

# *Dynamique Des Flux Transfrontaliers Entre Le Doublet Lokossa–Athiémé Et La Région Maritime Du Togo*

## *[Dynamics Of Cross-Border Flows Between The Lokossa– Athiémé Doublet And The Maritime Region Of Togo]*

CODO Jyslain Innocent<sup>1</sup>, KAWOUN ALAGBE Gildas<sup>2</sup>, HOUNWANOU Sévérin<sup>3</sup>, OREKAN Vincent<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>(Laboratoire de Biogéographie et Expertise Environnementale (LABEE), BP : 677 Abomey-Calavi, Bénin)

<sup>2</sup> (Laboratoire Pierre Pagney : Climat, Eau, Ecosystèmes et Développement (LACEEDE), Faculté des Sciences Humaines et Sociales (FASHS), Université d'Abomey-Calavi Bénin)

<sup>3</sup>(Institut Régional Africain des sciences et technologies de l'information géospatial (AFRIGIST))

Auteur correspondant : KAWOUN ALAGBE Gildas, [gildasalagbe@gmail.com](mailto:gildasalagbe@gmail.com)



**Résumé-** L'économie informelle des corridors transfrontaliers, bien qu'essentielle à la survie des populations, reste bridée par l'incohérence des politiques régionales et une précarité climatique croissante, freinant ainsi tout développement durable intégré. Cet article analyse la dynamique des flux transfrontaliers dans le corridor Lokossa–Athiémé (Bénin) et la Région Maritime du Togo, un espace stratégique caractérisé par une porosité frontalière qui génère d'intenses interactions économiques, sociales et culturelles. L'approche méthodologique adoptée à la fois qualitative et quantitative, a pris en compte 218 ménages, au travers de sept focus groups (225 participants) et d'une analyse SIG.

Les résultats révèlent que neuf marchés locaux structurent l'économie du corridor avec une prédominance des produits végétaux (40–50 %), des produits manufacturés (30–40 %) et des produits animaux (20–28 %). Les échanges culturels, environnementaux et touristiques constituent des dimensions complémentaires significatives. Le commerce des hydrocarbures domine les flux avec environ 450 tonnes hebdomadaires en provenance du Nigeria, dont 300 tonnes réexportées vers le Togo. Des acteurs facilitateurs, guides, passeurs et femmes portefaix (GBATE), assurent la fluidité des échanges grâce aux langues locales et aux réseaux informels. Ces dynamiques, essentielles à l'économie locale, soulèvent des enjeux de gouvernance, de sécurité et de résilience territoriale qui nécessitent une approche coordonnée entre les deux États.

**Mots-clés :** flux transfrontaliers, corridor Lokossa–Athiémé, Région Maritime, commerce informel, Bénin, Togo.

**Abstract-** The informal economy of cross-border corridors, whilst essential for local livelihoods, remains constrained by inconsistent regional policies and increasing climatic instability, thereby hindering integrated sustainable development. This article analyses the dynamics of cross-border flows within the Lokossa–Athiémé (Benin) and Maritime Region (Togo) corridor, a strategic area characterised by border porosity that generates intense economic, social, and cultural interactions. The methodological approach adopted is both qualitative and quantitative, involving 218 households, seven focus groups (225 participants), and GIS analysis. The results reveal that nine local markets structure the corridor's economy, with a predominance of plant products (40–50%), manufactured goods (30–40%), and animal products (20–28%). Cultural, environmental, and tourism exchanges constitute significant complementary dimensions. The fuel trade dominates the flows, with approximately 450 tonnes per week originating from Nigeria, 300 tonnes of which are re-exported to Togo. Facilitating actors including guides, smugglers, and female porters (GBATE) ensure the fluidity of exchanges through local languages and informal networks. These dynamics, vital to the local economy, raise issues of governance, security, and territorial resilience that necessitate a coordinated approach between the two states.

