs, des opérateurs multinationaux tels qu'Orange avec son réseau Djoliba⁴ développent des dorsales transnationales reliant plusieurs pays.

Ces réseaux nationaux à large bande ne contribuent pas suffisamment à l'avènement d'un réseau terrestre à large bande intrarégional de la CEDEAO



⁴ Le réseau d'Orange avec Djoliba relie 8 pays en combinant des câbles sous-marins et des câbles terrestres à fibre optique : Sénégal, Mali, Burkina Faso, Ghana, Nigéria, Guinée, Côte d'Ivoire et Liberia.

Tableau 11 : Réseaux Terrestres à Large Bande dans les États membres de la CEDEAO

Pays	Kilomètre de fibre optique en 2022	Section du réseau	Commentaire
Bénin	2 700	Dorsale (y compris 218 km métropolitains) (2024)	Projet PDI2T en 2018 + projet PDRHD 2022-2024
Cabo Verde	1 672	Dorsale avec câble terrestre et sous marin (2018)	En 2002, la dorsale de l'Union européenne a atteint 803,5 km de câbles sous-marins et 868,2 km de câbles terrestres.
Côte d'Ivoire	22 482	Dorsale + liaison secondaire + Accès	Longueur globale obtenue en additionnant la fibre de tous les opérateurs : ORANGE 11,98 km, MTN 4,509 km, MOOV 3,801 km, AWALE 2,187 km, ANSUT 2,000 km.
La Gambie	1 367	Dorsale (nationale + privée)	Dorsale en fibre optique
Ghana	12 984	Dorsale, liaison secondaire et accès	Aucune information n'a été trouvée sur le fonctionnement de la dorsale
Guinée	4 400	Dorsale nationale	Dorsale nationale achevée en 2020 et conçue par Huawei
Guinée-Bissau			- Pas de réseau fédérateur en fibre optique
Libéria	522	Backbone (uniquement privé)	Dorsale en fibre optique
Nigéria	49 637	Dorsale + ACCESS	Fibre terrestre déployée par différents opérateurs
Sénégal	5 663	Dorsale (2018)	2018: la dorsale en fibre optique a été déployée par Sonatel sur 4567 km et Free (SENTEL) sur 1096 km ++ 3000Km supplémentaires déployés par SENELEC mais non commercialisés.
Sierra Leone	1010	Dorsale	1 010 km de dorsale en fibre optique à l'intérieur du pays relie la plupart des grandes villes.
Togo	2 410	Dorsale (nationale + privée)	Dorsale en fibre optique

Source : Stratégie de développement du secteur numérique pour l'espace CEDEAO (2024)

À l'exception de la Guinée-Bissau et de la Sierra Leone, les points d'échange Internet (IXP) sont mis en place par tous les États membres de la CEDEAO, si bien qu'on dénombre au total 15 IXP locaux opérant dans la région. Avec l'augmentation du trafic de données, sous l'effet de l'utilisation de la vidéo, les IXP permettent d'économiser de la bande passante en maintenant le trafic au niveau local. Les centres de données et les plateformes en nuage doivent être facilement accessibles au public cible. L'accès au contenu couvre non seulement les canaux de distribution du contenu (accès aux centres de données), mais offre aussi

la possibilité d'accéder aux terminaux appropriés à un coût abordable, avec un minimum de connaissances adéquates pour utiliser le terminal. Les centres de données certifiés dans le pays jouent un rôle clé dans la mesure où ils peuvent rendre l'accès au traitement et au stockage des données plus sûr, moins cher et plus rapide (voir Tableau 12). Malgré les nouvelles infrastructures de centres de données construites au cours de ces années, qui sont principalement destinées à l'administration publique, on note une pénurie importante de stockage sécurisé et de capacité de traitement dans l'espace CEDEAO.



L'informatique en nuage constitue un élément clé de l'évolution du paysage numérique (CNUCED, 2013). Elle permet aux utilisateurs d'accéder à des ressources de calcul et de stockage de données évolutives et flexibles, et de diffuser des vidéos et de la musique. Du fait de son achat et de sa consommation faciles, les entreprises

et les particuliers passent des serveurs locaux aux CLOUD plateformes en nuage. L'une des caractéristiques du stockage en nuage est le transfert de grands volumes de données vers des centres de données appartenant à des tiers, souvent contrôlés par un petit nombre de très grandes entreprises.

Tableau 12 : Centres de Données et autres Plateformes d'Infrastructure dans la CEDEAO

Pays	Centre de données du gouvernement / plateformes en nuage disponibles	Plateforme nationale d'ICP disponible	Identifiant unique de base disponible	CSIRT nationale disponible
Bénin	Oui	Oui	Oui	Oui
Cabo Verde	Oui	Non	Oui	Non
Côte d'Ivoire	Oui	Oui	En cours	Oui
La Gambie	Oui, mais limité	Non	Oui	Oui
Ghana	Non, mais prévu (2025)	Oui	Oui	Oui
Guinée	Non, en cours	Non	Non	Oui
Guinée-Bissau	Non	Non	Non	Non
Libéria	Oui	Non	Oui	Non
Nigéria	Oui	Oui	Oui	Oui
Sénégal	Oui	Non	En cours	Oui
Sierra Leone	Non	Non	Oui	Oui
Togo	Oui	Non	En cours	Oui

Source : Plan stratégique numérique de la CEDEAO 2024-2027

IV. Autres plateformes numériques

L'expansion des plateformes numériques est directement liée à leur capacité à collecter, échanger, analyser et monétiser les données numériques, couvrant des activités allant de la recherche sur Internet, de l'accès aux portails de services et aux médias sociaux, au stockage en nuage et au commerce électronique. Parmi les autres plateformes numériques clés dont chaque gouvernement devrait disposer, on peut citer :

- Une **plateforme d'infrastructure à clé publique (ICP)**. Elle permet au gouvernement de jouer le rôle important d'organisme de confiance pour les services de confiance numériques qui sont sur le point de se

développer rapidement partout, notamment dans l'espace CEDEAO.

- Une **base de données biométriques** de la population. Au moment où l'on estime à 500 millions le nombre de personnes en Afrique qui vivent sans aucune forme d'identification légale (certificat de naissance ou carte nationale d'identité), l'utilisation de formes numériques d'identification devient une nécessité en raison de leur facilité relative, de leur faible coût et de leur commodité par rapport aux systèmes analogiques. Les cartes d'identité numériques sont considérées comme essentielles pour la mise en œuvre réussie de la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf).

Bien des États membres se sont lancés dans la construction et l'exploitation d'une telle plateforme. Bien des projets sont en cours au Bénin, en Côte d'Ivoire, en Guinée, au Niger et au Togo dans le cadre du programme d'identification unique en Afrique de l'Ouest pour l'Intégration Régionale et l'Inclusion (WURI). Le Nigéria dispose d'une base de données biométriques opérationnelle et continue de l'étendre à l'ensemble de la population. Le Ghana dispose d'un système national d'identification (NIS) relevant

d'un « système d'identité national intégré, multisectoriel et polyvalent ». La plateforme d'interopérabilité permet l'échange sécurisé et autorisé de données au sein de l'administration publique, mais aussi pour la fourniture des services assurés par le secteur privé aux clients. Elle est essentielle pour adopter le principe des données stockées une seule fois et pour offrir des services en ligne aux citoyens. La plateforme intègre la cybersécurité et le portail de services avec différents niveaux de centralisation.

Tableau 13 : Portail de Services en Ligne Disponibles dans certains États Membres de la CEDEAO

Pays	Lien vers le portail de services en ligne
Bénin	https://service-public.bj/
Cape Verde	https://e-portaldef.gov.cv/web/guest/
Ghana	https://www.ghana.gov.gh/
Côte d'Ivoire	https://servicepublic.gouv.ci/
Libéria	https://eliberia.gov.lr/services/
Nigeria	https://services.gov.ng/
Togo	https://service-public.gouv.tg/

Source : Sites web des pays membres

V. Radiodiffusion

Tous les États membres de la CEDEAO se sont engagés à passer à la télévision numérique terrestre (TNT) initialement dès 2017, mais ce n'est pas encore le cas. La TNT a pour but de fournir des programmes de meilleure qualité, y compris des écrans haute définition (HD), et de libérer du spectre qui sera commercialisé aux opérateurs de téléphonie mobile. Selon l'Union internationale des télécommunications (UIT), la Côte d'Ivoire, la Guinée-Bissau et le Libéria ont achevé le passage de la radiodiffusion analogique à la TNT dès mai 2023. Le Bénin a lancé son service de TNT le 17 février 2024, couvrant l'ensemble du pays, et abandonnant

ainsi la radiodiffusion analogique en août 2024. Le projet est en cours dans d'autres États membres.

VI. Services en ligne

L'objectif du développement d'une infrastructure numérique riche est de soutenir et d'assurer l'interopérabilité des plateformes numériques qui fournissent des services en ligne aux administrations publiques, aux organisations et aux citoyens/clients. Les services administratifs en ligne sont divers et varient selon les États membres.



Tableau 14 : Services Administratifs en Ligne dans les États Membres de la CEDEAO en 2024

Pays	Portail à guichet unique	Portail opérationnel du système fiscal	Portail de paiement en ligne	Portail de services en ligne du système opérationnel des douanes	Portail de données ouvertes	E-visa
Bénin	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Cabo Verde	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Côte d'Ivoire	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
La Gambie	Non	Oui	Non	Non	Non	
Ghana	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Guinée	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Oui
Guinée-Bissau	Non	Oui	Oui	En cours de construction	Non	
Libéria	En cours de reconstruction	Oui	Oui	Oui	Non	
Nigéria	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Sénégal	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	
Sierra Leone	Non	Oui	Non	Non	Oui	Oui
Togo	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui

Source : Stratégie de développement du secteur numérique dans l'espace CEDEAO (2024)

Le portail à guichet unique permet aux pouvoirs publics d'harmoniser leur interface numérique avec les citoyens, les résidents et les non-résidents. Il oblige les différents secteurs gouvernementaux à travailler sur la même plateforme, évitant ainsi les opérations cloisonnées et les efforts redondants. Compte tenu de la dépendance des États membres de la CEDEAO à l'égard des recettes fiscales, il n'est pas surprenant que tous disposent d'un portail opérationnel pour le système fiscal. Ces portails permettent aux individus et aux organisations de payer leurs impôts et amendes en ligne. Certains portails ont également des factures normalisées et parviennent, par conséquent, à améliorer la collecte de la TVA. L'interopérabilité de ces portails avec d'autres bases de données nationales, telles que les bases de données d'identification des personnes ou les registres du commerce et des sociétés, rend les contrôles aisés et rapides. Plusieurs sociétés

d'agrégation de paiements opèrent dans la région. De nombreux Trésors nationaux ont opté pour la gestion de leurs propres portails de paiement électronique permettant des paiements directs sur les comptes du Trésor.

Les portails de services en ligne du système douanier ou portails à guichet unique dédiés aux services douaniers en ligne jouent un rôle clé dans les efforts visant à accroître les recettes douanières en éradiquant la corruption et les pratiques non conventionnelles. La plupart des États membres disposent d'un tel portail. Cependant, La Gambie, la Guinée-Bissau et la Sierra-Leone sont en train de les mettre en place. Les portails de données ouvertes offrent au public et aux autres agences gouvernementales une plateforme d'accès à des données gouvernementales non confidentielles et faisant autorité.

Tableau 15 : Government OPEN DATA Access Link in the ECOWAS Region

Country	Sites de données ouvertes des gouvernements
Bénin	https://benin.opendataforafrica.org
Cabo Verde	https://caboverde.opendataforafrica.org
Côte d'Ivoire	https://data.gouv.ci
	https://cotedivoire.opendataforafrica.org
La Gambie	https://gambia.opendataforafrica.org/
Ghana	https://ghana.opendataforafrica.org
Guinée	https://guinea.opendataforafrica.org
Guinée-Bissau	https://guinebissau.opendataforafrica.org
Libéria	https://liberia.opendataforafrica.org
Nigéria	https://nigeria.opendataforafrica.org/
Sénégal	https://geosenegal.gouv.sn
Sierra Leone	https://sierraleone.opendataforafrica.org
Togo	https://geodata.gouv.tg
	https://opendata.gouv.tg/

Open Data For Africa est une plateforme en ligne développée par la Banque africaine de développement (BAD) pour promouvoir la transparence, l'accès aux données et la prise de décision fondée sur des données probantes en Afrique.

Source : BAD / Open DATA for Africa

Certains États membres ont achevé le projet de données ouvertes afin de promouvoir la transparence et les investissements directs étrangers en fournissant des données fiables à l'appui des décisions commerciales. L'application e-VISA est un outil mondial qui facilite la circulation des personnes. La plupart des États membres ont leur propre application, parfois développée en interne. Bien que les personnes voyageant dans l'espace CEDEAO n'aient pas besoin de visa, cette application est cruciale pour la diaspora de la CEDEAO et les échanges intra-africains. Par ailleurs, les signatures électroniques sont courantes dans la région ; une signature électronique fournit une méthode d'identification sûre et précise du signataire lors d'une transaction. Les signatures électroniques constituent un élément clé des services de confiance numérique, qui intègrent également les certificats électroniques, les sceaux

électroniques et l'horodatage numérique. Elles sont des outils quotidiens dans les transactions numériques et sont essentielles au développement du commerce électronique.

Au titre des autres technologies numériques perturbatrices, on note que les États membres se lancent dans ces technologies numériques perturbatrices à leur propre rythme, en sollicitant le secteur privé ou public, en commençant par des projets pilotes ou des études approfondies. L'Internet des objets (IDO) se fraie un chemin avec des cas d'utilisation spécifiques, principalement sous l'impulsion du secteur privé. L'Intelligence Artificielle (IA) s'avère être un enjeu majeur des politiques nationales de développement en termes de réglementation, d'économie numérique, de capital humain, de formation, de recherche, de coopération et d'innovation.



La CEDEAO abrite plusieurs entreprises qui exploitent l'IA pour stimuler l'innovation et la croissance économique. Parmi elles, TelOne et NetOne, soutenues par des investissements gouvernementaux, et qui se distinguent par leur rôle dans le déploiement de l'infrastructure numérique. D'autres entreprises telles que M-Pesa, Airtel Money, EcoCash, Paystack, Fedapay, Kkiapay et Flutterwave révolutionnent le paysage financier africain grâce à leurs systèmes de paiement mobile alimentés par l'IA. Un autre secteur où l'IA est utilisée est celui de l'apprentissage et de la traduction dans les dialectes locaux, qui contribuent au développement culturel des États membres. Dans la région, l'IA pénètre tous les secteurs économiques, dans la mesure où de nombreuses applications d'entreprise sont mises à niveau grâce à cette technologie pour améliorer leurs performances.

4. IMPACTS DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DE COMMUNICATION SUR LES PERFORMANCES SOCIO-ÉCONOMIQUES DE L'ESPACE CEDEAO

4.1. IMPACT DE L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

L'analyse d'impact porte principalement sur l'amélioration prévue des 14 162 km de corridors routiers de la CEDEAO et sur les impacts attendus dans divers domaines de la croissance économique, du commerce régional et de la facilitation.



Un professionnel bénéficiant des services numériques dans la région de la CEDEAO.

Tableau 16 : Période de Mise en Œuvre Prévus pour l'Infrastructure Routière de 2020 à 2030

Corridor routier No.	Description du projet	Type d' intervention	Longueur du projet	Coût estimatif du projet (en millions de dollars EU)	Longueur totale du corridor (en km)	Pourcentage actuel en bon état	*Amélioration attendue du pourcentage en bon état	**Tronçons à deux voies supplémentaires (en km)	Volume de marchandises générales/an en 2020 (en milliers de tonnes métriques)	Volume de marchandises générales/an en 2030 (en milliers de tonnes métriques)	Volume de marchandises générales/an en 2040 (en milliers de tonnes métriques)
Période de mise en œuvre prévue : 2020 -2025											
1	Réhabilitation et bitumage de Tambacounda (Sénégal) - Siguiiri (Guinée)	Réhabilitation et bitumage	911	718	3089,9	21,8	77	-			
1	Réhabilitation et bitumage de Siguiiri (Guinée) - Ganta (Libéria) - Danané (CIV)	Réhabilitation et bitumage	790	613	3089,9	21,8	77	-			
4	Construction du corridor de l'autoroute Abidjan - Lagos (2 x 2)	Construction	1022	2266	1028,8	79	100	859			
7	Mise à niveau de la route à deux voies Tema - Ouagadougou	Construction	763	1162	950,4	20	100	763	6,127	14,374	33,723
8	Mise à niveau du tronçon à deux voies Lomé-Cinkase- Ouagadougou	Construction	950	222	955,9	58	100	950	2,900	7,056	12,235
9	Réhabilitation et bitumage de la route Dassa (Bénin) - Ouagadougou	Réhabilitation et bitumage	810	718	1027,8	20,7	100	-	3,536	8,867	22,236
9	Mise à niveau de la liaison à deux voies Cotonou- Niamey-Gao	Construction	1450	1004,1	1027,8	20,7	100	1399	3,536	8,867	22,236
Période de mise en œuvre prévue 2026 - 2030											
2	Construction de l'autoroute Dakar-Bamako- Ouagadougou- Niamey	Construction	2717	3474	3137,8	42,8	100	2,618	4,779	10,247	16,437



Tableau 16 (Suite)

3	Transformation de Conakry - Bamako en route à deux voies et en voie rapide	Construction	1018	2642	973	12,8	100	1,018	47	87	179
11	Construction de l'autoroute Niamey-Kano-Ndjamena	Construction	1779	2660	2105	13,6	100	1,779	1,745	4,376	10,974

Source : Plan directeur des infrastructures de la CEDEAO 2022

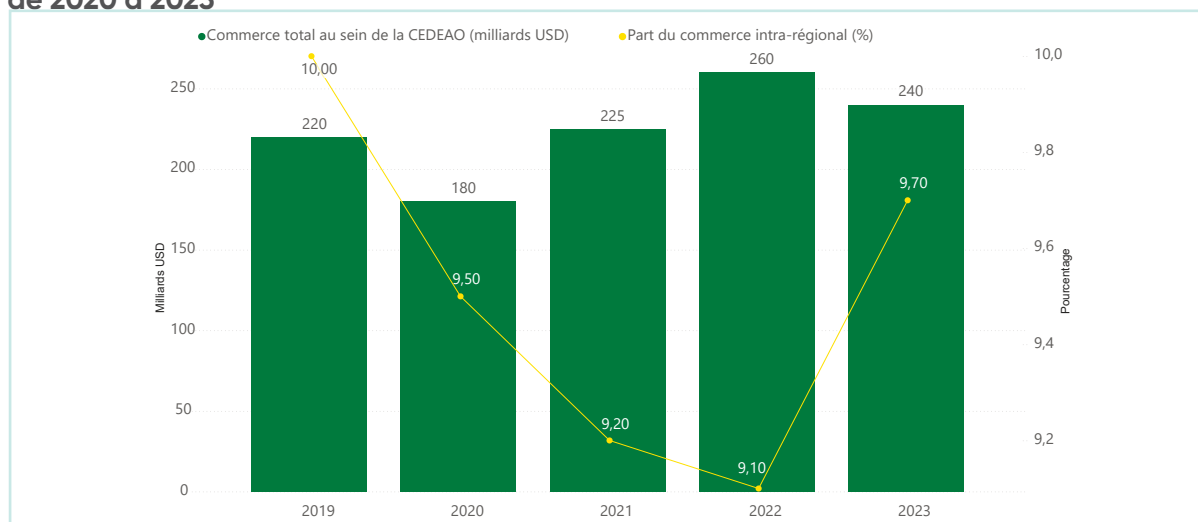
Les interventions précédentes sur les infrastructures routières et les installations transfrontalières indiquent clairement une réduction attendue de 50% à 60 % du temps de transit total sur les tronçons des corridors où les nouvelles installations sont mises en place. Les économies réalisées en termes de temps de trajet permettront de réduire le coût des intrants et d'améliorer la productivité.

Le paradigme commercial régional de la CEDEAO indique que le commerce intrarégional devrait passer de 10 % du commerce total à 15 % d'ici 2025 (BAD, 2023). La Commission économique pour l'Afrique des Nations Unies (CEA) (2020) prévoit que le commerce intra-africain passera de 15 % à 25 % à l'horizon 2040 lorsque les objectifs clés de la ZLECAf, à savoir la diversification des

économies, l'amélioration de la compétitivité, la transformation structurelle et des chaînes de valeur, seront atteints.

Les données de la CEDEAO fournissent la progression de la part du commerce intrarégional par rapport au commerce total au cours de la période 2020-2023, comme le montre la Figure 79. La croissance du commerce total a été de 34 %, tandis que la croissance du commerce intrarégional a été de 37 % entre 2020 et 2023. En outre, la baisse du commerce total a été de 8 %, tandis que la baisse du commerce intrarégional n'a été que de 1 % sur la même période. Le commerce intrarégional devrait connaître une hausse avec une croissance anticipée du PIB de 4 % dans l'espace CEDEAO.