**Keywords-** cross-border flows, Lokossa–Athiémé corridor, Maritime Region, informal trade, Benin, Togo.

## I. INTRODUCTION

Les espaces frontaliers d'Afrique de l'Ouest constituent de véritables poches des dynamiques d'intégration régionale. Le corridor Lokossa–Athiémé, à la frontière entre le Bénin et le Togo, s'inscrit pleinement dans cette réalité en tant qu'espace de contact où se conjuguent des flux aux implications multiples. La littérature scientifique récente souligne le rôle moteur de ces zones. [5] rappelle d'ailleurs que ces espaces de « vie frontalière » sont les socles d'une intégration ouest-africaine qui précède et dépasse les cadres institutionnels. [4] ont souligné que les frontières ne sont plus des marges, mais des cœurs économiques où les réseaux sociaux pallient l'absence de régulation étatique. Dans le contexte béninois, [7] ont relevé que l'aménagement de ces corridors souffre d'un manque de politiques fondées sur des données probantes, limitant l'optimisation des flux marchands.

Par ailleurs, [8] ont montré que l'intégration des marchés frontaliers dépend désormais de la capacité des acteurs à naviguer entre logiques formelles et informelles. Cette analyse est complétée par les travaux de [2], qui révèlent que les dynamiques de transport et de logistique dans les corridors secondaires béninois sont les vecteurs essentiels de la résilience des populations rurales. [1] renforcent cette idée en montrant que l'agilité des réseaux de petits commerçants transfrontaliers constitue une réponse adaptative face aux crises économiques globales. Enfin, la fragilité institutionnelle analysée par [3] dans le secteur foncier confirme que la porosité frontalière est aussi le produit d'une gouvernance hybride. Comme l'indiquent [6], la pérennité de ces systèmes d'échanges repose sur une reconnaissance accrue des acteurs de l'ombre qui structurent physiquement le territoire. Cette lacune documentaire sur le corridor Lokossa–Athiémé justifie la présente recherche, qui vise à caractériser la nature et l'intensité des flux afin de mieux comprendre l'organisation spatiale et sociale de ce territoire stratégique.

La zone d'étude est située à la frontière entre le Bénin et le Togo, au cœur du corridor transfrontalier Lokossa–Athiémé–Région Maritime, un espace stratégique de l'Afrique de l'Ouest. Cette frontière terrestre s'étend sur environ 651 kilomètres, reliant les deux pays du nord au sud. Géographiquement, la zone s'étend entre 6°26' et 6°48' de latitude Nord et entre 1°30' et 1°52' de longitude Est, bordée au sud par le golfe de Guinée. Elle englobe d'un côté le département du Mono au Bénin — avec les communes d'Athiémé et Lokossa — et de l'autre la Région Maritime au Togo, composée des préfectures de Lacs, Vo et Yoto.

Dans la partie béninoise, les arrondissements d'Atchannou, Kpinnou, Dédékpôé, Adohoun (commune d'Athiémé), ainsi que Houin, Ouédèmè-Adja, Koudo, Agamè et le centre-ville de Lokossa, sont reliés par un réseau routier qui facilite la circulation des biens, des personnes et des services vers le Togo. Côté togolais, la Région Maritime comprend des localités clés comme Aného (préfecture des Lacs) et des cantons agricoles dans les préfectures de Vo et Yoto. La proximité géographique et les liens historiques et culturels entre ces communautés créent un espace dynamique d'interactions humaines, économiques et institutionnelles, tout en exposant la région à des défis sécuritaires liés au commerce informel, à la contrebande et à la gestion des migrations.

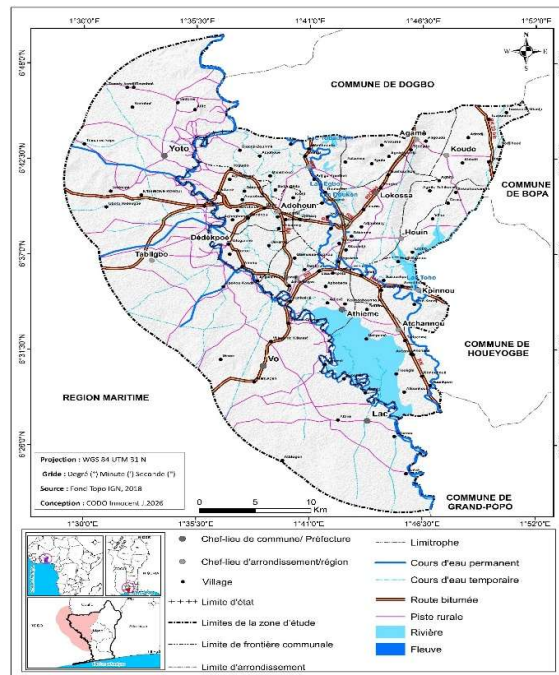


Fig 1. Situation géographique et administrative de la zone d'étude

## II. DONNEES ET METHODE

### 2.1. Données

Les données utilisées dans le cadre de cette de cette recherche sont entre autres :