Figure 79 : Commerce Total et Commerce Intrarégional des États Membres de la CEDEAO de 2020 à 2023

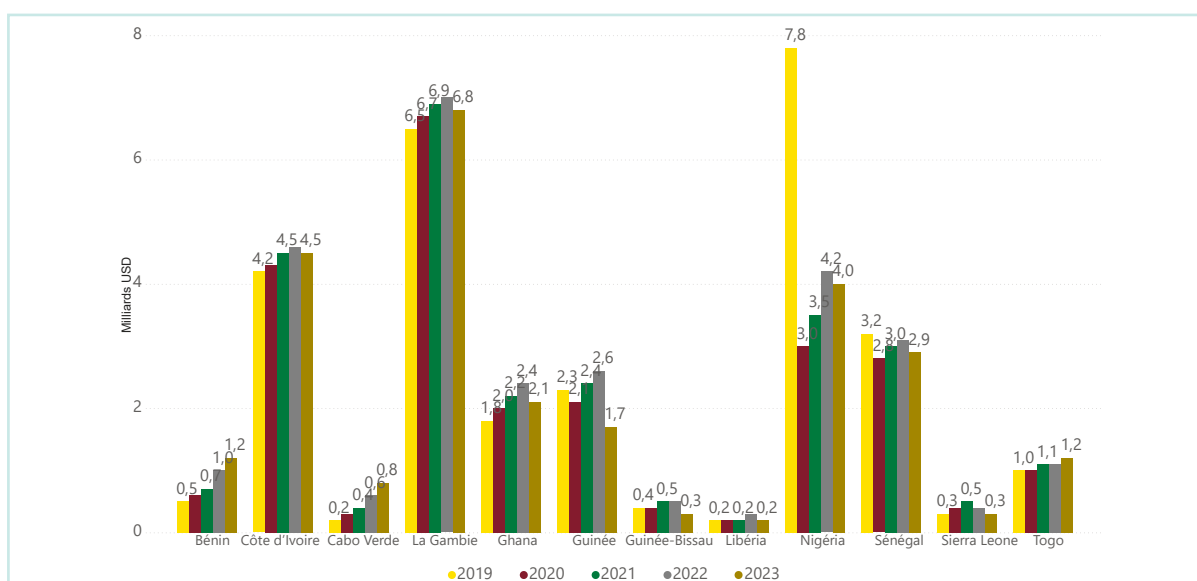


Source : CEDEAO, 2024

Le Nigéria, le Ghana, la Côte d'Ivoire et le Sénégal ont généré en moyenne 79 % du commerce total de 2020 à 2023. Ces États membres sont sur les corridors routiers n° 1 et 4, et qui se trouvent sur la côte de la région. Le Nigéria a généré 46 % du commerce total de la région. Le Ghana, la Côte d'Ivoire et le Sénégal

génèrent respectivement 14 %, 13 % et 6 %. Cabo Verde, La Gambie, la Guinée-Bissau, le Libéria et la Sierra Leone ont enregistré une part moyenne comprise entre 0,3 % et 1 % du commerce total. La performance des États membres de la CEDEAO dans le commerce intrarégional est illustrée dans la Figure 80.

Figure 80 : Montant du Commerce Intrarégional des États membres de la CEDEAO de 2020 à 2023



Source : CEDEAO, 2024

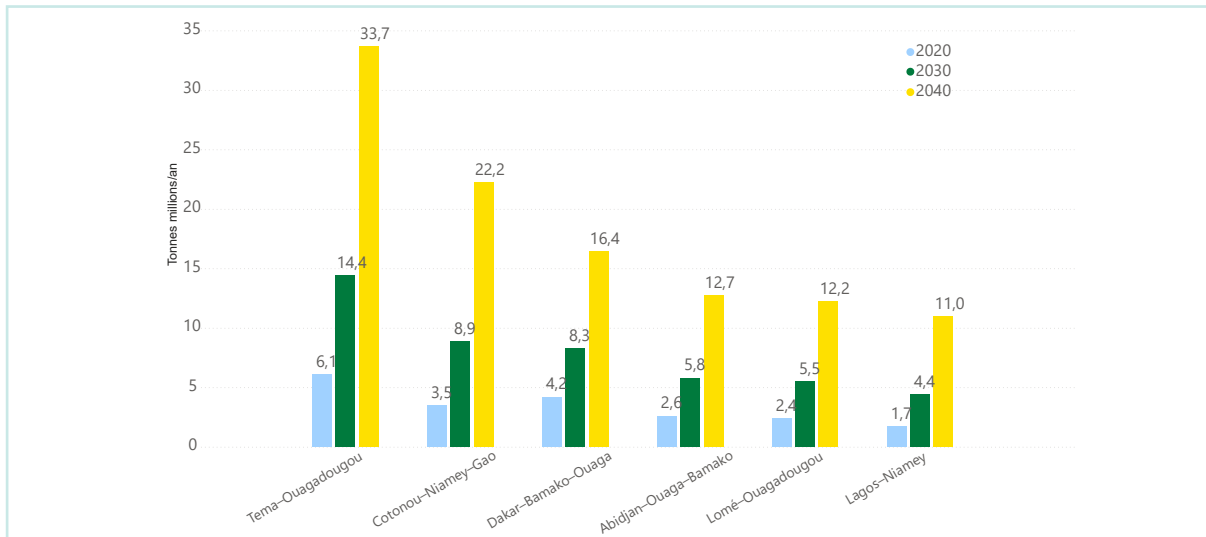
Les échanges intrarégionaux affichent une croissance régulière d'environ 37 % entre 2020 et 2023 ; ce qui indique une reprise progressive du commerce intrarégional. La Guinée-Bissau a affiché une croissance de 94 %, passant de 19 millions de dollars EU à 37 millions de dollars EU, bien que sa part dans le commerce intrarégional ne soit que de 0,1 %. La Côte d'Ivoire a également accru son commerce intrarégional de 71 %, passant de 4,0 milliards de dollars EU en 2020 à 6,9 milliards de dollars EU en 2023, sa part moyenne étant de 24 %. Les volumes d'échanges de la Guinée ont baissé de 0,57 milliard de dollars EU à 0,54 milliard de dollars EU (5,2 %), et ceux du Libéria de 0,21

milliard de dollars EU à 0,06 milliard de dollars EU (74 %).

Le Plan directeur des infrastructures de la CEDEAO prévoit que les volumes de fret général sur les corridors routiers spécifiques augmenteront comme illustré dans la Figure 81 si les projets sont achevés comme prévu. Les volumes commerciaux (tonnes/an) devraient connaître une hausse de 100 à 150 % d'ici la fin de 2040. Ces prévisions sont basées sur la croissance du PIB dans la région, l'amélioration de l'état des routes et la facilitation des échanges, ainsi que sur les opportunités offertes par la ZLECAf.



Figure 81 : Performances Commerciales du Corridor Routier de la CEDEAO

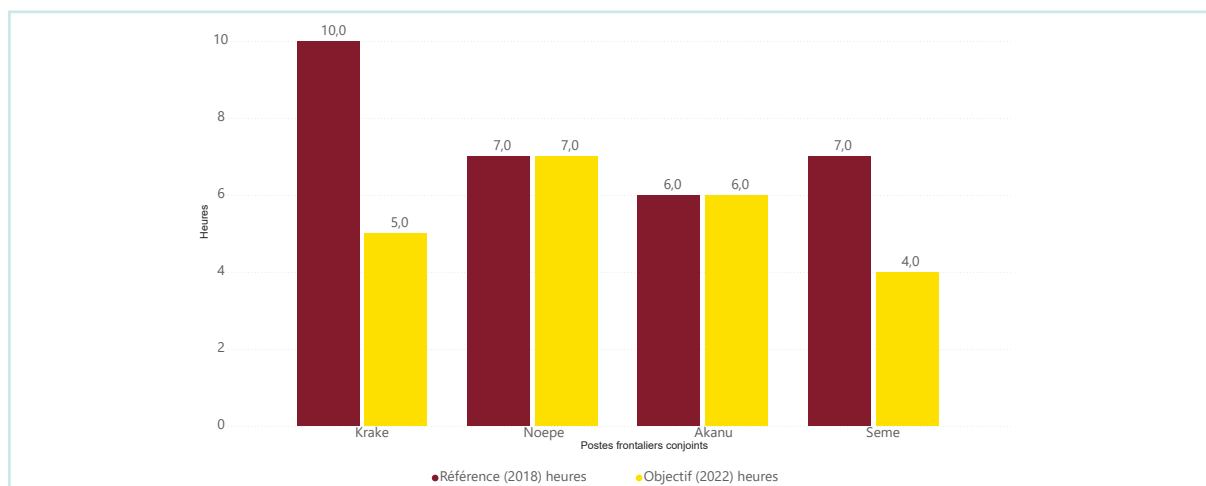


Source : Plan directeur des infrastructures de la CEDEAO 2022

Une planification intégrée et une infrastructure physique ainsi qu'un système intégré de procédures, de règles et de réglementations constituent des conditions préalables à une intégration régionale efficace. Cette intégration permettra aux États membres de bénéficier d'économies d'échelle dans la fourniture et le développement d'installations pour le commerce, le développement économique

et l'accessibilité⁵, tout en assurant un développement équilibré et en maximisant les avantages des zones où les développements économiques sont concentrés. L'achèvement des corridors permettra de réduire les temps de passage aux frontières de sept à quatre heures à la frontière de Sémé, et de dix à cinq heures à Kraké, (Figure 82).

Figure 82 : Temps de Traversée de la Frontière de certains Postes de Contrôles Juxtaposés dans l'Espace CEDEAO



Source : Rapports d'évaluation 2019 et 2022 de la CEDEAO sur les postes de contrôle juxtaposés

⁵ L'accessibilité est la mesure de la capacité d'un lieu à être atteint à partir de, ou par, différents endroits. Par conséquent, la capacité et la disposition des infrastructures de transport sont des éléments clés dans la détermination de l'accessibilité. Les systèmes de transport bien développés et efficaces offrent des niveaux d'accessibilité élevés, tandis que les systèmes moins développés présentent des niveaux plus faibles d'accessibilité (Jean-Paul Rodrigue, 2024)

Une amélioration du réseau ferroviaire sera bénéfique pour transporter de grands volumes de la croissance attendue du fret si une croissance du PIB de 4 % est atteinte d'ici 2025. L'amélioration de l'infrastructure nécessite la

normalisation des spécifications ferroviaires en termes de taille d'écartement et de densité des voies au niveau de la CEDEAO. Le Tableau 17 fournit un résumé des améliorations prévues jusqu'en 2030.

Tableau 17 : Plan Directeur d'Infrastructure de la CEDEAO pour l'Infrastructure Ferroviaire de 2021 à 2030

	Description du projet	Type d' intervention	Longueur du projet (en km)	Coût estimatif du projet (en millions d' USD) Coût du projet (mill. USD)	État actuel	Nouveau type de mesure	État de fonctionnement actuel	Volumes de marchandises générales/ an en 2030 (en millions de tonnes)	Volumes de marchandises générales/ an en 2040 (en millions de tonnes)	Mode de gestion actuel	Arrangement proposé en matière de gestion et de financement
Période de mise en œuvre prévue : 2021 - 2025											
1	Réhabilitation du corridor ferroviaire Dakar - Bamako	Réhabilitation et modernisation	1059	1002	Piètre état	Standard	Partiel	5	10	Opérateur du secteur privé	PPP
2	Réhabilitation du corridor ferroviaire Abidjan-Ouagadougou-Kaya :	Réhabilitation et modernisation	1261	1452	Piètre état	Standard	Partiel	5	10	Opérateur du secteur privé	PPP
Période de mise en œuvre prévue : 2026 - 2030											
3	Construction et modernisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse Tema Ouagadougou.	Construction	1057	3502	9 % en bon état	Standard	Bon état du tronçon utilisé pour le transport de passagers			Secteur public	PPP

Source : Plan directeur des infrastructures de la CEDEAO 2022

La réhabilitation et la modernisation ainsi que la construction des projets prévus incluront l'adoption de l'écartement standard, une condition préalable à la connectivité du réseau ferroviaire de la CEDEAO. Le réseau ferroviaire total passera à 11 705 km. La réhabilitation de 2320 km des deux chemins de fer binationaux, Dakar-Bamako et Abidjan-

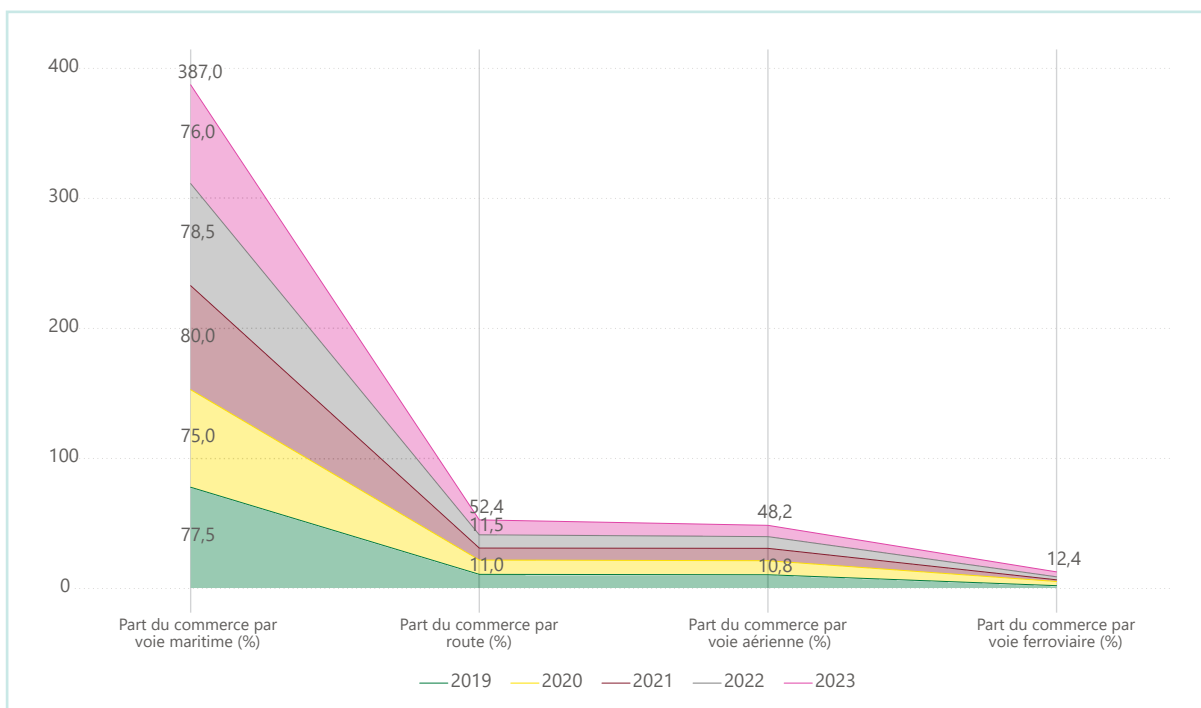
Ouagadougou-Kaya, améliorera le trafic de fret et les services de passagers. Le plan directeur d'infrastructure de la CEDEAO estime que les réseaux ferroviaires Dakar-Bamako et Abidjan-Ouagadougou transporteront plus de 4 millions de tonnes métriques de fret d'ici 2030, et plus de 20 millions de tonnes métriques à l'horizon 2045.



L'amélioration prévue de l'infrastructure ferroviaire revitalisera l'industrie ferroviaire et permettra la circulation des biens et des services à des prix compétitifs à travers le Sénégal, la Côte d'Ivoire et le Ghana le long des corridors ferroviaires spécifiés. La tendance de la part du commerce total transporté par le rail

par rapport aux autres modes de transport, à savoir le transport routier, maritime et aérien, est illustrée dans la Figure 83. Entre 1 et 2,4 % du commerce total est transporté par le rail dans l'espace CEDEAO, contre 25 % en Afrique australe, moins de 20 % en Afrique centrale et environ 5 % en Afrique de l'Est.

Figure 83 : Part du Commerce Total par Mode de Transport dans la Région de la CEDEAO de 2020 à 2023



Source : CEDEAO, 2024

On estime également à 800 millions le nombre de passagers qui seront transportés sur le corridor ferroviaire Abidjan-Ouagadougou-Kaya au cours de la période 2020-2040. Dix (10) gares, y compris les terminaux, seront réhabilitées dans le cadre du projet Abidjan-Ouagadougou-Kaya, tandis que onze (11) gares seront réhabilitées sur le corridor ferroviaire Dakar-Bamako. Un réseau ferroviaire amélioré et bien géré garantira également le rétablissement des services de transport de passagers. Les avantages d'un réseau ferroviaire régional intégré incluront la réduction des retards actuels des procédures

administratives ad hoc rencontrées aux frontières et faciliteront la libre circulation des personnes.

La construction et la réhabilitation du réseau ferroviaire généreront une forte intensité d'emplois directs et indirects à court terme pendant la construction. La nature de l'industrie ferroviaire se prête également à un taux élevé d'emplois à long terme. L'industrie peut bénéficier de la mise en place de plusieurs services techniques, et de soutiens nationaux capables de fonctionner de manière efficace.

4.2. IMPACT DE L'INFRASTRUCTURE ET DES SERVICES DE COMMUNICATION

L'impact économique des infrastructures de communication peut être évalué en termes d'accès à l'internet à haut débit en Afrique, qui est passé de 26 % en 2019 à 36 % en 2022. L'augmentation de l'accessibilité s'est accompagnée d'une amélioration de du niveau de revenu des consommateurs et de la qualité des services. La vitesse moyenne de téléchargement à haut débit en Afrique est passée de 2,7 mégaoctets par seconde (Mbps) en 2019 à 8,2 Mbps en 2022, et le prix moyen d'un gigaoctet (Go) a baissé, passant de 10,5 % du revenu national brut (RNB) mensuel par habitant en 2019 à 5 % en 2021 (Banque Mondiale, 2024). Ces chiffres démontrent qu'avec l'augmentation de la bande passante et la baisse des coûts : davantage de services peuvent être créés et développés par les gouvernements et le secteur privé.

Le rapport intitulé « L'économie du mobile en Afrique subsaharienne 2024 » de la GSMA prévoit que des technologies telles que l'IA, la 5G (mobile) et le satellite pourraient contribuer à combler un déficit d'utilisation de 60 % et à débloquer plus de 170 milliards de dollars EU de PIB d'ici 2030 en Afrique. En outre, la Société Financière Internationale (SFI) et Google estiment qu'une croissance de 10 % de la connectivité numérique (40 %) en Afrique entraînerait une hausse de 2,5 % du PIB par habitant. On recourt aux technologies satellitaires pour couvrir les zones à faible densité ; ce qui fait du projet de couverture internet de 100 % de la population, une réalité.

Selon Google et l'IFC (2020), l'augmentation du taux de pénétration de l'Internet en Afrique subsaharienne de 40 % en 2020 à 75 % pourrait créer 44 millions d'emplois. Il est essentiel pour le développement économique des États membres de la CEDEAO de veiller à ce que les investissements dans les infrastructures de communication soient maintenus à un niveau élevé par les opérateurs de réseaux et les gouvernements.

5. ANALYSE FFOM DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DE COMMUNICATION EN TANT QU'ÉLÉMENTS CATALYSEURS DE L'INTÉGRATION RÉGIONALE

5.1. ANALYSE FFOM DE L'INFRASTRUCTURE ET DES SERVICES DE TRANSPORT

L'analyse FFOM porte sur l'efficacité du cadre, des programmes et des plans actuels dans le sous-secteur des transports et sur leur mise en œuvre effective dans le cadre de l'intégration régionale.

Forces

Le système de transport de la CEDEAO présente plusieurs forces notables. L'une des principales forces est le développement continu de l'infrastructure grâce à des investissements importants et à l'expansion des réseaux. Ces efforts comprennent la construction de nouvelles autoroutes, la réhabilitation des chemins de fer, ainsi que l'amélioration des ports et des aéroports ; ce qui permet une meilleure efficacité et une connectivité accrue entre les États membres. La géographie de la région constitue un atout



majeur qui permet d'utiliser différents modes de transport. La région bénéficie de nombreux corridors de transport naturels, tels que les rivières et les routes côtières, qui facilitent la circulation des biens et des personnes. Ces voies naturelles contribuent à réduire les coûts et les délais de transport, offrant ainsi un avantage concurrentiel aux entreprises locales et internationales.

En outre, la diversité des modes de transport disponibles est un autre atout. Il s'agit de la route, du rail, de la mer et de l'air, avec une grande flexibilité en termes d'options de transport. Cette diversité permet de répondre aux besoins variés des utilisateurs, qu'il s'agisse de transporter des marchandises volumineuses, de répondre à des exigences de livraison rapide ou de réduire au minimum les coûts. La combinaison de ces facteurs fait du système de transport de la CEDEAO un atout stratégique pour la région.

Faiblesses

Les faiblesses notables sont liées à l'inadéquation des infrastructures. En effet, le coût élevé des transports constitue un fardeau pour les entreprises, ce qui les empêche d'opérer de manière efficace et compétitive sur le marché mondial. La complexité des réglementations et des procédures douanières entraîne des retards et une augmentation des coûts pour les entreprises et le commerce.

Opportunités

Le système de transport de la CEDEAO dispose de plusieurs opportunités prometteuses. L'un des principaux moteurs est la croissance économique robuste de la région. L'expansion des économies de la zone s'accompagne d'une augmentation de la demande de services de transport. Cette

croissance crée un environnement propice à l'investissement dans les infrastructures, à l'expansion des réseaux existants et à l'amélioration de la prestation de services : autant d'éléments essentiels pour répondre à la demande croissante qui lui est faite. La disponibilité d'infrastructures de transport ouvre la voie aux nouvelles technologies et à des investissements accrus dans des innovations telles que les véhicules électriques, les systèmes de suivi en temps réel et la gestion logistique avancée qui peuvent améliorer l'efficacité et la durabilité des réseaux de transport.