- Flux & Échanges : Volumes et types de produits (formels et informels) circulant dans le corridor.
- Infrastructures : Etat des routes, marchés, postes de douane et points de contrôle.
- Dynamiques Humaines : Statistiques démographiques, mobilité transfrontalière (migrations, exode) et socle culturel/touristique.
- Facteurs Socio-économique : Profils et modalités d'action des acteurs (commerçants, transporteurs, ménages).
- Sécurité : Cartographie des risques, trafics et infractions impactant les échanges.

En ce qui concerne les techniques de collecte de données, une approche triangulée a été mise à contribution à savoir :

Entretiens semi-structurés avec les acteurs clés et focus groups (groupes de discussion) pour analyser les facteurs sociaux et culturels.

Exploitation des données statistiques (démographie, douanes) et enquêtes par échantillonnage représentatif.

Observation directe des infrastructures et identification physique des zones de passage clandestines.

Quant aux matériels, ils concernent :

Tablettes (Samsung S8) avec l'application KoboCollect pour le géoréférencement et les enquêtes, complétées par Google Earth Pro et Mobac pour le repérage spatial.

Système d'Information Géographique (SIG) à travers ArcGIS Pro, ENVI et Global Mapper pour le traitement d'images satellites (Landsat), la réalisation de cartes thématiques et la génération de Modèles Numériques de Terrain (MNT).

## 2.2. Méthodes

L'étude repose sur une approche multidimensionnelle croisant données quantitatives et qualitatives :

- 1) Analyse Économique : Calcul de la quantité moyenne des échanges ( $Q_m$ ) et du flux moyen de portefaix ( $F_m$ ) sur 7 jours, couvrant les circuits formels et clandestins.

- **Quantité moyenne des échanges économiques ( $Q_m$ ) :** 
$$Q_m = \frac{1}{j} \sum_{i=1}^j Q_j$$

où  $Q_i$  représente la quantité journalière échangée pour chaque produit et  $j$  le nombre de jours de relevés (ici 7 jours).

- **Flux moyen de portefaix et passants ( $F_m$ ) :**

$F_m = \frac{1}{j} \sum_{i=1}^j F_i$  avec  $F_i$  le nombre de personnes transportant des produits ou franchissant la frontière chaque jour.

$$F_m = \frac{1}{j} \sum_{i=1}^j F_j$$

- 2) Dynamique Urbaine : Évaluation de l'expansion spatiale entre 2014 et 2024 via des matrices de transition et le calcul des taux d'expansion et de conversion des sols.
- 3) Analyse Spatiale : Cartographie : Localisation des points de passage (terrestres et lagunaires) et création de zones tampons (buffers).
- 4) Sécurité : Interpolation spatiale (IDW) pour cartographier la densité des risques et incidents dans le corridor.
- 5) Facteurs Socio-culturels & Institutionnels : Recensement des infrastructures (douanes, marchés) et des sites touristiques, complété par des entretiens semi-structurés et des focus groups pour évaluer l'influence des réseaux sociaux et culturels

Le tableur Excel a été également utilisé pour le traitement et l'organisation des données socio-économiques, démographiques et climatiques, facilitant ainsi l'analyse statistique et la préparation de tableaux synthétiques.

## III. RESULTATS

### 3.1. Diversité des échanges transfrontaliers : une économie multidimensionnelle

Le corridor Lokossa–Athiémé–Région Maritime se caractérise par une diversité remarquable d'échanges couvrant plusieurs dimensions : économiques (marchés, produits agricoles, hydrocarbures, produits manufacturés), culturelles (langues, traditions, migrations familiales), environnementales (ressources fluviales et lacustres du Mono) et touristiques. Cette multi dimensionnalité traduit la complexité des relations entre les populations béninoises et togolaises, héritée d'une histoire commune et renforcée par la complémentarité des espaces économiques. Le tableau 1 présente les marchés frontaliers et leurs distances.