La modernisation du système de transport crée un espace pour les partenariats qui peuvent faciliter le transfert de connaissances, de meilleures pratiques et de technologies de pointe. La disponibilité de partenariats internationaux avec des entreprises privées internationales peut apporter des investissements et un transfert de connaissances pour le développement des infrastructures de transport. L'opportunité créée par la ZLECAf permettra d'élargir l'accès au marché pour les biens et les services qui nécessiteront des infrastructures de transport supplémentaires.

Menaces

L'une des principales menaces tient à la concurrence accrue des entreprises de transport locales et internationales. Cette concurrence peut exercer une pression considérable sur les marges bénéficiaires, ce qui rend plus difficile pour les entreprises de la région de maintenir leur part de marché et leur rentabilité.

Le Tableau 18 ci-dessous présente un résumé de l'analyse FFOM pour les infrastructures et services de transport.

Tableau 18 : Résumé de l'Analyse FFOM des Infrastructures et Services de Transport des États Membres de la CEDEAO

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration des infrastructures de transport. • Nombreux couloirs de transport naturels, (rivières, routes côtières). • Diversités des modes de transports (transports routier, ferroviaire, maritime et aérien). • Volonté politique : accélération d'une planification intégrée de la politique de transport 	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructures inadéquates (Insuffisance d'investissements, Obsolescence des infrastructures, Inadaptation des investissements) • Coûts élevés (Tarifs prohibitifs, Nombreux obstacles logistiques et institutionnels, barrières physiques et douanières) • Procédures complexes et lents des réglementations (procédures douanières, variétés des règles, réglementations diverses, inapplication des décisions liées à la réglementation générale au niveau des États. • Absence d'une volonté politique réelle de rendre les coûts de transport compétitifs • Culture de faible entretien des infrastructures • Manque de connectivité intermodale • Faiblesse des bases de données pour les indicateurs de transit et de transport
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Croissance économique : facteurs d'augmentation de demande de services de transport. • Adoption de nouvelles technologies (recours aux véhicules électriques, utilisation des TIC dans le transport...) • Disponibilité de partenariats internationaux : acteurs potentiels d'amélioration des investissements et de l'expertise • La ZLECAf : atout ou un meilleur accès au marché pour les biens et les services. 	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrence accrue des entreprises locales et internationales • Impossibilité d'intégrer les marchés et de bénéficier des économies d'échelle

Source : Analyse de l'auteur, 2024

5.2. ANALYSE FFOM DE L'INFRASTRUCTURE ET DES SERVICES DE COMMUNICATION

Forces

L'augmentation des investissements dans les nouvelles infrastructures conduit à l'émergence de nouvelles technologies telles que l'intelligence artificielle, qui nécessitent une couverture à large bande, des plateformes d'interopérabilité et des portails de services

en ligne. Cette situation nécessitera également un cadre juridique et réglementaire solide avec des organes de gouvernance pertinents, favorisant l'évolution du marché et la réduction des coûts de réseau au niveau national grâce au partage des réseaux. Un autre avantage est la couverture élevée de la large bande mobile dans les États membres, avec une attention particulière portée à la cybersécurité. L'amélioration de l'inclusion financière grâce à l'utilisation généralisée des portefeuilles électroniques crée une plateforme pour l'économie numérique ;



tout en favorisant la création d'emplois, et de richesses qu'impulsent la demande de services numériques et d'infrastructures de communication.

Faiblesses

Les défis fondamentaux de l'infrastructure de communication sont liés aux questions de l'accessibilité financière des services numériques, de l'accès et de la sécurité. Moins de 40 % des Africains ont accès à l'internet et la redondance des câbles sous-marins et des routes terrestres à large bande est insuffisante. La fibre terrestre nécessaire à la fourniture du haut débit n'est pas entièrement développée. Le développement insuffisant des centres de données pour répondre aux besoins de résilience et de souveraineté de la région en matière de stockage et de traitement des données constitue une autre faiblesse. Une croissance lente de la production et de l'utilisation de contenu local et régional, stimulerait l'adoption d'infrastructures et de services régionaux. L'inadéquation des compétences numériques et la disponibilité de données aux besoins de l'économie en croissance est un obstacle à l'exploitation des possibilités offertes par le secteur.

Opportunités

Au niveau des États membres de la CEDEAO, la construction de corridors régionaux d'échange de données impliquant les télécommunications à large bande, les IXP et les centres de données est une bonne opportunité pour le développement du secteur. L'inclusion des concepts d'énergie durable dans le cadre du déploiement des TIC dans la région et une meilleure utilisation des fonds de service universel qui soutiennent l'émergence du secteur. Les plateformes d'administration

et de services en ligne aux citoyens et aux résidents offrent des possibilités d'investissement pour les nouvelles technologies. L'identification numérique de base disponible pour être utilisée par le marché pour de nouveaux services en ligne aux clients et l'amélioration des compétences en TIC en tant qu'activité structurée en pleine croissance sont également des opportunités.

La promotion de start-ups innovantes et la création de champions de l'économie numérique dans la région, ainsi que la mise en œuvre efficace de la stratégie de commerce en ligne de la CEDEAO et l'expansion vers de nouveaux marchés au-delà des frontières sous-tendent le secteur. L'adoption rapide des portefeuilles électroniques (mobiles ou autres) pour les paiements par tous les niveaux socio-économiques dans l'espace CEDEAO change le rôle des banques dans les transactions monétaires. Cette démarche a porté l'inclusion financière à un niveau élevé et ouvert de nombreuses opportunités, telles que le commerce en ligne.

Menaces

La perte des compétences numériques locales au profit de marchés développés en Europe, en Asie ou en Amérique du Nord constitue une menace majeure. La possibilité de cybercrimes et de cyberattaques réduit le taux d'adoption de la technologie numérique. En effet, les systèmes de paiement et de règlement ne sont pas entièrement sous le contrôle des États membres. Le coût élevé de l'énergie et la concurrence déloyale des fournisseurs étrangers de commerce en ligne sont également des défis fondamentaux.

Le Tableau 19 résume l'analyse FFOM de l'infrastructure de communication numérique.

Tableau 19 : Forces et Faiblesses de la Communication Numérique dans l'Espace de la CEDEAO

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> Des investissements de haut niveau dans les infrastructures de télécommunications ont permis d'accroître la couverture de la large bande. Adoption de technologies numériques innovantes (IA, paiements électroniques, interopérabilité, etc.) dans plusieurs pays de la zone, avec la mise en place de nouvelles plateformes et de nouveaux services en ligne. Cadre juridique et réglementaire solide avec des organes de gouvernance compétents, favorisant l'évolution du marché et la réduction des coûts de réseau au niveau du pays (partage du réseau, mise en œuvre du NBN, politiques de numérisation...). Bonne couverture du haut débit mobile dans la plupart des pays (moyenne supérieure à 88 %) ; Accent mis sur la cybersécurité, avec la mise en place de CSIRT. Amélioration de l'inclusion financière grâce à l'utilisation généralisée des portefeuilles électroniques dans la région ; L'économie numérique est devenue un marché à part entière, créateur d'emplois et de richesses, et les tendances démographiques soutiennent la demande de services et d'infrastructures numériques. La plupart des États membres disposent d'une base de données biométriques sur les citoyens ou la mettent en place. 	<ul style="list-style-type: none"> Coût prohibitif des services en ligne ; Moins de 40 % des Africains ont accès à Internet ; Redondance des câbles sous-marins et des routes terrestres à large bande ; La fibre terrestre destinée à fournir une large bande à tous, notamment dans les zones rurales, n'est pas encore totalement développée. Développement insuffisant des centres de données capables de répondre aux besoins de résilience et de souveraineté de la région en matière de stockage et de traitement des données. Une croissance lente de la production et de l'utilisation de contenu local et régional, qui stimulerait l'adoption d'infrastructures et de services régionaux. Les compétences professionnelles et spécialisées ne répondent pas aux besoins de l'économie numérique en pleine croissance. Il existe des défis pour l'harmonisation afin de parvenir à l'intégration régionale ; Disponibilité insuffisante des données pour le développement de l'observatoire
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> Construction de corridors régionaux d'échange de données impliquant les télécommunications à large bande, les IXP et les centres de données ; Intégration des concepts d'énergie durable dans le cadre du déploiement des TIC dans la région ; Meilleure utilisation des fonds du service universel ; Nouvelles plateformes d'administration en ligne (services en ligne aux citoyens et aux résidents) dans tous les pays ; Identifiant numérique de base pouvant être utilisé par le marché pour de nouveaux services en ligne aux clients ; Amélioration des compétences en matière de TIC en tant qu'entreprise en croissance structurée ; Promotion des startups innovantes et création de champions de l'économie numérique dans la région ; Promotion du commerce en ligne au sein de la CEDEAO et expansion vers de nouveaux marchés au-delà des frontières. 	<ul style="list-style-type: none"> Cybermenaces ; Les systèmes de paiement, en devises étrangères, ne sont pas entièrement sous le contrôle des États membres. Besoin important de financement extérieur ; Besoin de main-d'œuvre qualifiée étrangère ; Coût élevé de l'énergie ; Concurrence déloyale des fournisseurs étrangers de commerce en ligne.

Source : Analyse de l'auteur, 2024



6. LA CEDEAO POURRAIT-ELLE RELEVER LE DÉFI DE L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT ET DE COMMUNICATION ÉNONCÉ DANS L'ODD 9 A L'HORIZON 2030 ?

Le rapport 2023 sur l'Indice⁶ des ODD indique que la réalisation mondiale des ODD a enregistré une modeste amélioration, se situant en dessous de 67 % en 2022 contre 66 % en 2019.

L'Indice des ODD pour l'Afrique s'est établi à 53 %. La performance des États membres de la CEDEAO est présentée dans le Tableau 20, indiquant une assez bonne performance de 80 % des États membres atteignant des notes de l'indice supérieures à l'indice de l'Afrique en 2022. La comparaison des notes montre que seul le Ghana a enregistré une baisse de sa note.

Tableau 20 : Indice Global des ODD des États Membres de la CEDEAO de 2020 et 2023 (en %)

États membres	Note de l'indice 2020	Note de l'indice 2023
Bénin	53,5	55,1
Cabo Verde	65,6	68,8
Côte d'Ivoire	57,7	62,3
La Gambie	55,5	58,3
Ghana	63,0	61,8
Guinée	51,0	57,2
Guinée-Bissau	S/O	S/O
Libéria	49,3	49,9
Nigéria	48,8	54,3
Sénégal	58,7	61,8
Sierra Leone	51,6	55,7
Togo	54,4	56,3

Source : Mise en œuvre de la stimulation des ODD. Rapport sur le développement durable, 2023 (SDSN, 2023) et Indice 2020 des ODD pour l'Afrique

6.1. QU'EST-CE QUE L'OBJECTIF DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (ODD) 9 ?

Mettre en place une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation.

L'ODD 9 comporte huit (8) objectifs et 12 indicateurs de suivi. Les objectifs et indicateurs les plus pertinents sont les suivants : Mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une

infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en mettant l'accent sur un accès universel, à un coût abordable (Cible 9.1) ; accroître nettement l'accès aux technologies de l'information et de la communication et faire en sorte que tous les habitants des pays les moins avancés aient accès à Internet à un coût abordable d'ici à 2020 (Cible 9.c).

L'économie numérique contribue à la réalisation de tous les ODD. ODD 1 (Pas de pauvreté), elle favorise l'inclusion financière

⁶ Un score de 100 correspond à la valeur « meilleure » possible.

grâce aux portefeuilles numériques ; ODD 3 (Bonne santé et bien-être) : La télémédecine est une pratique en plein essor ; ODD 4 (Éducation de qualité) : Renforcement des capacités en matière de compétences numériques ; ODD 5 (Égalité entre les sexes) : Promouvoir l'accès des filles et des femmes aux compétences numériques et à l'emploi ; ODD 9 (Infrastructure et innovation) : Infrastructure numérique ; ODD 16 (Sociétés pacifiques et inclusives) et plus particulièrement 16.9 : D'ici à 2030, garantir à tous une identité juridique, notamment grâce à l'enregistrement des naissances ; ODD 17 (Nouer des partenariats) : Partenariat pour des projets visant à couvrir des zones qui pourraient ne pas être économiquement viables.

Des infrastructures et des services TIC efficaces et à coût abordable aident les pays à s'engager dans l'économie numérique et à stimuler leur compétitivité économique et leur bien-être. La plupart des 42 pays les moins avancés (PMA) du monde font des progrès impressionnants dans la réalisation de l'ODD 9, avec un impact significatif sur l'inclusion financière, la réduction de la pauvreté et l'amélioration de la santé.

6.2. ODD 9 ET TRANSPORTS

Le secteur des transports est un aspect crucial de la réalisation de l'ODD 9. L'amélioration des infrastructures de transport peut renforcer l'accessibilité aux services essentiels tels que les soins de santé et l'éducation, en particulier dans les zones reculées. Cette amélioration peut contribuer à combler le fossé entre les communautés urbaines et rurales, à promouvoir l'inclusion et à réduire les inégalités. En accordant la priorité au développement de systèmes de transport efficaces, inclusifs et respectueux de l'environnement, les États membres peuvent faire de grands progrès vers la réalisation de l'ODD 9 et la création d'un avenir plus durable pour tous. Dans la région de la CEDEAO, les indicateurs relatifs aux nombres de passagers

et aux volumes de fret par mode de transport jouent un rôle crucial dans la compréhension de la dynamique des transports. Ces indicateurs fournissent des informations précieuses sur le mouvement des personnes et des marchandises dans la région. À titre d'exemple, dans le cas du nombre de passagers, les indicateurs peuvent révéler les tendances dans l'utilisation des différents modes de transport tels que les bus, les trains et les avions.

6.3. ODD 9 ET COMMUNICATION

En ce qui concerne l'ODD 9, l'UIT fournit une explication détaillée de la manière dont elle aligne ses efforts sur chacun des ODD, en mettant fortement l'accent sur le rôle des TIC dans l'ODD 9, qui porte sur les infrastructures durables. Le Tableau 21 fournit des informations sur la proportion de la population couverte par un réseau mobile, par technologie, afin de suivre les progrès accomplis dans la réalisation de l'ODD 9.

 **OBJECTIFS
DE DÉVELOPPEMENT
DURABLE**

9 **INDUSTRIE,
INNOVATION ET
INFRASTRUCTURE**



Tableau 21 : Proportion de la Population Couverte par un Réseau Mobile 3G en 2023 (en %)

États membres	Couverture du réseau (couverture géographique) en 2023	Population couverte par un réseau mobile 3G en 2023
Bénin	85,4	96,0
Côte d'Ivoire	85,2	96,8
Cabo Verde	80,3	95,0
Ghana	89,4	99,4
Guinée	78,1	94,0
La Gambie	66,8	78,9
Guinée-Bissau	74,8	94,0
Libéria	75,5	85,0
Nigéria	77,5	86,0
Sénégal	88,1	99,4
Sierra Leone	73,4	95,2
Togo	83,6	98,0

Source : UIT

En 2023, la couverture 3G est plus étendue que la 4G et la 5G, et elle est également utilisée là où la 4G et la 5G sont installées. La technologie 2G n'est plus considérée pour la couverture de l'Internet mobile. Neuf États membres de la CEDEAO ont une couverture supérieure à 95 % et trois une couverture inférieure à 90 % (La Gambie, Libéria et Nigéria). La moyenne pondérée de la couverture de la CEDEAO est de 88,4 %.

6.4. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

L'analyse révèle que la CEDEAO dispose d'un cadre adéquat en termes d'Actes, de Protocoles, de Directives ainsi que d'études pour soutenir divers processus de planification et de programmation intégrées. De plus, il existe des lignes directrices de mise en œuvre et des plans destinés à appuyer l'objectif d'intégration régionale, avec un accent particulier sur les infrastructures et services de transport et de communication. Dans certains domaines, tels que la gestion des corridors

et la facilitation du commerce, des modalités supplémentaires sont nécessaires pour mettre en œuvre efficacement les Protocoles et Directives tandis que le contrôle des charges à l'essieu requiert un soutien politique accru.

En ce qui concerne le secteur des communications, le développement des infrastructures de communication et la multiplication des plateformes ont amélioré la vie des citoyens de la communauté. Toutefois, l'accès universel à la connexion Internet et l'adoption généralisée des services électroniques ne sont pas encore atteints ; ce qui justifie la poursuite, voire l'accélération, des investissements dans ces infrastructures. Les retombées de l'économie numérique telles que la transparence, l'élargissement des marchés accessibles, l'efficacité opérationnelle et l'amélioration des processus décisionnels contribuent au développement inclusif et durable des États membres.

Sur la base de ces remarques finales, les recommandations suivantes sont proposées :

La Commission de la CEDEAO devrait :

- a. Développer un mécanisme de gestion centralisée pour le réseau routier de la CEDEAO et l'entretien du réseau routier national défini.
- b. Proposer des valeurs de référence pour les évaluations d'investissement et les études réglementaires afin de comparer les estimations de Temps de Trajet selon les périodes ou localisations géographiques, facilitant ainsi le transfert de valeurs.
- c. Proposer des spécifications communes pour l'acquisition optimale du matériel roulant des infrastructures ferroviaires.
- d. Élaborer des stratégies régionales et un plan de revitalisation du réseau ferroviaire pour soutenir l'agenda d'intégration régionale.
- e. Proposer des dispositifs institutionnels pour assurer un financement efficace de l'entretien routier, y compris la législation d'un fonds routier de deuxième génération chargé de coordonner et de centraliser la taxe sur le carburant.
- f. Élaborer une stratégie de mise en œuvre relative à l'harmonisation des normes et procédures de contrôle des poids et charges à l'essieu dans la région.
- g. Élaborer une politique de régulation des données via un cadre régional et un organe de gouvernance couvrant la vie privée, l'authentification, les transactions financières et le commerce électronique.
- h. Intégrer les projets de numérisation dans une stratégie qui adopte les concepts de « sécurité dès la conception » ou « vie privée dès la conception » et veiller à ce que les investissements dans les infrastructures soient alignés sur les objectifs de digitalisation.
- i. Créer une base de données centralisée accessible à tous les États membres. Cette plateforme devrait inclure des données standardisées et harmonisées afin d'en garantir la comparabilité et l'intégrité.
- j. Promouvoir la coopération régionale et le partage de données en encourageant la collaboration et l'échange d'informations entre les États membres, avec des protocoles garantissant la confidentialité et la sécurité des données partagées.
- k. Suivre le développement des compétences numériques dans la région à tous les niveaux d'éducation et de formation pour contribuer à une culture générale de l'économie numérique.
- l. Développer une plateforme régionale de données en créant une base de données centralisée accessible à tous les États membres. Cette plateforme devrait inclure des données standardisées et harmonisées pour assurer leur comparabilité et leur intégrité.



Les États membres devraient :

- a. Envisager diverses options de financement, comme une taxe sur le carburant équivalente à environ 15 à 20 centimes par litre, l'introduction de péages électroniques et d'autres frais liés à l'usage des routes pour un entretien efficace du réseau routier.
- b. Libéraliser le marché du transport routier, automatiser et rationaliser les procédures douanières, et promouvoir l'utilisation des conteneurs pour tout le fret en transit.
- c. Renforcer les capacités afin d'atteindre les objectifs des projets de sécurité maritime et côtière en adoptant une approche multidimensionnelle combinant financement, engagement politique, renforcement des capacités, adoption de technologies et implication communautaire.
- d. Comblent la fracture numérique en réduisant les écarts géographiques et de genre dans l'utilisation d'Internet.
- e. Réduire les frais et charges non essentiels qui augmentent le coût des billets d'avion.
- f. Adopter des normes communes en matière de sécurité aérienne et de gestion opérationnelle pour améliorer la transparence, l'efficacité et la sécurité.
- g. Encourager les investissements en attirant les capitaux privés dans le secteur de l'aviation pour moderniser les infrastructures et améliorer les services.
- h. Promouvoir la coopération régionale en renforçant la collaboration entre les États membres pour partager les ressources et les connaissances, et faciliter la libre circulation des personnes et des biens.



Le siège de la Commission de la CEDEAO à Abuja, Nigéria



CHAPITRE **04**

CONCLUSION GÉNÉRALE ET RECOMMANDATIONS

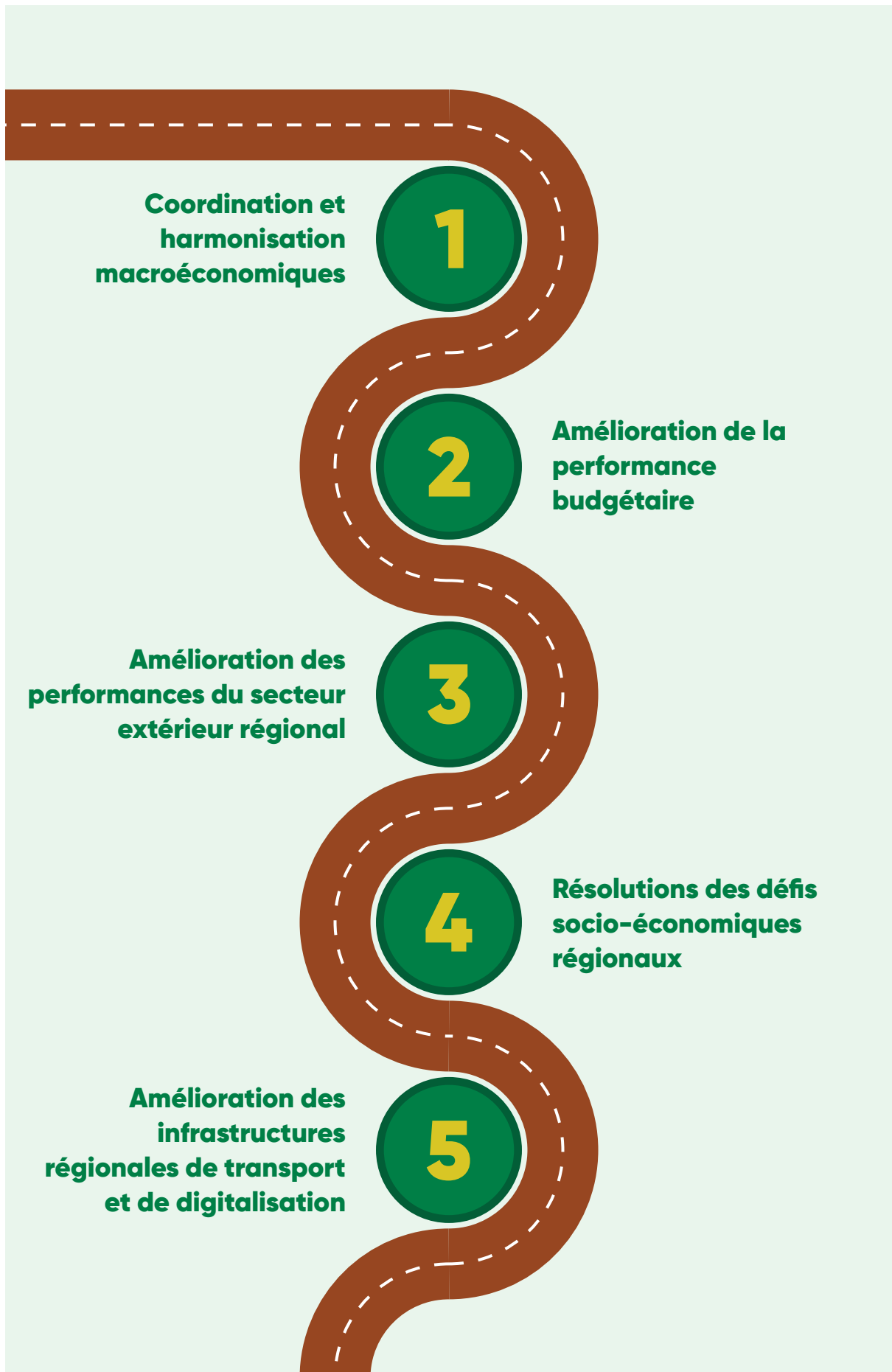
Sur le plan de la performance économique, la croissance économique régionale présente des résultats mitigés ; le taux de croissance du PIB réel s'étant considérablement accru, passant de -0,2 % en 2020 à 4,4 % en 2021 et ressortant à 3,6 % en 2023. La croissance en 2021 a été principalement attribuée aux efforts de redressement après la pandémie de COVID-19 et aux politiques économiques mises en œuvre par les États membres pour renforcer la résilience de l'économie. En outre, les gouvernements ont accordé la priorité aux investissements publics dans des projets d'infrastructure clés et ont mis en œuvre des mesures de protection sociale pour aider les ménages vulnérables à faire face aux effets d'entraînement des perturbations mondiales. Si les États membres de la CEDEAO ont fait preuve de résilience dans leurs engagements économiques extérieurs, ils demeurent toutefois confrontés à des défis tels que les déficits commerciaux, les déséquilibres budgétaires et l'évolution des crises sociales ainsi que celles des questions de gouvernance.

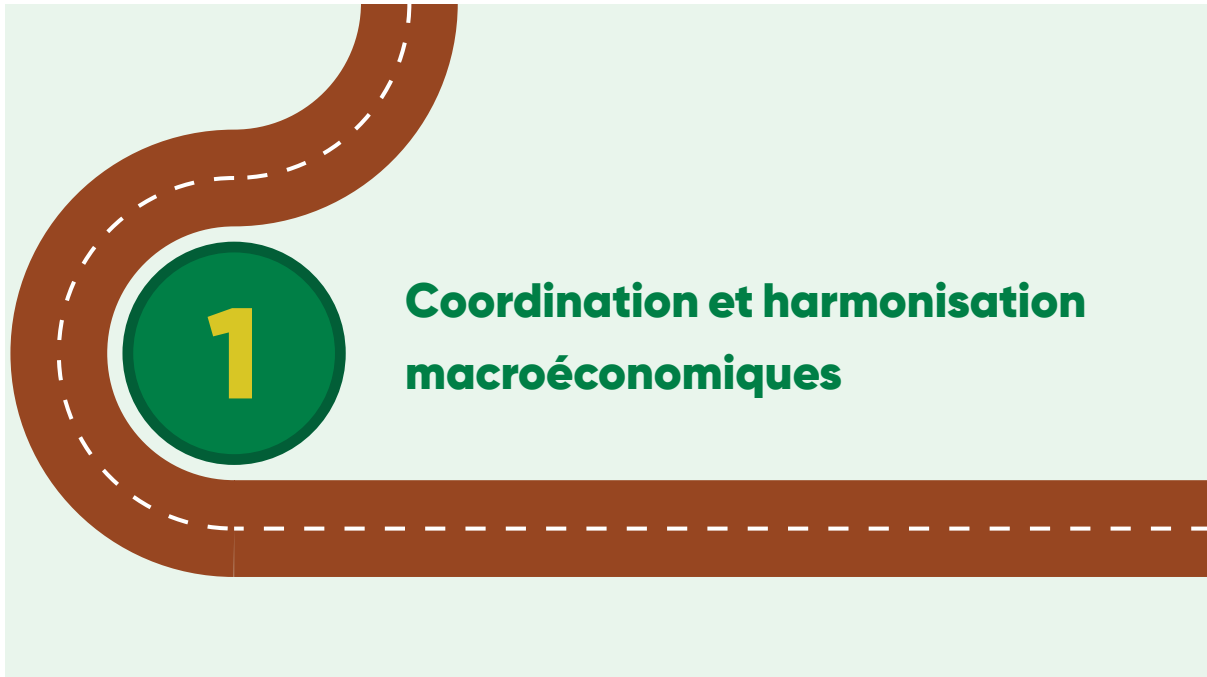
Les perspectives régionales en termes de performances socio-économiques sont assez prometteuses puisque la croissance du PIB réel devrait passer de 3,9 % en 2023 à 4,1 % en 2024, et ressortir à 4,7 % en 2025, puis à 4,6 % en 2026. Ce chiffre est supérieur à la prévision de 3,1 % de la ZMAO et les États membres de l'UEMOA devraient enregistrer des résultats supérieurs à la moyenne régionale projetée à 6,9 %. Cependant, il existe de nombreux risques,

tant haussiers que baissiers, qui pèsent sur les performances régionales. Les principaux risques baissiers tiennent aux éventuelles implications politiques, économiques et sécuritaires du retrait du Mali, du Burkina Faso et du Niger de la CEDEAO et à la double décision des États-Unis d'opérer des hausses tarifaires et de suspendre à titre temporaire les activités de l'USAID. Le risque haussier dépend du mode de réaction de la région de la CEDEAO face à ces évolutions externes pour créer des opportunités d'expansion des relations commerciales avec la Chine, l'Inde et l'UE.

Il ressort des perspectives que la CEDEAO fournit un cadre régional adéquat permettant de soutenir diverses lignes directrices relatives à la planification intégrée et à la mise en œuvre de l'intégration régionale, grâce aux infrastructures et services de transport et de communication. Sur la base de la Vision 2050 de la CEDEAO, du Plan Directeur des Infrastructures de la CEDEAO pour 2020-2045 et du Cadre Stratégique Communautaire 2023-2027, des orientations et des modalités adéquates pour la mise en œuvre de projets régionaux sont fournies. La disponibilité des compétences et de l'expertise numériques devient impérative compte tenu de l'avancement des nouvelles technologies telles que l'IA, la 5G, l'Internet des objets (IDO), la réalité virtuelle et la chaîne de blocs.

Sur la base de ces constatations, les recommandations ci-après sont formulées :





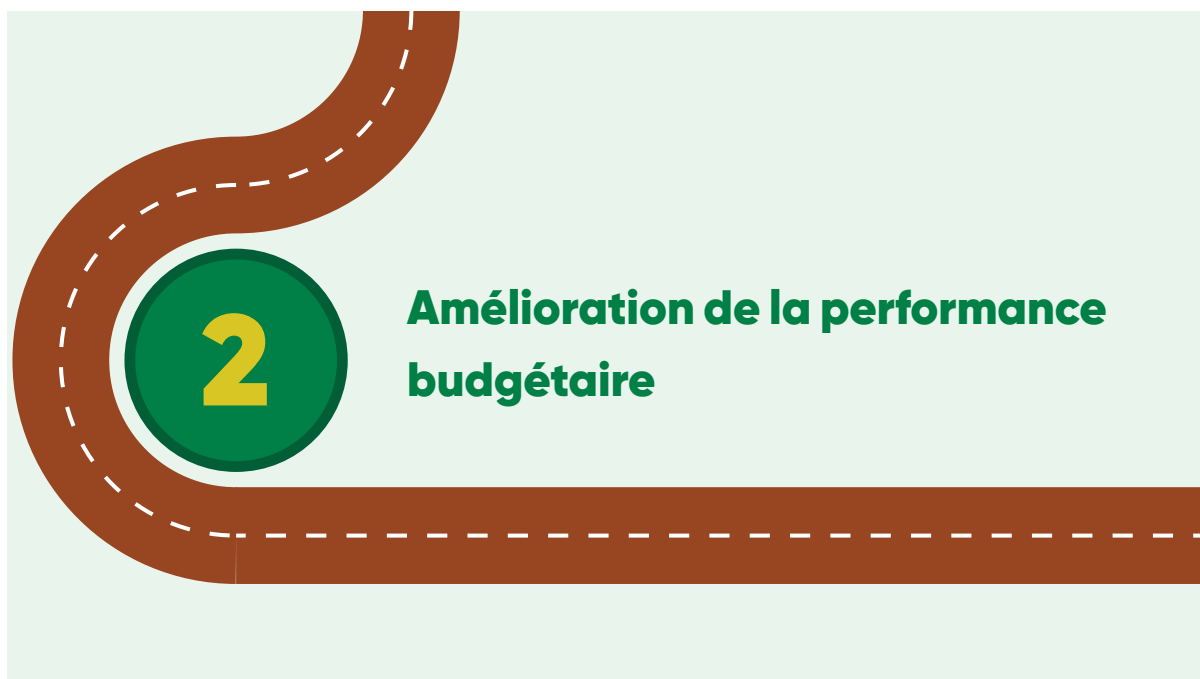
Coordination et harmonisation macroéconomiques

La Commission de la CEDEAO devrait :

- i. Recourir à la plateforme du Programme de Coopération Monétaire de la CEDEAO (PCMC) en vue d'améliorer la performance économique régionale en se servant de la modération de l'inflation et de la stabilité du taux de change pour redynamiser le secteur réel.
- ii. Réaliser une étude stratégique pour analyser la coordination des instruments de politique macroéconomique afin d'améliorer la productivité du secteur réel.
- iii. Soutenir l'harmonisation des données et des statistiques au sein de la CEDEAO afin de garantir des informations comparables, cohérentes et fiables entre les États membres, en adoptant des méthodologies, des normes et des systèmes de classification communs, permettant une mesure précise des indicateurs clés pour des décisions politiques éclairées et le développement régional.

Les États membres devraient :

- i. Soutenir le secteur réel pour qu'il prospère grâce à des transports à un coût abordable et à des investissements adéquats dans les infrastructures, à une meilleure productivité et au soutien de la diversification économique.
- ii. Mettre en place des politiques visant à stimuler la croissance du crédit dans le secteur privé, en offrant des garanties ou des incitations aux banques qui prêtent aux secteurs prioritaires tels que l'agriculture, l'industrie manufacturière et les petites entreprises.
- iii. Permettre aux banques centrales de recourir à des instruments alternatifs tels que les opérations sur le marché libre, les réserves obligatoires et les interventions sur le marché des changes pour parvenir à la stabilité monétaire.



Amélioration de la performance budgétaire

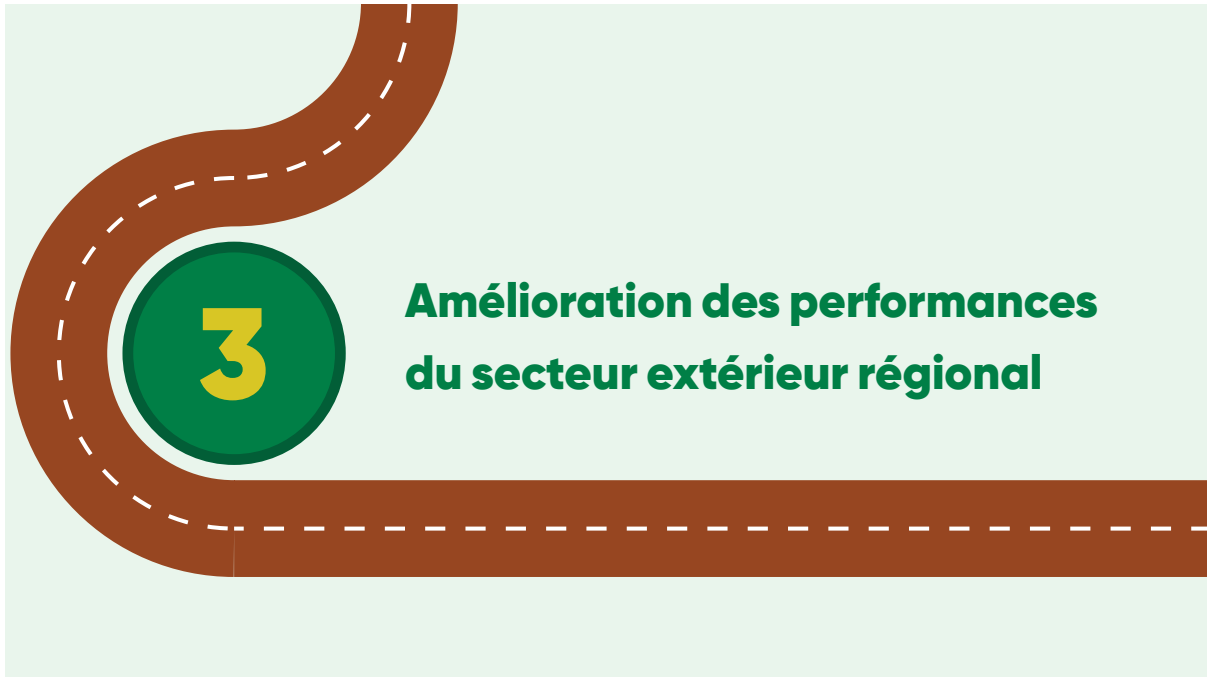
La Commission de la CEDEAO devrait :

- i. Renforcer la capacité de la Banque d'Investissement et de Développement de la CEDEAO (BIDC) à fournir des fonds d'investissement à long terme aux États membres en vue de retombées économiques, plutôt que de financer les dépenses récurrentes.
- ii. Encourager la coopération fiscale entre les États membres en partageant les meilleures pratiques en matière de politique fiscale, et en coordonnant ces politiques en vue de lutter contre l'évasion fiscale et en œuvrant de concert pour attirer les IDE.
- iii. Élaborer une approche régionale unifiée de la gestion des déficits budgétaires afin d'améliorer la discipline budgétaire globale dans la région. La règle fiscale, la mise en œuvre des Transferts Électroniques de Fonds (TEF), Ordonnance Révisée sur les Voyages, les règles fiscales et l'instrument de gestion des finances publiques devraient être maintenus.

Les États membres devraient :

- i. Mettre l'accent sur l'amélioration de la conformité fiscale, l'élargissement de l'assiette fiscale et l'amélioration de la transparence dans l'administration fiscale. La numérisation des systèmes fiscaux constitue une étape importante pour rendre la collecte des impôts plus efficace.
- ii. Accorder la priorité à l'amélioration de la qualité et de l'efficacité des dépenses publiques en ciblant des secteurs essentiels tels que les infrastructures, l'éducation et les soins de santé.
- iii. Mettre l'accent sur la mise en place de systèmes de protection sociale robustes capables d'atténuer l'impact des mesures d'austérité budgétaire sur les populations vulnérables.





La Commission de la CEDEAO devrait :

- i. Intensifier les campagnes de sensibilisation et de formation afin d'améliorer la connaissance et la compréhension des accords commerciaux régionaux avec toutes les parties prenantes, en particulier le Schéma de Libéralisation des Échanges de la CEDEAO (SLEC), le Tarif Extérieur Commun (TEC) et la Zone de Libre-Échange Continentale Africaine (ZLECAf).
- ii. Mener une étude stratégique sur les causes de la faible mise en œuvre des différents accords commerciaux régionaux dans la région.

Les États membres devraient :

- i. Recourir aux plateformes régionales disponibles en vue de lutter contre les pratiques commerciales déloyales qui atténuent la fluidité des échanges commerciaux au sein de la région.
- ii. Promouvoir le commerce intrarégional par le biais d'une mise en œuvre efficace du SLEC et accélérer la mise en œuvre du TEC de la CEDEAO.
- iii. Promouvoir une participation efficace à l'Initiative de Commerce Guidé (GTI) de la ZLECAf par le développement d'infrastructures de transport et de communication adéquates liées au commerce.



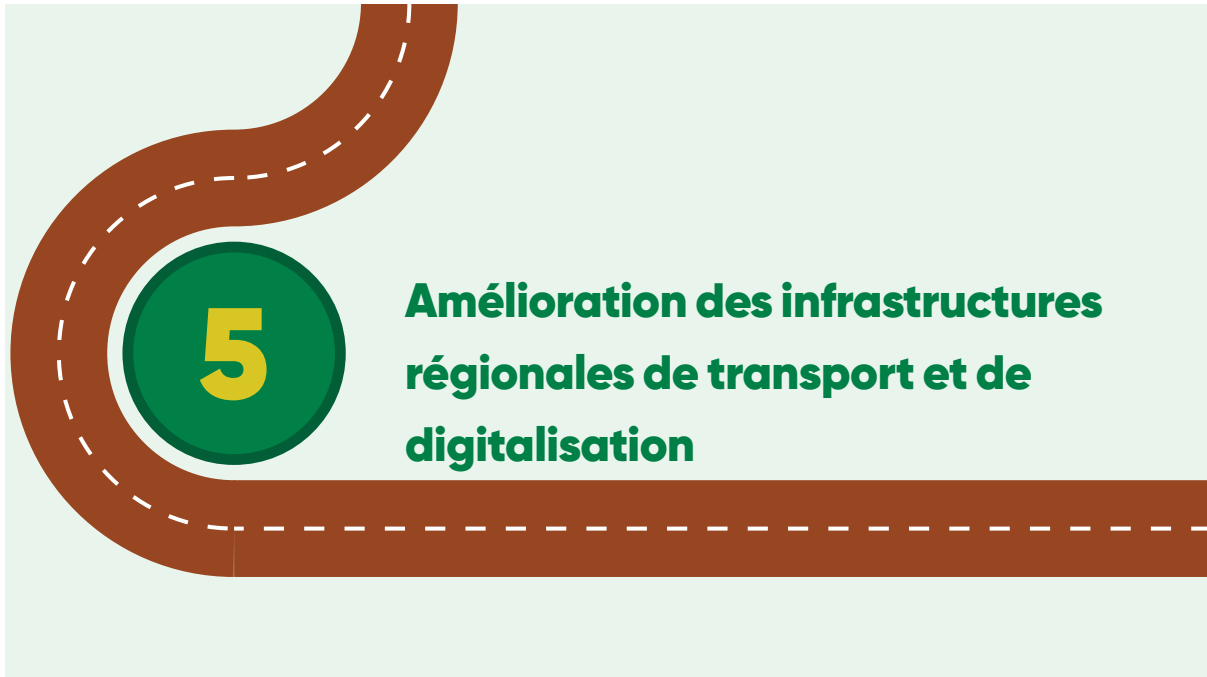
La Commission de la CEDEAO devrait :

- i. Se servir du Programme de Développement du Capital Humain de la CEDEAO pour fournir une plateforme de réduction de la pauvreté par la mise en place d'un filet de sécurité sociale, la redistribution des revenus et l'amélioration de l'employabilité des jeunes.
- ii. Être proactive dans l'élaboration de stratégies régionales d'atténuation des effets néfastes des chocs extérieurs , entre autres, le retrait de l'USAID, hausse des droits de douane des USA, et proposer en retour des réponses efficaces en vue de financer le développement.