Tableau I : Marchés frontaliers et leurs distances

Pays	Commune / Localité	Marché	Distance de la frontière (m)	Zone tampon
Bénin	Athiémé	Agniwédji	1500	0–2000
Bénin	Athiémé	Athiémégan	1800	0–2000
Bénin	Kpinnou	Avédji	2200	2000–4000
Bénin	Athiémé	Sazué-Kpota	3500	2000–4000
Bénin	Lokossa	Houin / Logbo	4200	4000–6000
Bénin	Lokossa	Atikpéta	5000	4000–6000
Bénin	Athiémé / Adjohoun	Aguidahoué	1200	0–2000
Bénin	Lokossa	Guéhounkon	6000+	>6000
Bénin	Lokossa / Agamè	Kpota	5800	4000–6000
Bénin	Lokossa / Koudo	Adrodji	6200	>6000
Togo	Noépé	Marché central	1000	0–2000
Togo	Agbodrafo	Marché local	2500	2000–4000
Togo	Kpimé	Marché secondaire	4500	4000–6000

L'analyse du tableau montre que le corridor frontalier Bénin–Togo s'organise autour de marchés stratégiques (Athiémé, Lokossa, Noépé, Agbodrafo) qui transcendent leur rôle de simples lieux d'achat pour devenir des carrefours d'intégration régionale. Ces espaces assurent la circulation de produits agricoles, artisanaux et manufacturés, structurant le territoire selon un gradient de proximité à la frontière :

Zone d'immédiateté (0–2000 m) : Épicentre des flux quotidiens et spontanés. Malgré une activité intense, ces marchés pâtissent d'un sous-équipement infrastructurel chronique.

Zone d'influence directe (2000–4000 m) : Secteur dominé par le commerce des denrées périssables et de l'artisanat, accessible principalement par des pistes rurales.

Zone de redistribution (4000–6000 m) : Espaces intégrés aux centres urbains secondaires où la mobilité marchande devient plus planifiée et moins impulsive.

Zone de consommation interne (plus de 6000 m) : Marchés distants où les produits transfrontaliers circulent via des réseaux d'intermédiaires pour la consommation domestique.

Cette structuration repose sur la perméabilité de la frontière, où des itinéraires terrestres et fluviaux (fleuve Mono) relient les pôles béninois (Houin, Koudo) aux localités togolaises (Kpimé, Noépé). Le recours à des circuits souvent informels témoigne d'une adaptation efficace des acteurs aux réalités géographiques, garantissant la fluidité des échanges malgré les contraintes institutionnelles.

La figure montre davantage la répartition spatiale et la proximité des marchés frontaliers.