Les États membres devraient :

- i. Élaborer des stratégies en vue de garantir notre autonomie dans les secteurs essentiels grâce à la mobilisation et à la gestion transparente des ressources nationales.
- ii. Promouvoir l'esprit d'entreprise, la diversification des parcours professionnels et veiller à l'adéquation formations-emplois.



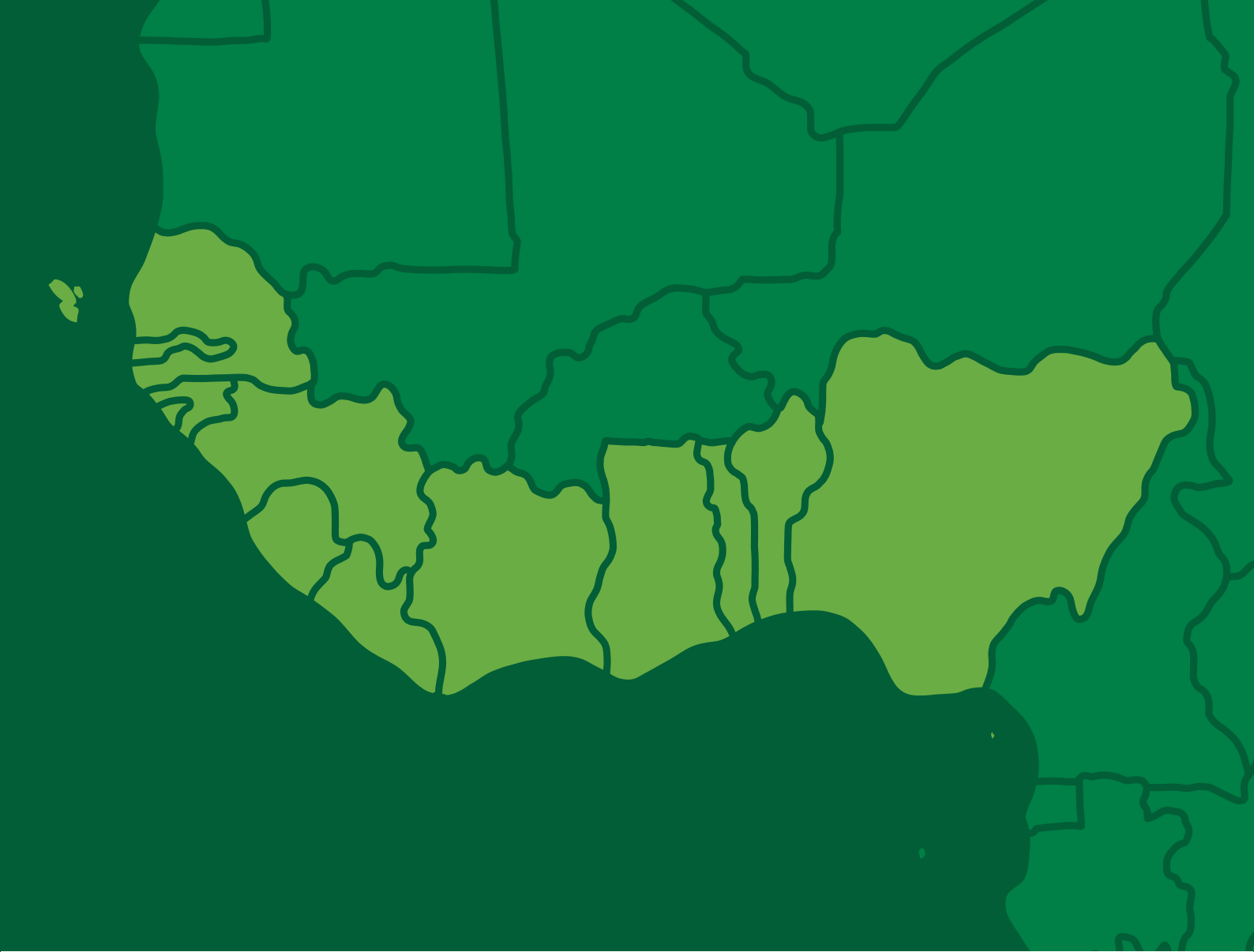


La Commission de la CEDEAO devrait :

- i. Fournir le cadre relatif à des données de transport et de communication fiables en mettant en place une plateforme de données régionale par la création d'une base de données centralisée accessible à tous les États membres.
- ii. Continuer à élaborer des normes et protocoles communs régissant la collecte, le traitement et la diffusion des données sur le transport et la digitalisation entre les États membres.

Les États membres devraient :

- i. Continuer à étendre la couverture de la large bande et l'adoption de services sécurisés en ligne.
- ii. Promouvoir les services en ligne en encourageant un déploiement plus rapide vers la population et la communication numérique.



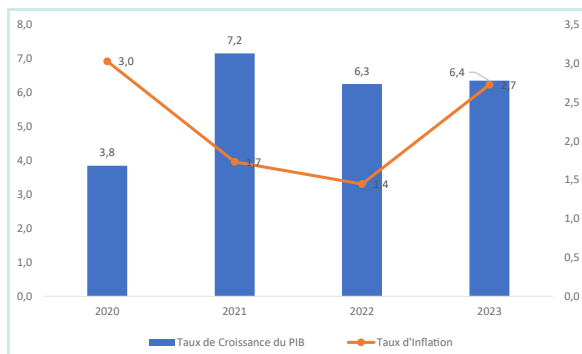
NOTES DES ÉTATS MEMBRES

Bénin

Performances économiques

Au Bénin, des efforts ont été déployés pour améliorer la performance du secteur public, renforcer la transparence des finances publiques et accroître l'obligation de rendre compte. Le taux de croissance du PIB réel s'est accru, passant de 3,8 % en 2020 à 6,4 % en 2023, après 6,3 % en 2022. La croissance a été soutenue par le dynamisme des productions industrielle et agricole ainsi que la résilience du secteur des services. Le taux d'inflation est resté largement contenu dans la norme sous régionale de 5%, en s'affichant à 2,7% en 2023 contre 1,8% en 2020.

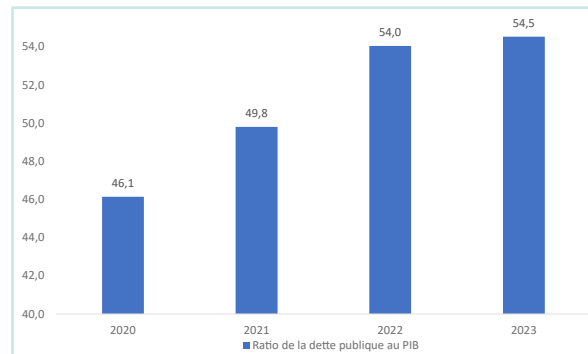
Figure 1 : Évolution du Taux de Croissance du PIB Réel et du Taux d'Inflation de 2020 à 2023 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

Le pays gère sa dette publique en se fixant l'objectif d'étendre la maturité et d'en réduire le coût. Le taux d'endettement est ainsi ressorti maîtrisé et s'est affiché à 54,5% en 2023 après 54,0% en 2022 et 46,1% en 2020.

Figure 2 : Évolution du Ratio Dette Publique/ PIB de 2020 à 2023 (en pourcentage)

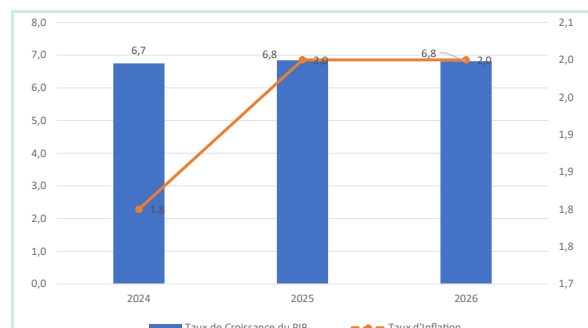


Source : Commission de la CEDEAO, 2024

Perspectives économiques et facteurs de risque

La croissance du PIB devrait atteindre 6,7 % en 2024 et 6,8 % en 2025 comme en 2024. Les principaux risques qui pèsent sur les perspectives sont notamment les politiques économiques et de change avec le Nigéria, les aléas climatiques, le risque sécuritaire.

Figure 3 : Taux de Croissance du PIB Réel et Taux d'Inflation Prévus de 2024 et à 2026 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024



Infrastructures de transport et de communication

Dans le Programme d'action gouvernemental 2021-2026, la composante infrastructure et transport représente environ 25 % du budget. Des investissements progressifs ont été réalisés dans le secteur des TIC afin de développer les infrastructures et les services liés à ce secteur. Les résultats sont perceptibles en termes d'amélioration de la connectivité Internet, d'expansion, de modernisation des réseaux de télécommunications et d'un meilleur accès aux technologies de l'information. Le gouvernement s'efforce également de stimuler l'économie numérique en promouvant la création d'entreprises dans le secteur des TIC, la sécurisation et la protection des données dans ce secteur.

Toutefois, bien que le secteur des TIC ait évolué, des défis subsistent dans le pays. Le secteur est en effet confronté à des disparités entre les zones urbaines et rurales, comme l'inégalité d'accès à la technologie, à l'infrastructure numérique et à la connectivité, ce qui limite les possibilités d'accès au marché pour le secteur. En outre, la protection contre les cybermenaces qui est une tâche ardue qui nécessite des stratégies et une collaboration solide, devrait se poursuivre.

Recommandations

1. Poursuivre la mobilisation des ressources tout en promouvant les filets de sécurité sociale.
2. Poursuivre les efforts pour maintenir une gestion saine de la dette.
3. Poursuivre la consolidation et l'intensification des activités productives.
4. Réduire les disparités d'accès aux infrastructures entre les zones urbaines et rurales.
5. Maintenir et améliorer la qualité des services fournis par l'infrastructure.
6. Développer et améliorer constamment le cadre des partenariats public-privé afin de mobiliser les investissements nécessaires pour répondre aux besoins croissants de la population.
7. Renforcer les stratégies pour lutter contre les risques pesant sur la cybersécurité.

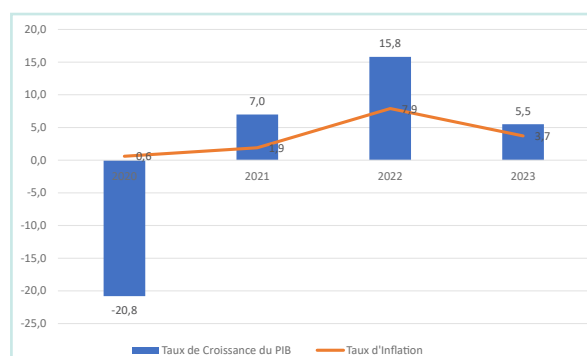


Cabo Verde

Performances économiques

L'économie de Cabo Verde a maintenu sa dynamique de croissance en 2022 et 2023. En effet, après la pandémie de COVID-19, le taux de croissance du PIB réel a rebondi à 15,8 % en 2022 avant de fléchir à 5,5 % en 2023, sous l'effet de l'affaiblissement de la demande intérieure, du resserrement des conditions de crédit et d'une relance plus lente que prévu dans le sous-secteur du tourisme (Figure 1).

Figure 1 : Taux de Croissance du PIB Réel et Taux d'Inflation de 2020 à 2023 (en pourcentage)

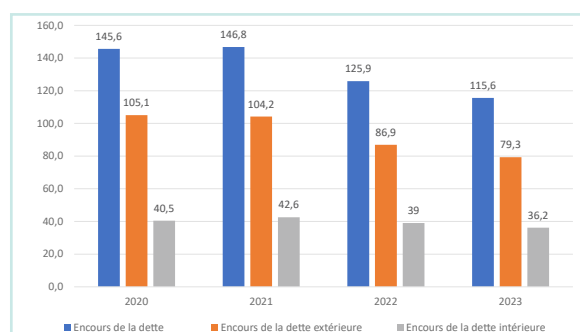


Source : INE (2024)

Du côté de l'offre, le secteur des services reste le principal contributeur au PIB avec un taux de 70,1 % en 2023 ; le commerce, les transports et le tourisme étant les moteurs de la croissance. En revanche, la part des secteurs industriel et agricole a baissé, passant de 13,8 % en 2020 à 10,4 % en 2023, tandis que celle de l'agriculture a chuté de 6,3% à 4,5 %, reflétant les défis structurels et les pressions liées au climat. Du côté de la demande, la croissance économique a été tirée par les exportations et la consommation privée, qui ont représenté 2,1 points de pourcentage en 2023.

L'inflation est passée de 0,6 % en 2020 à 7,9 % en 2022 en raison de l'augmentation des coûts des besoins primaires ; et a baissé à 3,7 % en 2023. Le ratio de l'encours de la dette par rapport au PIB a connu une baisse, passant de 145,6 % en 2020 à 115,6 % en 2023. Ce fait s'explique tant par la reprise de la croissance économique internationale et nationale, que par la stabilité du taux de change (Figure 2).

Figure 2 : Montant Total de l'Encours de la Dette, Dette Extérieure et Dette Intérieure de 2020 à 2023 (en pourcentage)



Source : INE et Banque centrale de Cabo Verde (2024)

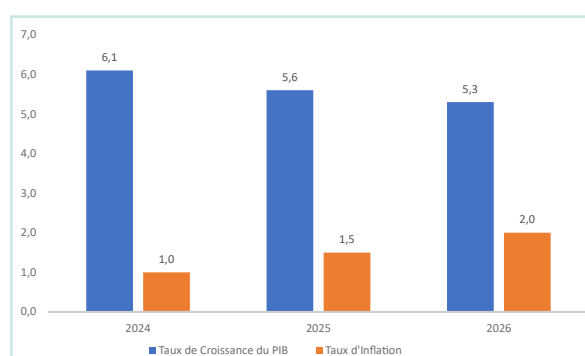
Perspectives économiques et facteurs de risque

Les perspectives économiques pour la période allant de 2024 à 2026 sont favorables, avec un taux de croissance du PIB réel qui devrait baisser de 6,1% en 2024, 5,6 % en 2025 et 5,3 % en 2026. En dépit des perspectives favorables, Cabo Verde est confronté à des risques de perte en raison de sa sensibilité aux chocs externes et internes. Le ralentissement de l'économie mondiale et les chocs énergétiques potentiels peuvent dégrader l'équilibre budgétaire et la balance des opérations courantes. En outre, les risques liés au changement climatique font



peser des menaces sur le sous-secteur du tourisme.

Figure 3 : Projections du taux d'inflation et du ratio taux d'inflation/PIB de 2024 à 2026 (en pourcentage)



Source : INE et Banque centrale de Cabo Verde (2024)

Infrastructures de transport et de communication

Cabo Verde dispose d'un vaste réseau routier, totalisant 1 230 923 km en 2023. Le pays dispose de deux grands ports - Mindelo et Praia - et de quatre aéroports internationaux (Sal, Santiago, Boa Vista et São Vicente). Les infrastructures de télécommunications se développent rapidement et 75 % de la population possède un téléphone portable ; ce qui est proche de la moyenne mondiale de 76 % en 2023. Il existe une offre accrue puisque 94 % de la population avait accès à la large bande via le téléphone portable ; ce qui était proche de la moyenne mondiale de 95 %. Les investissements dans les infrastructures de transport et de communication ont mis l'accent sur l'amélioration des routes reliant les ports et les aéroports, favorisant ainsi le transport intermodal.

Recommandations

1. Promouvoir et renforcer les efforts de diversification vers les énergies renouvelables, l'économie bleue et les services financiers.
2. Soutenir la promotion des investissements dans les infrastructures économiques et sociales.
3. Renforcer la participation à l'intégration régionale et contribuer à la mise en œuvre effective des accords commerciaux régionaux de la CEDEAO.
4. Faire un plaidoyer en faveur d'une coopération régionale accrue, d'un soutien international et d'investissements stratégiques en vue d'améliorer le progrès socio-économique du pays.

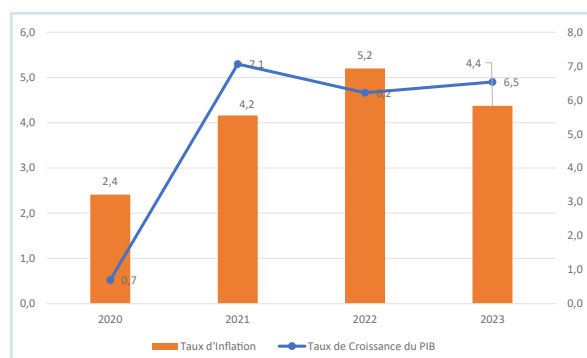


Côte d'Ivoire

Performances économiques

L'économie de la Côte d'Ivoire a maintenu sa dynamique de croissance avec un taux de croissance du PIB réel qui est passé de 2,4 % en 2020 à 6,2 % en 2022, pour s'établir à 6,5 % en 2023. Du côté de l'offre, les secteurs secondaire et tertiaire avec des performances respectives de 10,3 % et de 8,4 % de taux de croissance ont été les principaux moteurs de la croissance du PIB réel en 2023. La politique monétaire a été globalement restrictive, favorisant une décélération de l'inflation à 4,4 % en 2023 contre un taux d'inflation de 5,2 % en 2022.

Figure 1 : Évolution du Taux de Croissance du PIB réel et du Taux d'Inflation de 2020 à 2023 (en pourcentage)

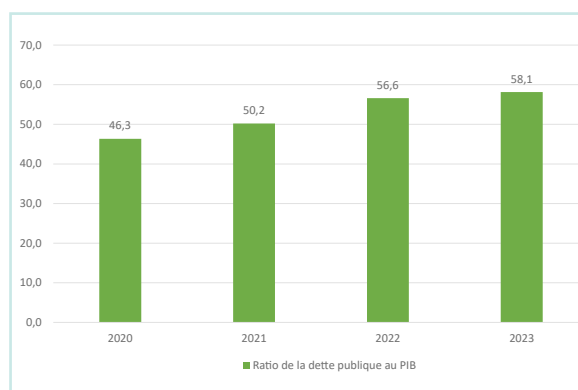


Source : Commission de la CEDEAO, 2024

La situation budgétaire du pays s'est améliorée avec une réduction du déficit budgétaire de 6,5 % en 2022 à 5,3 % du PIB en 2023. Cette performance s'explique par les efforts continus de mise en œuvre des réformes fiscales. En ce qui concerne la dette publique, le resserrement des conditions de financement international et les taux d'intérêt élevés ont entraîné une accumulation de la dette publique, avec un taux

d'endettement de 58,1 %, en hausse de 1,5 point de pourcentage par rapport à 2022.

Figure 2 : Évolution du Ratio Dette Publique/ PIB de 2020 à 2023 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

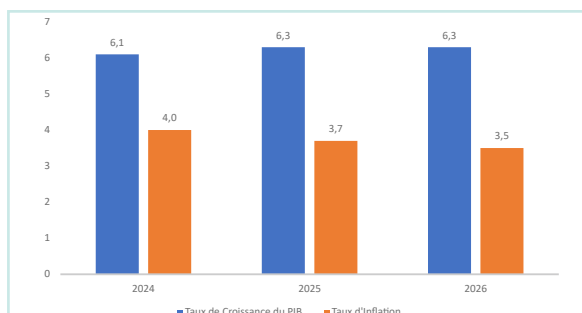
Perspectives économiques et facteurs de risque

Les perspectives économiques pour la période allant de 2024 à 2026 sont favorables, dans la mesure où le taux de croissance du PIB réel devrait augmenter de 6,1 % en 2024 à 6,3 % en 2025 et 2026. La politique monétaire prudente devrait se poursuivre en vue de maîtriser l'inflation à 4,0 % en 2024 et au niveau cible de 3 % (de l'UEMOA) en 2025 et 2026.

Les perspectives favorables de l'économie restent toutefois soumises à des risques majeurs. Il s'agit notamment de la fragmentation de l'institution régionale CEDEAO avec le retrait du Mali, du Niger et du Burkina Faso ; de la détérioration de la situation sécuritaire et du risque d'instabilité politique que font planer les élections de 2025 ; de la persistance de l'inflation ; de la poursuite des pertes et dommages liés au changement climatique, etc.



Figure 3 : Projections du taux de croissance et du taux d'inflation de 2024 à 2026 (en pourcentage)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

Infrastructures de transport et de communication

Le réseau routier de la Côte d'Ivoire en 2023 est d'environ 82 000 km de routes classées, dont 7 731 km de routes nationales et 370 km d'autoroutes. Le transport maritime est assuré par deux (2) grands ports, à savoir : le port d'Abidjan et celui de San-Pedro. Huit (8) aéroports dont un (01) aéroport international (Aéroport International FHB d'Abidjan) assurent le transport aérien. Le transport ferroviaire est assuré par la ligne de chemin de fer de 1 260 km qui relie la Côte d'Ivoire au Burkina Faso. L'infrastructure des communications s'est développée avec une couverture du réseau de téléphonie mobile couvre actuellement environ 95 % des localités et 98 % de la population du pays. Le réseau 4G couvre 73 % des localités et permet à 93 % de la population d'accéder à l'Internet à haut débit via le téléphone portable.

Il ressort de l'analyse que l'augmentation de la longueur des routes nationales accroît les exportations ivoiriennes vers les autres États membres de la CEDEAO. En particulier, la présence d'un corridor routier transnational

revêtu augmente les exportations vers les États membres de 34,2 %. Par ailleurs, l'extension des abonnements au réseau de téléphonie mobile de 1 point de pourcentage améliore les flux d'exportation du pays vers les États membres de la CEDEAO de 0,1 point de pourcentage. La poursuite des projets structurants, notamment la construction du corridor Abidjan-Ouagadougou, de l'autoroute côtière Abidjan-Lagos, des pôles d'échanges multimodaux et le bitumage de 2 200 kilomètres de routes sont les perspectives pour la période de 2024 à 2026.

Recommandations

1. Accélérer le déploiement de la fibre optique nationale pour faciliter l'accès des populations rurales aux services numériques et accroître leur productivité.
2. Augmenter le nombre de centres de formation aux nouvelles technologies de l'information et de la communication.
3. Poursuivre l'interconnexion des routes communautaires et faciliter le transport entre la Côte d'Ivoire et les États membres frontaliers.
4. Promouvoir l'interconnexion multimodale entre les transports routiers, lagunaires et ferroviaires.
5. Développer des modèles d'appui technique et financier adaptés au secteur informel en vue d'améliorer la création d'emplois décents.

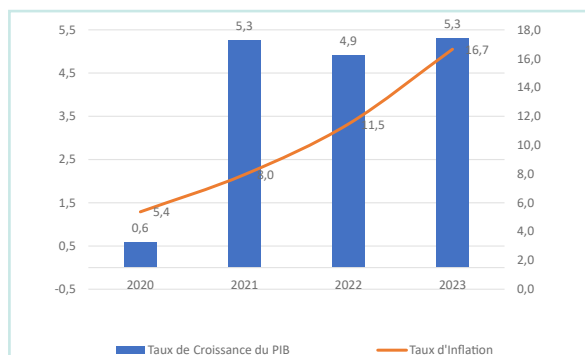


La Gambie

Performances économiques

L'économie gambienne continue de se remettre de l'impact de la pandémie COVID-19, des répercussions de la guerre entre la Russie et l'Ukraine et de la guerre à Gaza. La croissance du PIB réel est restée positive, avec une moyenne de 4,0 % entre 2020 et 2023. Le PIB réel a augmenté de 0,6 % en 2020 et a atteint 5,3 % en 2021 ; baissé à 4,9 % en 2022 pour se hisser à nouveau à 5,3 % en 2023. Cette augmentation en 2023 est soutenue par la productivité dans l'agriculture ainsi que par la relance du tourisme.

Figure 1 : Taux de Croissance du PIB Réel et Taux d'Inflation de 2020 à 2023 (en%)

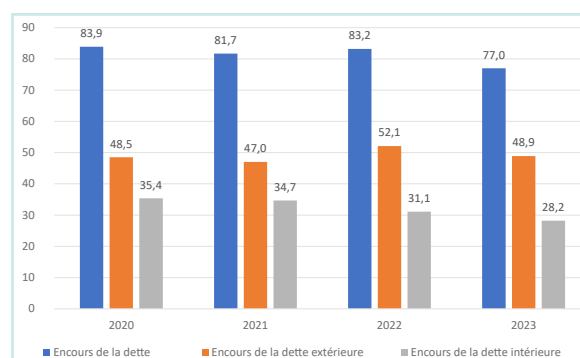


Source : Bureau National de la Statistique de La Gambie (GBoS), 2024

L'inflation est passée de 0,6 % en 2020 à 8,0 % en 2021, pour s'établir à 11,5 % en 2022 et 16,7 % en 2023. Cette situation est due à l'augmentation des cours des produits de base sur le marché mondial, à la dévaluation de la monnaie nationale et au déficit de production nationale. Le secteur des services, qui a le plus contribué à la croissance du PIB, a été tiré principalement par le commerce de gros, les

travaux de réparation, l'hébergement et les services liés à la restauration représentant 55 % du PIB. Le secteur agricole a représenté 25,4 % du PIB, avec un taux de croissance moyen de 7,9 %. Le secteur industriel a la contribution la plus faible avec 16,1 % du PIB et un taux de croissance moyen de 5,9 %. L'encours de la dette publique brute et de celle garantie par l'État en pourcentage du PIB a baissé, passant de 83,9 % en 2020 à 77,0 % en 2023.

Figure 2 : Ratio Dette Publique / PIB de 2020 à 2023 (en %)



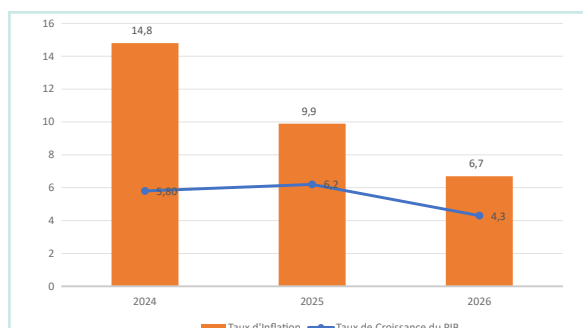
Source : Bureau National de la Statistique de La Gambie (GBoS), 2024

Perspectives économiques et facteurs de risque

Les perspectives économiques à moyen terme du pays restent favorables, en raison du fait que l'économie nationale devrait atteindre une croissance de 5,8 % en 2024, de 6,2 % en 2025, de 4,3 % en 2026. L'inflation devrait atteindre 14,8 % en 2024, 9,9 % en 2025 et 6,7 % en 2026. La baisse du taux d'inflation sera soutenue par la modération des cours des produits de base et la convergence des efforts politiques déployés par les autorités budgétaires et monétaires.



Figure 3 : Projections du taux de croissance et du taux d'inflation de 2024 à 2026 (en %)



Source : Bureau National de la Statistique de La Gambie (GBoS), 2024

Toutefois, le pays est sensible aux risques émanant de la volatilité des marchés mondiaux. L'intensification des tensions géopolitiques et commerciales peut ralentir le processus de relance. Une hausse des cours des produits de base sur le marché mondial peut s'ensuivre, d'autant plus que le pays est dépendant des importations de produits de base essentiels.

Infrastructures de transport et de communication

En 2020, les secteurs du transport et de la communication ont contribué à hauteur de 6,6 % au PIB et ont décliné en 2023 en raison du manque de fiabilité des services de ferry qui subissent des pannes fréquentes. La situation géographique de La Gambie le long de l'océan Atlantique et sa position stratégique en tant que porte d'entrée de l'espace CEDEAO rendent nécessaire l'expansion de l'infrastructure du port de Banjul et les initiatives de modernisation de l'aéroport. En outre, il existe une augmentation considérable de l'utilisation de la téléphonie mobile, qui renforcent l'accès aux télécommunications

à l'échelle nationale. Le nombre total d'abonnés à la téléphonie mobile a augmenté de 18 %, passant de 2,7 millions d'abonnés en 2020 à 3,2 millions en 2023. L'adoption de nouvelles technologies telles que la 5G offre des possibilités de renforcement de la croissance et de l'innovation dans le secteur. Toutefois, le déficit d'infrastructures dans le secteur constitue un obstacle à la réalisation d'une connectivité généralisée et au progrès technologique.

Recommandations

1. Soutenir le développement et la modernisation du secteur agricole afin d'accroître la productivité.
2. Développer des opérations monétaires proactives et bien coordonnées, notamment, celles relatives aux opérations sur le marché libre et à des interventions sur le marché des changes, en vue de gérer l'inflation.
3. Promouvoir la participation du secteur privé au financement et à l'administration des projets routiers et de communication, dans la perspective de réduire la dépendance à l'égard des financements extérieurs.
4. Renforcer la connectivité dans les régions rurales afin de favoriser l'inclusion économique et d'améliorer l'accès aux ressources éducatives, aux services de santé et aux opportunités du marché pour tous.

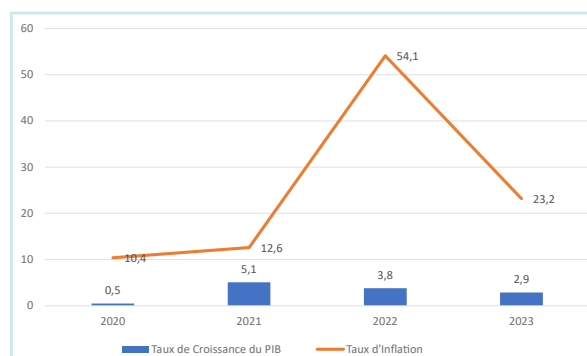


Ghana

Performances économiques

Le taux de croissance du PIB réel est passé de 0,5 % en 2020 à 5,1 % en 2021 ; il a baissé à 3,8 % en 2022 et à 2,9 % en 2023. D'un point de vue sectoriel, le ralentissement est dû à la faiblesse des performances industrielles, tandis que du point de vue des dépenses, il est dû à la faiblesse de la formation brute de capital fixe. Eu égard à la faible croissance, le taux de chômage a augmenté, passant de 11,3 % en 2022 à 14,7 % en 2023.

Figure 1 : Taux de Croissance du PIB Réel et Taux d'Inflation de 2020 à 2023 (en %)



Source : Ministère des Finances du Ghana, 2024

Les conditions macroéconomiques difficiles de 2022 se sont atténuées en 2023 ; le taux d'inflation ayant baissé de 54,1 % en 2022 à 23,2 % en 2023. Cette évolution est due à la performance de la monnaie nationale et à une croissance monétaire plus faible. L'équilibre budgétaire et la balance des opérations courantes se sont également considérablement améliorés. En ce qui concerne la dynamique de la dette publique, le ratio dette/PIB s'est amélioré, passant de 72,9 % en 2022 à 72,3 % en 2023 (Figure 2). Le

ratio dette extérieure/PIB a augmenté de 39,3 % à 41,7 %, reflétant la dépréciation du taux de change, qui a augmenté la valeur en monnaie locale des passifs en devises. Toutefois, le ratio dette intérieure/PIB est passé de 33,6 % à 30,6 %, ce qui a plus que compensé l'augmentation du ratio de la dette extérieure. La baisse de la dette intérieure est due à l'important ajustement budgétaire et à la restructuration de la dette.

Figure 2 : Dette publique en pourcentage du PIB de 2020 à 2023



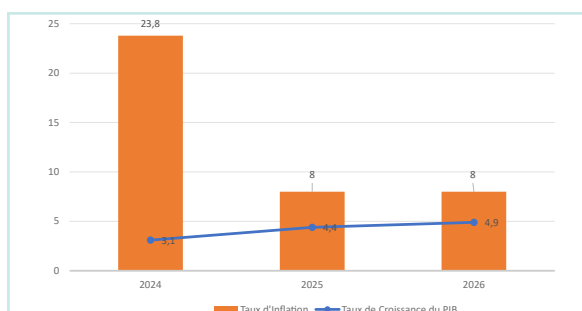
Source : Ministère des Finances du Ghana, 2024

Perspectives économiques et facteurs de risque

La croissance du PIB réel devrait s'accroître à 3,1 % en 2024, à 4,4 % en 2025 et à 4,9 % en 2026. L'inflation devrait atteindre 23,8 % en 2024 et baisser à 8,0 % en 2025 et 2026. La baisse du taux d'inflation devrait avoir un effet positif sur les taux d'intérêt, qui sont actuellement élevés. Parmi les risques pesant sur les perspectives, figurent notamment d'éventuels dérapages budgétaires dus aux élections et l'impact possible de facteurs mondiaux défavorables, comme les conflits régionaux et mondiaux.



Figure 3 : Projections du Taux de Croissance du PIB Réel et du Taux d'Inflation de 2024 à 2026 (en %)



Source : Ministère des Finances du Ghana, 2024

Infrastructures de transport et de communication

Le Ghana a fait des progrès notables dans le développement des infrastructures de transport. Le réseau routier est étendu et continue de se développer. Toutefois, il est confronté à des problèmes de fiabilité et de qualité, car la proportion de routes revêtues (27,0 %) reste faible. Le transport ferroviaire est sous-développé, marqué par un délabrement des infrastructures et une couverture extrêmement limitée. Il en va de même pour le transport fluvial. Par ailleurs, l'infrastructure maritime est relativement bien développée, avec deux principaux ports modernisés - Tema et Takoradi - qui attirent un trafic croissant. Les infrastructures de transport aérien ont également été modernisées : le pays compte sept aéroports, notamment l'aéroport international de Kotoka (KIA), la principale porte d'entrée internationale. Les infrastructures de transport du Ghana sont bien conçues pour relier toutes les activités économiques et faciliter la circulation des personnes et des biens.

Recommandations

1. La politique budgétaire devrait être ajustée pour améliorer l'équilibre budgétaire et réduire le lourd fardeau du service de la dette.
2. Fournir des incitations réglementaires, institutionnelles et financières pour remédier aux contraintes du côté de l'offre et à la faiblesse du secteur industriel, de l'esprit d'entreprise et de l'investissement.
3. Continuer à utiliser les ressources aurifères pour renforcer les réserves de change ; ce qui contribuera à la stabilité des taux de change et à la maîtrise de l'inflation.
4. Renforcer les investissements dans les infrastructures de transport - chemin de fer, voies navigables et routes - grâce aux partenariats public-privé afin d'alléger les pressions sur les budgets de l'État et de faciliter la réalisation de nouveaux projets.

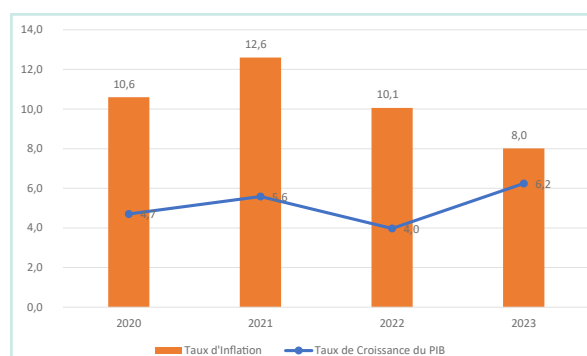


Guinée

Performances économiques

Le taux de croissance du PIB est passé de 4,7 % en 2020 à 5,6 % en 2021, avant de fléchir à 4 % en 2022 pour s'établir à 6,2 % en 2023. La contribution du secteur tertiaire au PIB est la plus importante avec 36,7 %, suivie du secteur secondaire avec 30 % et du secteur primaire avec 27 % en 2023. Le taux d'inflation est passé de 10,6 % en 2020 à 12,6 % en 2021 ; il a baissé à 10,1 % en 2022 et à 8,0 % en 2023.

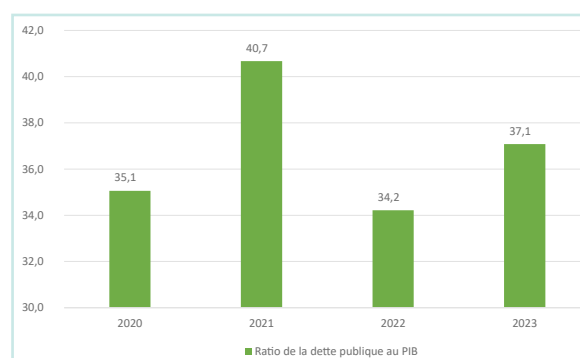
Figure 1 : Évolution du Taux de Croissance du PIB Réel et du Taux d'Inflation de 2020 à 2023



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

La dette publique de la Guinée a connu des fluctuations marquées, avec un ratio dette/PIB de : 35,1 % en 2020 ; 40,7 % en 2021 ; 34,2 % en 2022 ; et 37,1 % en 2023.

Figure 2 : Évolution du Ratio Dette Publique/PIB entre 2020 et 2023



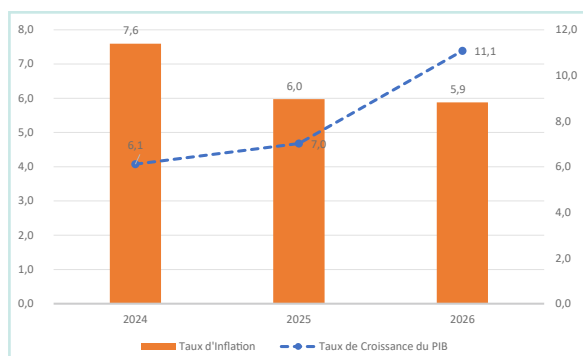
Source : Commission de la CEDEAO, 2024

Perspectives économiques et facteurs de risque

En termes de perspectives économiques, le taux de croissance du PIB réel devrait atteindre 6,1 % en 2024, 7,0 % en 2025 et 11,1 % en 2026. Le taux d'inflation annuel moyen devrait se situer à 5,9 % en 2026, à 6,0 % en 2025 contre 7,6 % en 2024. Cette dynamique sera le résultat de la mise en œuvre effective du Programme de Référence Intérimaire (PRI) et du Plan de Relance Économique (PRE), des investissements dans les infrastructures et de l'accélération des travaux de construction du projet d'infrastructure de Simandou.



Figure 3 : Projections du Taux de Croissance et du Taux d'Inflation de 2024 à 2026



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

Le développement de la Guinée se heurte à plusieurs facteurs de risque susceptibles d'entraver sa croissance économique et sociale. Les principaux défis sont les fluctuations des prix des produits de base, la faiblesse des secteurs industriel et agricole, qui limitent les possibilités d'emploi et de croissance en dehors du secteur minier. Les risques comprennent également l'incertitude politique, la dégradation des sols et la pollution, ainsi que le piètre état des routes et du réseau ferroviaire.

Infrastructures de transport et de communication

Le développement de la Guinée se heurte à plusieurs facteurs de risque susceptibles d'entraver sa croissance économique et sociale. Les principaux défis sont les fluctuations des prix des produits de base, la faiblesse des secteurs industriel et agricole, qui limitent les possibilités d'emploi et de croissance en dehors du secteur minier. Les

risques comprennent également l'incertitude politique, la dégradation des sols et la pollution, ainsi que le piètre état des routes et du réseau ferroviaire.

Recommandations

1. Réduire la dépendance à l'égard du secteur minier en développant l'agriculture et l'industrie manufacturière.
2. Engager un dialogue inclusif avec toutes les parties prenantes afin de garantir une transition démocratique transparente.
3. Améliorer la gouvernance en renforçant les institutions publiques et en garantissant une gestion transparente des deniers publics.
4. Développer les infrastructures de transport, d'énergie et de communication pour soutenir la croissance économique et le bien-être des populations.
5. Promouvoir le développement des transports et des liaisons de télécommunication pour faciliter le commerce intérieur.
6. Renforcer les liens avec les États membres voisins et les organisations régionales afin de promouvoir le commerce, la sécurité et le développement commun.

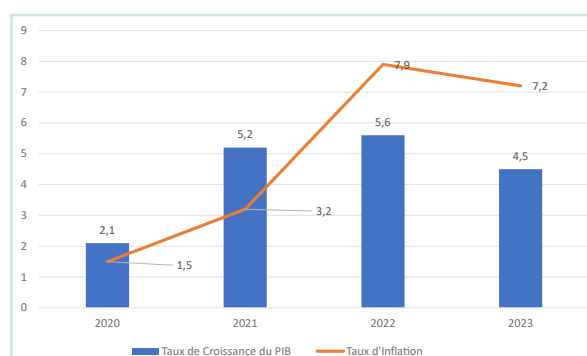


Guinée-Bissau

Performances économiques

Le taux de croissance du PIB, qui était de 2,1 % en 2020, s'est accru à 5,2 % en 2021, et à 5,6 % en 2022 ; toutefois, il a baissé à 4,5 % en 2023. L'environnement économique reste défavorable aux exportations de noix de cajou, et le système national de distribution de ce produit ne s'est pas amélioré. Les exportations de noix de cajou se sont accrues à 210,9 mille tonnes en 2023.

Figure 1 : Évolution du taux de Croissance du PIB réel et du Taux d'Inflation de 2020 à 2023 (en pourcentage)



Source : Ministère des Finances de la Guinée-Bissau, 2024

Le secteur tertiaire est celui qui contribue le plus au PIB, avec une moyenne annuelle de 45 %, tiré par le commerce et la restauration (18 %) ; les autres services (9 %) et l'administration publique (7 %). Ils sont suivis du secteur primaire avec 34 %, principalement grâce à l'agriculture de subsistance (17 %) et à la production de noix de cajou (11 %). Le ratio dette publique/PIB, qui était de 79,3 % en 2020, a baissé à 78,4 % en 2021, s'est accru à 81,5 % en 2022, puis a fléchi à 80,6 % en 2023.

Figure 2 : Ratio Dette Publique/PIB de 2020 à 2023 (en pourcentage)

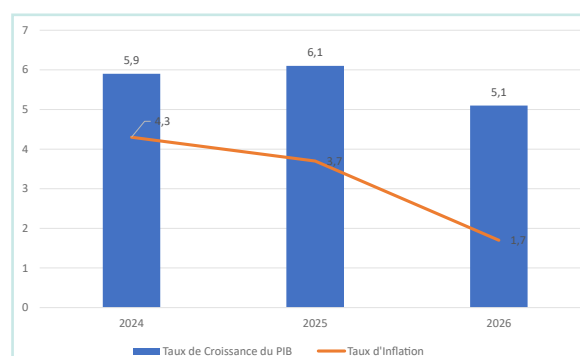


Source : Ministère des Finances de la Guinée-Bissau, 2024

Perspectives économiques et facteurs de risque

En termes de perspectives économiques, le taux de croissance du PIB réel atteindra 5,9 % en 2024, 6,1 % en 2025 et 5,1 % en 2026. Quant au taux d'inflation, il devrait baisser de 4,3 % en 2024, à 3,7 % en 2025 et à 1,7 % en 2026.

Figure 3 : Projections du Taux de Croissance du PIB Réel et du Taux d'Inflation de 2024 à 2026



Source : Ministère des Finances de la Guinée-Bissau, 2024



En dépit de son grand potentiel agricole, le pays présente d'énormes faiblesses en termes de production et de productivité agricoles. Pour combler son déficit alimentaire, le pays a importé en moyenne 155,8 mille tonnes de riz par an entre 2020 et 2023. De 2024 à 2026, on estime qu'au moins 92,4 mille tonnes de riz seront importées chaque année, ce qui creusera davantage le déficit commercial. Le ratio dette publique/PIB, qui devrait rester supérieur au seuil ($\leq 70\%$), devrait se situer à 80,3 % en 2024, à 73,2 % en 2025, et à 68,2 % en 2026. Les perspectives économiques dépendront du maintien de la stabilité politique et de la poursuite des réformes de l'administration publique, et de la sécurité.

Infrastructures de transport et de communication

Les infrastructures de transport et de communication de la Guinée-Bissau sont sous-développées, mal connectées et en piètre état. Néanmoins, des millions de personnes et de marchandises traversent ses frontières avec le Sénégal et la Guinée par des routes (Bissau-Dakar, Bissau-Banjul, Farim-Tanaf-Sedjo, Quebo-Boké) et des liaisons aériennes vers divers États membres (Sénégal, Guinée, Cabo Verde, Togo et Côte d'Ivoire). Les transactions commerciales, économiques et financières deviennent de plus en plus importantes entre les États membres, favorisant ainsi la connectivité, les échanges intercommunautaires et la croissance économique.

Recommandations

1. Poursuivre les réformes de l'administration publique et de la défense.
2. Mobiliser les recettes intérieures, contrôler les dépenses et réduire le déficit budgétaire jusqu'au seuil de convergence.
3. Promouvoir la production locale durable, réduire la pauvreté et renforcer la sécurité alimentaire grâce au Programme national d'investissement agricole.
4. Investir dans les infrastructures de transport et de communication tels que les gares routières et les aéroports.
5. Intensifier les efforts de restructuration du secteur de l'énergie afin d'améliorer l'approvisionnement en eau et en électricité.

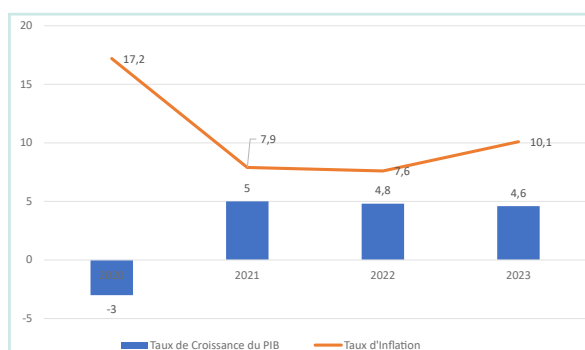


Libéria

Performances économiques

Le taux de croissance du PIB du Libéria, qui était de -3,0 % en 2020, s'est accru à 5,0 % en 2021, pour se situer à 4,8 % en 2022 et à 4,6 % en 2023. Ce ralentissement en 2022 et 2023 est dû à la faible performance des sous-secteurs de l'agriculture, de la sylviculture et de l'exploitation minière. Le taux d'inflation de 17,2 % en 2020 a baissé à 7,9 % en 2021 pour s'afficher à 7,6 % en 2022. Il s'est accru en 2023 à 10,1 %, ce qui est supérieur à la cible prévue de 8,7 %. Cette tendance était principalement due à la dépréciation du taux de change et au renchérissement du prix des denrées alimentaires importées.

Figure 1 : Taux de Croissance du PIB Réel et Taux d'Inflation de 2020 à 2023 (en pourcentage)



Source : Rapport du pays, 2024

Le déficit budgétaire global (y compris les subventions) s'est accru, avec un ratio dette/PIB de 52,5 % en 2020, qui a baissé à 49,5 % en 2021, pour s'établir à 50,8 % en 2022 et à 56,6 % en 2023. Cette évolution s'explique par l'augmentation des dépenses d'investissement et des transferts.

Figure 2 : Ratio Dette Publique/PIB de 2020 à 2023 (en pourcentage)

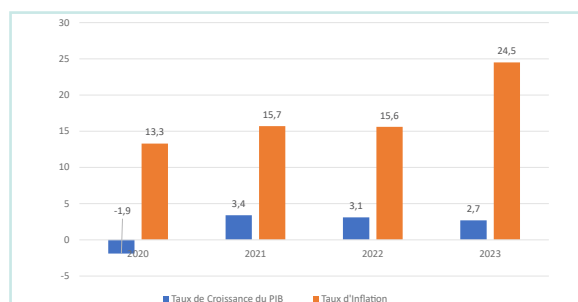


Source : Rapport du pays, 2024

Perspectives économiques et facteurs de risque

La croissance économique du Libéria devrait rester forte, la croissance du PIB réel est espérée à 4,8 % en 2024, à 5,8 % en 2025, et à 5,9 % en 2026. Cette croissance sera tirée par l'agriculture et la pêche, l'exploitation minière et l'orpaillage, l'industrie manufacturière et les services. Les perspectives favorables à moyen terme sont fortement tributaires des activités du secteur des industries extractives et de la croissance sectorielle ciblée.

Figure 3 : Projections du taux de croissance du PIB réel et du taux d'inflation de 2024 à 2026 (en pourcentage)



Source : Rapport du pays, 2024



L'inflation devrait rester à un chiffre, elle est attendue à 8,3 % en 2024, à 6,0 % en 2025 et à 5,2 % en 2026. Cette baisse est attribuée à la chute des cours du pétrole, à la diminution des coûts des denrées alimentaires (en particulier le riz) et à la stabilisation du taux de change. Le maintien des perspectives économiques dépendra de la stabilité de la monnaie, de la diversification de l'économie (par exemple, les cultures de rente), de l'augmentation de la production alimentaire nationale, des politiques fiscales sur les produits de base essentiels et de l'amélioration des infrastructures, à l'instar des routes reliant les exploitations agricoles aux marchés et un meilleur approvisionnement en électricité.

Infrastructures de transport et de communication

L'infrastructure routière du Libéria est sous-développée, avec seulement 10 % (1 275 km) de routes revêtues sur un réseau routier de 13 019 km. En outre, les installations de l'aéroport international Roberts de Monrovia ont été rénovées, afin d'améliorer l'accueil des vols et des passagers. Le pays compte 167 stations de radio et 85 organes de presse, avec un taux de pénétration d'Internet de 90 %. Toutefois, sur 15 comtés que compte le pays, seuls 6 disposent d'un accès fiable à l'Internet. Il existe également des services bancaires par Internet et des services monétaires par téléphone mobile, qui soutiennent les agriculteurs des zones rurales. Le commutateur national de paiement électronique (NEPS) et les systèmes de garantie modernisés renforcent l'inclusion financière, et les distributeurs automatiques de billets rationalisent les opérations bancaires.

Recommandations

1. Accorder la priorité à la responsabilité budgétaire et à l'amélioration de la gouvernance pour une mise en œuvre efficace de l'agenda ARREST.
2. Rénover les grands axes routiers et investir dans les infrastructures de transport ferroviaire et fluvial
3. Le Ministère des Postes et Télécommunications devrait collaborer avec le Fonds pour l'accès universel et les acteurs clés des TIC, notamment les fournisseurs d'accès Internet locaux et les entreprises internationales comme Google et Facebook, afin de parvenir à un accès universel à l'Internet,
4. Formaliser les opérations des conducteurs de "Phen-Phen", afin de renforcer leur viabilité en tant que service de transport.

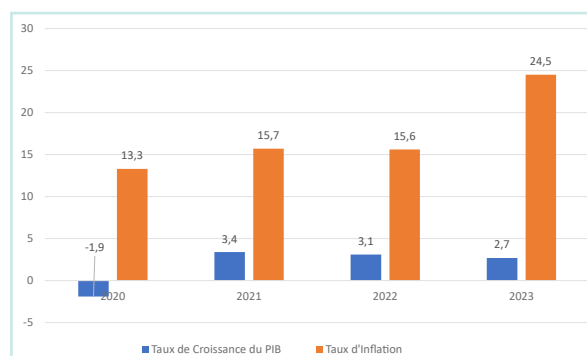


Nigéria

Performances économiques

Le taux de croissance du PIB réel du Nigéria, qui était de -1,9 % en 2020, s'est affiché à 3,4 % en 2021, avant de baisser à 3,1 % en 2022, puis à 2,7 % en 2023. Le taux de croissance sectoriel du secteur réel a connu des fluctuations importantes puisque le taux de croissance réel de l'agriculture et de l'industrie a atteint respectivement 26,2 % et 21,4 % en 2020, 22,6 % et 19,0 % en 2022, contre 25,2 % et 18,7 % en 2023. La croissance du secteur des services est ressortie à 52,6 % en 2020, et à 56,2 % en 2023. Le taux d'inflation, qui était de 13,3 % en 2020, s'est accru à 15,6 % en 2022 pour s'établir à 24,5 % en 2023.

Figure 1 : Taux de Croissance du PIB Réel et Inflation de 2020 à 2023 (en pourcentage)



Source : Ministère des Finances du Nigéria, 2024

Le ratio dette publique/PIB, qui était de 18,6 % en 2020, s'est accru à 19,9 % en 2021, à 20,2 % en 2022 et à 39,0 % en 2023. Cette tendance est le reflet des investissements prévus dans les infrastructures, des interventions sociales et de la titrisation des avances sur les voies et moyens au profit du gouvernement fédéral.

Figure 2 : Ratio Dette Publique/PIB de 2020 à 2023 (en pourcentage)

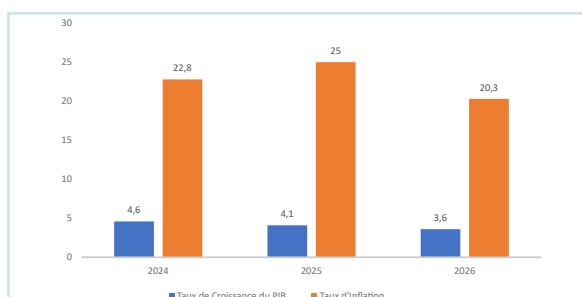


Source : Ministère des Finances du Nigéria, 2024

Perspectives économiques et facteurs de risque

Le taux de croissance du PIB réel devrait s'accroître, à 4,6 % en 2024, pour s'afficher à 4,1 % en 2025, puis à 3,6 % en 2026. De même, le taux d'inflation attendu devrait également s'accroître de 22,8 % en 2024 à 25,0 % en 2025, avant de retomber à 20,3 % en 2026. Ce schéma reflète les effets d'une politique monétaire contractionniste. Si la suppression de la subvention sur le supercarburant permettra d'augmenter les recettes publiques, cet avantage peut, toutefois, être inflationniste. La possibilité que le déficit budgétaire soit financé par des emprunts, la préférence pour les dettes concessionnelles et à plus long terme, peuvent avoir des conséquences sur la dette publique et l'équilibre budgétaire.

Figure 3 : Projections du Taux de Croissance du PIB Réel et de l'Inflation de 2024 à 2026 (en pourcentage)



Source : Ministère des Finances du Nigéria, 2024

Infrastructures de transport et de communication

Le Nigéria dispose d'un vaste réseau routier d'environ 195 000 km, dont seulement 60 000 km sont revêtus. Les 135 000 km restants sont des routes non revêtues. La majorité des routes non revêtues appartiennent aux États et aux collectivités locales. Bien que le pays ait fait des efforts pour moderniser ses infrastructures de transport, la qualité des routes reste faible et les coûts de transport sont élevés. Le réseau ferroviaire est limité et principalement non électrifié, mais il est prévu de passer à des lignes à écartement normal. Le transport aérien est plus développé, avec 20 aéroports et un nombre croissant de compagnies aériennes nationales et internationales.

En termes de communication, l'infrastructure de télécommunication du Nigéria est passée de 6,2 % au premier trimestre, à 5,2 % au deuxième trimestre, puis à 6,8 % au troisième trimestre 2023. Toutefois, on note un fléchissement de la télédensité, qui est passée de 116,6 % en 2022 à 103,7 % en 2023. Le Nigéria est bien placé pour tirer parti de l'économie numérique, puisque près de la moitié de ses 200 millions

d'habitants ont moins de 30 ans et qu'il est le plus grand marché de téléphonie mobile d'Afrique subsaharienne. Si l'infrastructure de la large bande mobile est solide, la large bande fixe et la connectivité rurale restent, cependant, limitées. Avec 46 % des emplois potentiels, les technologies numériques devraient stimuler la productivité.

Recommandations

1. Renforcer les chaînes de valeur agricoles grâce à des investissements ciblés dans la mécanisation, l'irrigation et l'adaptation au climat.
2. Mettre en œuvre des politiques qui favorisent la fabrication locale et réduisent la dépendance à l'égard des importations.
3. Créer un environnement favorable aux entreprises et encourager la recherche-développement dans les domaines de la technologie et des énergies renouvelables.
4. Élaborer des programmes de protection sociale pour soutenir les populations vulnérables en cas de chocs économiques.
5. Accroître les investissements dans l'éducation et la formation professionnelle nécessaires pour répondre à l'évolution des besoins du marché du travail.
6. Investir dans le développement des corridors de transport régionaux pour relier le pays aux autres États membres.

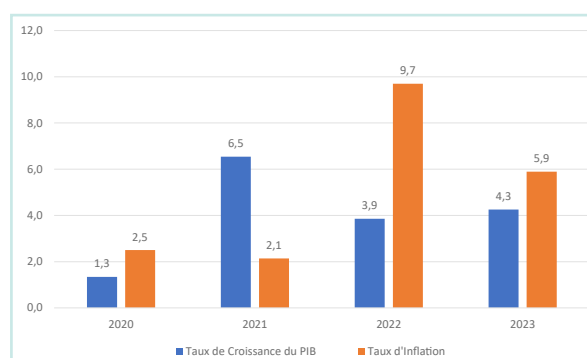


Sénégal

Performances économiques

Le taux de croissance du PIB réel du Sénégal est passé de 1,3 % en 2020 à 3,9 % en 2022 pour s'établir à 4,3 % en 2023. L'économie s'est montrée résiliente en 2023 dans un contexte de tensions politiques et de persistance de l'inflation, bien qu'en baisse. Le secteur primaire a enregistré une amélioration grâce aux bonnes performances du sous-secteur agricole et à la dynamique des sous-secteurs de l'élevage et de la pêche, qui ont bénéficié d'une bonne pluviométrie et de diverses mesures de soutien du gouvernement.

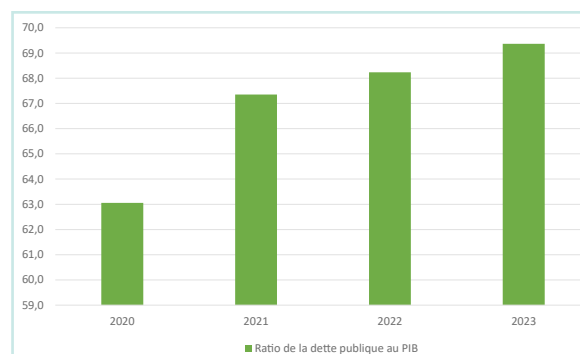
Figure 1 : Évolution du Taux de Croissance du PIB et du Taux d'Inflation de 2020 à 2023 (en %)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

L'inflation s'est accrue, passant de 2,5 % en 2020 à 9,7 % en 2022 pour s'établir à 5,9 % en 2023 ; de plus, le ratio de la dette publique totale par rapport au PIB a enregistré une hausse, passant de 63,1 % en 2020 à 68,2 % en 2022 pour ressortir à 69,4 % en 2023.

Figure 2 : Ratio Dette Publique/PIB de 2020 à 2023 (en %)

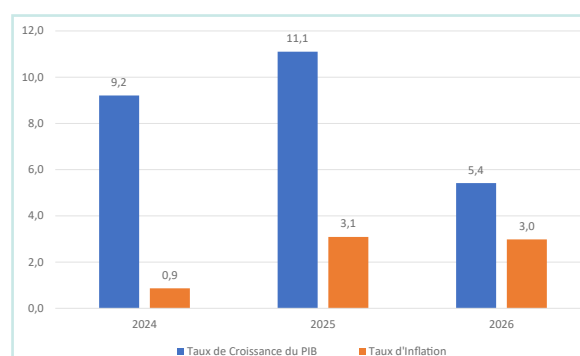


Source : Commission de la CEDEAO, 2024

Perspectives économiques et facteurs de risque

Sur la période allant de 2024 à 2026, le taux de croissance du PIB est espéré à 9,2 % en 2024, à 11,1 % en 2025 et à 5,4 % en 2026. L'inflation restera à un taux stable d'environ 3,0 % sur la période allant de 2024 à 2026 et au-dessous du seuil de 5 % adopté dans le cadre de la surveillance multilatérale de la CEDEAO.

Figure 3 : Projections du Taux de Croissance du PIB Réel et du Taux d'Inflation de 2024 à 2026



Source : Commission de la CEDEAO, 2024



Toutefois, l'économie sénégalaise reste vulnérable aux incertitudes de l'économie mondiale. En effet, les tensions géopolitiques aux niveaux régional et mondial constituent un défi majeur. En outre, la crise entre la Russie et l'Ukraine devrait affecter l'activité économique en raison de l'approvisionnement en blé, en produits pétroliers raffinés et en matériaux de construction. Par ailleurs, l'inflation persistante et le resserrement des conditions de financement dans les économies des pays en développement ont une incidence sur l'économie sénégalaise.

Infrastructures de transport et de communication

Le réseau routier du Sénégal en 2023 s'étend sur environ 16 495 km contre 14 825 km en 2010. La création du corridor Praia-Dakar-Abidjan transformera la connectivité régionale et favorisera l'accès aux marchés internationaux et la compétitivité de la région dans le cadre de la ZLECAf. En ce qui concerne le transport aérien, la construction de l'aéroport international Blaise Diagne (AIBD) renforce la vision du Sénégal de devenir un « hub aérien régional ». En 2024, le trafic de l'aéroport international Blaise Diagne devrait atteindre 2 926 090 passagers, contre 2 942 594 en 2023, soit une baisse de 0,57 %.

Le Sénégal a réalisé d'importants investissements dans les infrastructures de communication. Le réseau est 100 % numérique, avec une boucle de fibre optique de 3 000 km qui couvre l'ensemble du pays. La large bande est disponible dans toutes les capitales régionales. En 2023, le Sénégal avait un taux de pénétration de l'Internet de 99,3 %. En janvier 2024, on dénombrait 3,7 millions de

Sénégalais actifs sur les médias sociaux, soit 20,6 % de la population totale.

En ce qui concerne la téléphonie mobile, le nombre de cartes SIM actives au Sénégal est passé de 20,5 millions à 22,3 millions entre 2022 et 2023. À cela s'ajoutent les services administratifs en ligne, ainsi que d'autres services innovants fournis par des start-ups privées dans les domaines de l'éducation, de la santé, du commerce et de l'agriculture.

Recommandations

1. Renforcer la gouvernance et les règlements dans les secteurs de l'exploitation minière, de l'agriculture, des hydrocarbures et des industries extractives.
2. Établir un cadre macroéconomique durable par l'adoption d'une politique de la dette prudente.
3. Gérer efficacement la dette publique par l'accélération de la mise en œuvre des réformes qui permettront de renforcer la collecte des recettes et le contrôle des dépenses publiques.

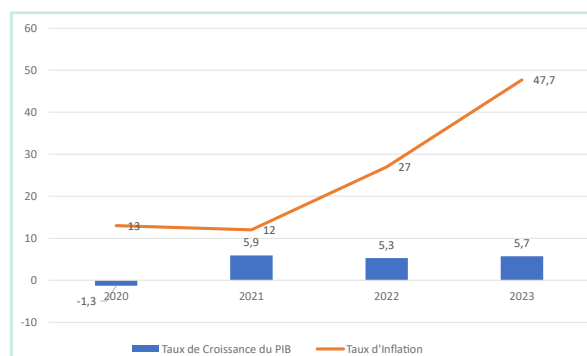


Sierra Léone

Performances économiques

La croissance du PIB réel est passée de -1,3 % en 2020 à 5,9 % en 2021, 5,3 % en 2022 et 5,7 % en 2023. Cette tendance est soutenue par la relance dans le secteur minier et la croissance modérée dans le domaine de l'agriculture et des services. Le taux d'inflation a connu une instabilité, passant de 13,0 % en 2020 pour se situer à 12,0 % en 2021, à 27,0 % en 2022 et à 47,7 % en 2023. Cette fluctuation s'explique par la dépréciation de la monnaie, les chocs des cours mondiaux et les déséquilibres budgétaires.

Figure 1 : Taux de Croissance du PIB Réel et Taux d'Inflation de 2020 à 2023 (en %)



Source : Bureau de statistiques de Sierra Leone et du FMI, 2024

Le déficit budgétaire a connu une baisse, passant de 6,1 % du PIB en 2022 pour s'établir à 5,2 % en 2023, en raison d'une meilleure mobilisation des recettes et d'une limitation des dépenses. Les recettes intérieures ont enregistré une hausse de 8,4 % du PIB en 2020 à 12,3 % en 2023, soutenues par les réformes

fiscales et les systèmes numériques. Les dépenses publiques ont baissé à 14,6 % du PIB en 2023. Le ratio dette publique/PIB, qui était de 63,1 % en 2020, est passé à 67,4 % en 2021, à 68,2 % en 2022 et à 69,4 % en 2023. Plus de 50 % des recettes intérieures ont été consacrées au service de la dette en 2023, au détriment des dépenses sociales et des dépenses en capital.

Figure 2 : Ratio Dette Publique/PIB de 2020 à 2023 (en %)

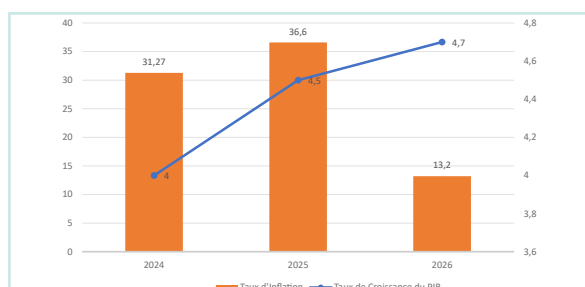


Source : Bureau de statistiques de Sierra Leone et du FMI, 2024

Perspectives économiques et facteurs de risque

La croissance du PIB est attendue à 4,0 % en 2024, 4,5% en 2025 et à 4,7 % en 2026. L'inflation est prévue à 31,3% en 2024, 36,6 % en 2025 et devrait reculer à 13,2 % en 2026. La volatilité des cours mondiaux des produits de base, la diversification limitée des exportations, la hausse des coûts du service de la dette et la faiblesse des investissements du secteur privé constituent autant de risques qui pèsent sur les perspectives économiques.

Figure 3 : Projections du taux de croissance du PIB réel et de l'inflation de 2024 à 2026 (en pourcentage)



Source : Bureau de statistiques de Sierra Leone et du FMI, 2024

Infrastructures de transport et de communication

L'infrastructure routière demeure sous-développée dans les zones rurales, affectant ainsi l'accès au marché et le commerce à l'échelle régionale. Certes, des améliorations ont été faites concernant les routes en milieu urbain grâce à des projets financés par des donateurs, mais seule une petite partie du réseau national est bitumée et en bon état. Le transport maritime est axé sur le quai Queen Elizabeth II à Freetown, qui a été modernisé grâce à des partenariats public-privé. Le transport aérien est assuré par l'aéroport international de Lungi, qui a fait l'objet de rénovations mais pâtit de coûts d'exploitation élevés et d'une connectivité intrarégionale limitée. Les transports ferroviaires et fluviaux sont inexistants dans le cadre national des transports et n'apportent aucune contribution à la mobilité ou au commerce régional.

Les infrastructures de communication se sont développées, le taux de pénétration de la téléphonie mobile ayant excédé 90 %. Toutefois, les coûts élevés des données, la faible couverture en milieu rural et les compétences

numériques limitées constituent autant de défis qui entravent un accès plus large. L'accès à Internet a atteint 31 % en 2023, ce qui reflète des progrès constants, mais demeure inférieur à celui des autres pays de la région.

Recommandations

1. Maintenir la discipline budgétaire afin de réduire la vulnérabilité de la dette et de créer un espace de manœuvre budgétaire pour les investissements prioritaires.
2. Promouvoir la diversification économique, en particulier dans l'industrie agro-alimentaire et l'industrie légère, afin de réduire l'exposition aux chocs mondiaux liés aux produits de base et de créer des emplois.
3. Accroître les investissements dans les secteurs des infrastructures, des routes en milieu rural, de la logistique maritime et de la connectivité numérique, en recourant à des partenariats public-privé.
4. Accélérer les réformes institutionnelles, notamment en matière de gestion des finances publiques, de régime foncier et de réglementation des entreprises, afin de renforcer le climat d'investissement.
5. Développer la connectivité régionale par l'accélération du développement des corridors de transport de la CEDEAO et l'harmonisation des politiques en matière de commerce et d'infrastructures avec les États membres voisins.

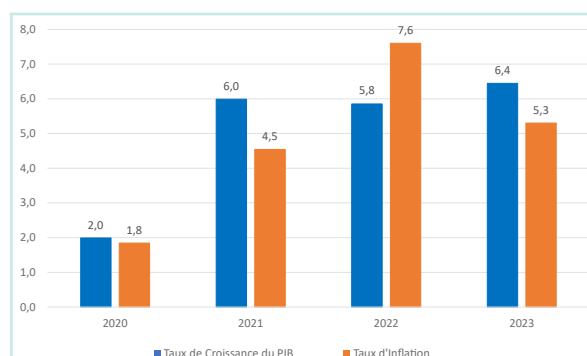


Togo

Performances économiques

L'économie togolaise a enregistré une croissance soutenue, passant de 2,0 % en 2020 à 5,8 % en 2022 pour s'afficher à 6,4 % en 2023. Cette croissance est principalement attribuable aux performances du secteur tertiaire avec une contribution de 3,5 points de pourcentage. La contribution des secteurs secondaire et primaire s'établissent respectivement à 1,1 point et 1,0 point.

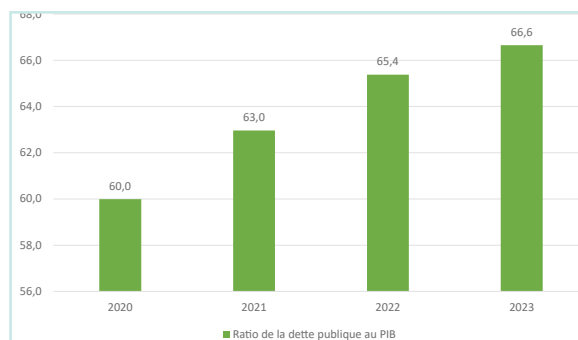
Figure 1 : Taux de Croissance du PIB Réel et du taux d'inflation de 2020 à 2023 (en %)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024

En outre, le taux d'inflation a baissé de 7,6 % en 2022 à 5,3% en 2023. Le ratio de la dette publique au PIB du Togo représentait 66,6 % en 2023, contre 65,4 % en 2022, soit un niveau inférieur au seuil communautaire de 70,0 %.

Figure 2 : Ratio Dette Publique/PIB de 2020 à 2023 (en %)

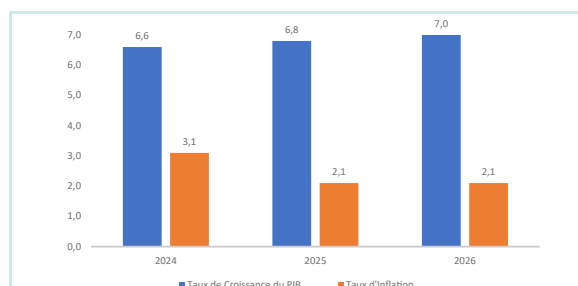


Source : Commission de la CEDEAO, 2024

Perspectives économiques et facteurs de risque

Les perspectives économiques sont favorables, grâce aux réformes structurelles et aux grands projets d'investissement. La croissance du PIB réel devrait se situer à 6,3 % en 2024, 6,2% en 2025 et à 6,5 % en 2026, sous l'impulsion du dynamisme, du côté de l'offre, des secteurs tertiaire et secondaire. Du côté de la demande, la consommation finale et les investissements devraient être les principaux moteurs de cette croissance du PIB réel. La tendance à la baisse de l'inflation devrait se poursuivre pour s'établir à 2,2 % en 2024 et 2025, puis à 1 % 2026.

Figure 3 : Projections des Taux de Croissance du PIB Réel et d'Inflation de 2024 à 2026 (en %)



Source : Commission de la CEDEAO, 2024



En termes de réformes fiscales, le Togo fait des progrès vers une plus grande maîtrise de ses finances publiques. Le déficit budgétaire devrait ressortir à 5,5 % du PIB en 2024 et à 3,0 % en 2025 et 2026, grâce à une mobilisation accrue des recettes et à une gestion plus rigoureuse des dépenses. L'encours de la dette publique reste maîtrisé et se situe, selon les estimations, à 69,2 %, 65,2 % et 64,8 % du PIB respectivement en 2024, 2025 et 2026. Les principaux risques qui pèsent sur ces perspectives économiques sont une éventuelle recrudescence des violences terroristes, la baisse des rendements agricoles et la volatilité des cours mondiaux du phosphate. Toutefois, le pays peut atténuer ces risques par une coordination efficace des politiques budgétaires et la poursuite des réformes structurelles.

Infrastructures de transport et de communication

Le Togo dispose d'un réseau routier long de 34.595 km, dont seulement 18 % sont bitumés. Ce réseau est organisé autour de l'axe principal Lomé-Cinkassé (700 km), qui comprend l'embranchement Lomé-Kpalimé (119 km), et d'axes transversaux qui connectent le Togo au Bénin (Est) et au Ghana (Ouest). Les efforts récents portent notamment sur la construction de pistes rurales longues de 4 472 km entre 2021 et 2024, le désenclavement de 1 665 localités et l'amélioration de l'accès à plus de 8 000 infrastructures socio-économiques. Le transport maritime repose principalement sur le Port autonome de Lomé (PAL), un atout stratégique du fait de sa capacité en eau profonde (-16,60 m). Cependant, le réseau ferroviaire est largement vétuste, avec des lignes limitées à des itinéraires de transport de marchandises mineurs.

Le secteur des communications a enregistré une croissance notable, soutenue par la stratégie « Togo Digital 2025-2030 », qui vise à numériser 75 % des services publics d'ici à 2025. Le taux de pénétration de l'Internet a atteint 88,5 % en 2024, avec une hausse notable des abonnements 3G/4G/5G. En outre, des initiatives régionales, telles que l'itinérance gratuite au sein de certains États membres de la CEDEAO, renforcent l'intégration régionale en matière de télécommunications. L'infrastructure numérique est soutenue par des projets tels que le Programme d'accélération numérique du Togo (PANT), qui vise à faire du pays un centre régional pour la technologie numérique. Toutefois, les zones rurales restent moins bien desservies, limitant ainsi l'accès équitable aux services numériques.

Recommandations

1. Accélérer la réhabilitation et l'expansion du réseau routier national.
2. Renforcer l'infrastructure numérique pour assurer une couverture nationale inclusive.
3. Moderniser le secteur ferroviaire afin de soutenir le développement économique national et régional.
4. Poursuivre le développement des infrastructures portuaires et logistiques pour stimuler le commerce extérieur.
5. Promouvoir des projets d'infrastructures interconnectées pour favoriser l'intégration régionale.







ANNEXES

Annexe 1 : Participants à l'Atelier Régional de Validation : PERC 2024



ECOWAS COMMISSION
 COMMISSION DE LA CEDEAO
 COMISSÃO DA CEDEAO



**REGIONAL VALIDATION WORKSHOP OF THE ECOWAS REGIONAL
 ECONOMIC OUTLOOK: 2024 EDITION IN LAGOS, NIGERIA FROM 04 TO 09
 AUGUST, 2025**

MEMBER STATES REPRESENTATIVE FOR VALIDATION

S/N	NAME OF PARTICIPANTS	COUNTRY	SIGNATURE
1.	Mr Alban Gildas KOUTCHADE	Benin	
2.	Mr Kouame Pierre KOFFI	Cote D'Ivoire	
3.	Mr Mamadou BARRY	The Gambia	05/08/25
4.	Mr Raymond Kodjoe NAZAR	Ghana	
5.	Ms Sarah BOSOMPEM		
6.	Mr Abdoulaye Mamadama CAMARA	Guinea	
7.	Mr Sambu MUSSA	Guinea Bissau	
8.	Mr Edwin PUWOGAR	Liberia	
9.	Mr Ali Malik YAKUBU	Nigeria	
10.	Mr Hamat SY	Senegal	
11.	Mr Stephen Patrick MEDO	Sierra Leone	
12.	Miss Hodalo Bede KPATCHA	Togo	

Annexe 2 : Taux de Change Nominal des Monnaies Nationales en Dollars Américains

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
BEN	495,80	471,80	510,89	494,06	494,34	591,15	592,93	581,94	555,78	585,89	575,64	554,44	623,44	623,44	623,44	623,44
CPV	83,28	79,28	85,84	83,07	81,92	99,40	99,69	97,89	93,43	98,53	96,77	93,24	104,84	104,84	104,84	104,84
CIV	495,80	471,80	510,89	494,06	494,34	591,15	592,93	581,94	555,78	585,89	575,64	554,44	623,44	623,44	623,44	623,44
GMB	27,99	30,10	34,07	35,96	41,53	42,51	43,82	47,88	48,02	50,10	50,91	51,09	55,40	55,40	55,40	55,40
GHA	1,43	1,51	1,81	1,98	2,90	3,71	3,91	4,35	4,59	5,21	5,60	5,81	8,31	8,31	8,31	8,31
GIN	5730,71	6669,94	6985,86	6908,21	7014,76	7487,67	8634,24	9180,92	9010,69	9178,99	9565,47	9766,18	8695,71	8695,71	8695,71	8695,71
GNB	495,80	471,80	510,89	494,06	494,34	591,15	592,93	581,94	555,78	585,89	575,64	554,44	623,44	623,44	623,44	623,44
LBR	71,50	72,50	72,46	82,50	84,87	88,50	94,46	112,63	144,04	186,30	191,45	166,22	152,91	152,91	152,91	152,91
NGA	150,30	159,70	157,25	157,31	158,55	196,49	253,49	305,79	305,58	306,42	358,81	397,92	423,25	423,25	423,25	423,25
SEN	495,80	471,80	510,89	494,06	494,34	591,15	592,93	581,94	555,78	585,89	575,64	554,44	623,44	623,44	623,44	623,44
SLE	4182,67	4375,79	4331,31	4357,37	4520,82	5077,41	6289,94	7384,43	7934,88	9000,92	9829,03	10361,96	14022,44	14022,44	14022,44	14022,44
TGO	495,80	471,80	510,89	494,06	494,34	591,15	592,93	581,94	555,78	585,89	575,64	554,44	623,44	623,44	623,44	623,44



Annexe 3 : Pondérations des Etats membres

États Membres	Pondération: 2020-2022	Pondération: 2010-2019
BEN	2,10	1,38
CPV	0,29	0,20
CIV	8,54	5,12
GMB	0,25	0,14
GHA	9,83	6,49
GIN	1,61	1,33
GNB	0,23	0,17
LBR	0,49	0,31
NGA	65,07	75,60
SEN	3,44	2,82
SLE	0,61	0,69
TGO	1,05	0,66



RÉFÉRENCES GÉNÉRALES

Air transport in Africa: AFRAA perspective

Airports Council International - Annual Report, 2023

Adeyi (2022). The Impact of Transportation on Economic Development in Nigeria

Aero Trail 2023 Yearbook: Showcasing Africa's Aviation Highlights

Afreximbank (2017). African Trade Report: Bridging Africa's Trade Finance Gap Through Domestic Resource Mobilization

Africa Finance Corporation (2024). The Infrastructure Imperative: Igniting Africa's Industrial Renaissance: State of Africa's Infrastructure Report

African Airlines Association 2023 Annual Report

African Development Bank (2013). Africa Infrastructure Development Index

African Development Bank (2020). Economic Brief: The Africa Infrastructure Development Index, Annex C

African Development Bank (2023). Cross-Border Road Corridors: Expanding Market Access in Infrastructure and Urban Development Department (2023), Africa and Nurturing Continental Integration

African Development Bank (2023). Cross-Border Road Corridors: Expanding Market Access in Africa and Nurturing Continental Integration". Infrastructure and Urban Development Department

African Development Bank, (2018). African Economic Outlook.

African Development Bank, (2018). Economic Brief: The Africa Infrastructure Development Index

African Union. (2014), Towards the African Integrated High Speed Railway Network (AIHSRN) Development

Akpan, U. (2018). Impact of Regional Road Infrastructure Improvement on Intra Regional Trade in ECOWAS". Infrastructure Consortium for Africa (ICA)

ASECNA. Annual Report 2021

ATAG (Air Transport Action Group) / Aviation Beyond Borders - Supporting economic & social development 2024 Analysis

Bouraima, M., Qiu, Y., and Yusupov, B. (2020). A review and analysis of railway transportation system in the economic community of West African States: Towards the development of sustainable regional goal" Global Journal of Engineering and Technology Advances 011-022

- Bouraimaa, M., Alimoc P., Agyemand, S., et. al. (2023). “Africa’s railway renaissance and sustainability: Current knowledge, challenges, and prospects”. *Journal of Transport Geography* 106.
- Calderón, C., Cantú, C., and Chuhan-Pole, P. (2018). “Infrastructure Development in Sub-Saharan Africa: A Scorecard”. Policy Research Working Paper 8425. World Bank. Washington D.C.
- CPCS : Assessment of the Socio-Economic Impact of Port Concessions and the Production of Guidelines for Socially Beneficial Concession of Port Facilities in the ECOWAS Region
- Diagnostic Report (2015). Preparation of the ECOWAS Regional Infrastructure Development Master Plan
- Diagnostic Report (2022). Funding Study
- Economic Brief (2018). The Africa Infrastructure Development Index, African Development Bank,
- Economic Brief (2020). The Africa Infrastructure Development Index: Annex C, African Development Bank
- ECOWAS (1993). Revised ECOWAS Treaty.
- ECOWAS (2011). Infrastructure: A Regional Perspective 2011
- ECOWAS (2022). “Community Strategic Framework (CSF) 2023-2027”
- ECOWAS (2022). Infrastructure Master Plan 2020-2045
- ECOWAS (2024). Digital Sector Development Strategy for the ECOWAS Region
- ECOWAS (2019) “Baseline Study on the Procedures and Crossing Times of Vehicles and Passengers at the Seme-Krake and Noepe Joint Border Posts including Aflao Kodjoviakope and Akanu Borders.
- ECOWAS (2022). “Regional Road Maintenance Funding Study: Diagnostic Report
- ECOWAS. (2015). “Preparation of the ECOWAS Regional Infrastructure Development Master Plan: Diagnostic Report”.
- ECOWAS (2023). “ECOWAS Road Information System”.
- Elem, T. and Ejem, E. (2022). “Estimating the relationship between GDP and Freight Transport Volumes in ECOWAS Nations”. *International Journal of Geography and Regional Planning Research* Vol.7, No.1, pp.48-57, 2022
- “Facts about Africa’s Road Transport Infrastructure” <https://brickstone.africa/afrcas-road-transport-infrastructure>



Foster, V. 2011. “ECOWAS Infrastructure: A Regional Perspective” Policy Research Working Paper 5899. World Bank. Washington D.C

Global Journal of Engineering and Technology Advances (2020): A review and analysis of railway transportation system in the economic community of West African States: Towards the development of Sustainable Regional Goal

Groupe BAD Le Secteur du Transport Aérien en Afrique Centrale et Occidentale - Note Sectorielle

ICAO African Flight Procedure Programme / PBN Implementation status:WACAF-ESAF

IATA (2023): Air Passenger Market Analysis - December 2023

IATA (2023): Quarterly Air Transport Chartbook - IATA Sustainability & Economics Q4 2023

IATA (2024): Quarterly Air Transport Chartbook - IATA Sustainability & Economics Q2 2024

Journal of Transport Geography (2023): Africa’s railway renaissance and sustainability: Current knowledge, challenges, and prospects

Lebrand M. (2022). Better transport can bring African countries closer together and support their economies. Available at <https://blogs.worldbank.org/en/better-transport-can-bring-african-countries-closer-together-and-support-their-economies>.

MTBS/ARTELIA/ACORYS - Study for the Preparation of an ECOWAS Port Maritime Masterplan

Progress Report (2023). United Nations Industrial Development Organisation (UNIDO)

Rodrigue JP (2016). “The Role of Transport and Communication Infrastructure in Realising Development Outcomes”

Rodrigue, JP. and Notteboom, T (2024). “Geography of Transport Systems” 6th Edition

SSATP (2024). Toward a Data-Driven Understanding of Transport Corridors,

State of Africa’s Infrastructure Report (2024) The Infrastructure Imperative: Igniting Africa’s Industrial Renaissance. Africa Finance Corporation

State of Africa’s Infrastructure Report (2024): Digital Infrastructure (Africa Finance Corporation)

Survey (2024): UN E-Government

Teravaninthorn, S., and Raballand, G. 2009. “Transport Prices and Costs in Africa: A Review of the Main International Corridors” The World Bank. Washington D.C

The World Bank : Trade Logistics in the Global Economy - The Logistics Performance Index and Its Indicators 2023 Report

UNCTAD Review of Maritime Transport 2023: Facts and Figures on Africa

UNCTAD Report (2024). The Digital Economy

UNCTAD REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2023 - Towards a green and just transition

USAID (2012). Impact of Road Transport Industry Liberalization in West Africa

USAID. 2012. “Impact of Road Transport Industry Liberalization in West Africa: Final Report”

World Bank (2009). Transport Prices and Costs in Africa A Review of the International Corridors

World Bank (2023). From Connectivity to Services: Digital Transformation in Africa

World Bank. 2024. “Toward a Data Driven Understanding of Transport Corridors”: Sub Saharan African Transport Program

World Economic Forum. Fourth Industrial Revolution





101, Yakubu Gowon Crescent,
Asokoro District, P.M.B 401,
Abuja, Nigeria

www.ecowas.int

ISBN: 978-978-692-694-0



9 789786 926940