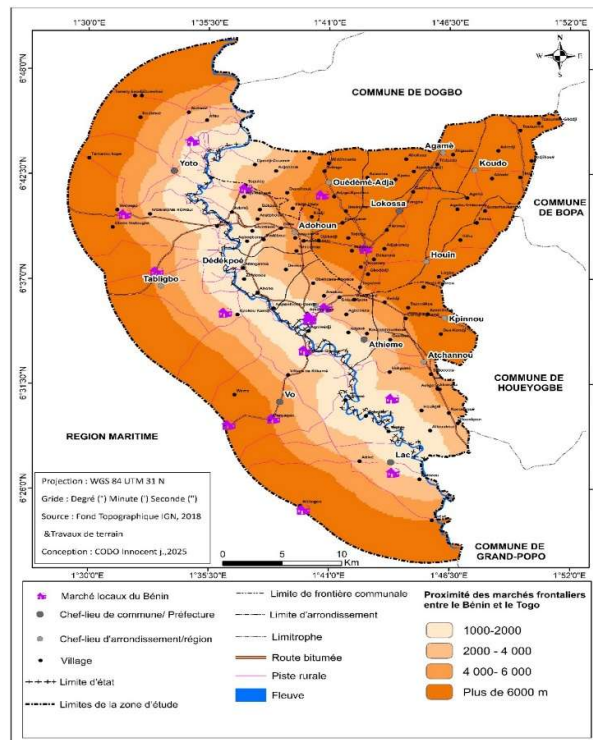


Fig 2. Répartition spatiale et proximité des marchés frontaliers

L'analyse de la figure 2 révèle que l'espace frontalier séparant le Bénin du Togo est structuré par des pôles marchands stratégiques dont la localisation, comprise généralement dans un rayon de 1 à 5 km de la ligne de démarcation, conditionne la vitalité des flux. La forte concentration de ces marchés à moins de 2 km de la frontière optimise l'accessibilité pour les populations riveraines et transforme ces lieux en véritables nœuds logistiques. Ces infrastructures de proximité ne se limitent pas à la simple distribution de biens ; elles agissent comme les moteurs d'une interdépendance économique profonde entre les deux nations.

La planche ci-après illustre l'état actuel des marchés central d'Athiémé et de Kpimé au Togo.



Planche 1 : Marchés frontaliers d'Athiémè (photo 1) et Kpimé (Togo) (photo 2)

Prise de vue : CODO, février 2026

La photo 1 montre que le marché central d'Athiémè illustre une précarité structurelle : son organisation spatiale, marquée par une dispersion informelle des ventes à même le sol, contraste avec sa position frontalière stratégique. L'absence totale d'infrastructures de stockage ou de hangars modernes limite son rayonnement et bloque sa transition vers un pôle commercial aux standards internationaux.

Par contre, le marché de Kpimé au Togo, bien que partageant ce déficit d'équipements, se distingue par une vitalité vivrière intense. Il s'affirme comme un nœud d'approvisionnement intercommunal majeur pour les produits agricoles locaux (tubercules, céréales). Toutefois, ce dynamisme économique reste bridé par un faible capacité d'accueil, empêchant le site de devenir une véritable plateforme logistique transfrontalière.

### 3.2. Organisation des marchés locaux, caractérisation et répartition spatiale des produits

Neuf marchés ont été identifiés dans les communes d'Athiémè (Agniwédji, Athiémégan, Sazué-Kpota, Aguidahoué) et de Lokossa (Logbo-Houin, Atikpéta, Guéhounkon, Kpota-Agamè, Adrodji-Koudo). L'analyse SIG par zones tampons révèle une organisation différenciée de l'accessibilité : les localités situées à 0–2000 m des marchés connaissent une forte intensité des échanges ; celles entre 2000 et 4000 m ont une accessibilité dépendante des moyens de transport ; au-delà de 4000 m, l'accès devient contraignant, limitant les flux et exposant ces zones à l'enclavement commercial et au développement de circuits informels peu contrôlés. Les sources d'approvisionnement sont variées : productions vivrières locales (maïs, manioc, légumes, fruits), pêche fluviale (fleuve Mono), circuits transfrontaliers (produits manufacturés nigériens et togolais) et axes routiers structurants.

Tableau II: Répartition des types de produits par marchés frontaliers

Commune	Marché	Prod. végét (%)	Prod. ani (%)	Prod. Manufacturés (%)	Total (%)
Athiémé	Agniwédji	50	20	30	100
Athiémé	Athiémégan	45	25	30	100
Athiémé	Sazué-Kpota	40	20	40	100
Athiémé	Aguidahoué	48	22	30	100
Lokossa	Logbo (Houin)	42	28	30	100
Lokossa	Atikpéta	40	25	35	100
Lokossa	Guéhounkon	38	27	35	100
Lokossa	Kpota (Agamè)	45	20	35	100
Lokossa	Adrodji (Koudo)	43	22	35	100

Source : données d'enquête, 2024

L'examen du tableau révèle que les marchés d'Athiémé sont dominés par les produits végétaux (40–50 %), reflétant leur vocation agricole et leur rôle d'écoulement de la production locale. Sazué-Kpota se distingue par une forte part de produits manufacturés (40 %), signe de son implication dans les circuits de transit vers le Togo. Les marchés de Lokossa, situés sur des axes de circulation majeurs, présentent une structure plus diversifiée avec une progression des produits manufacturés (35 %) et une présence notable des produits animaux (25–28 %), essentiels pour la sécurité alimentaire locale.

La figure 3 présente la répartition des produits selon les marchés locaux et les flux commerciaux.

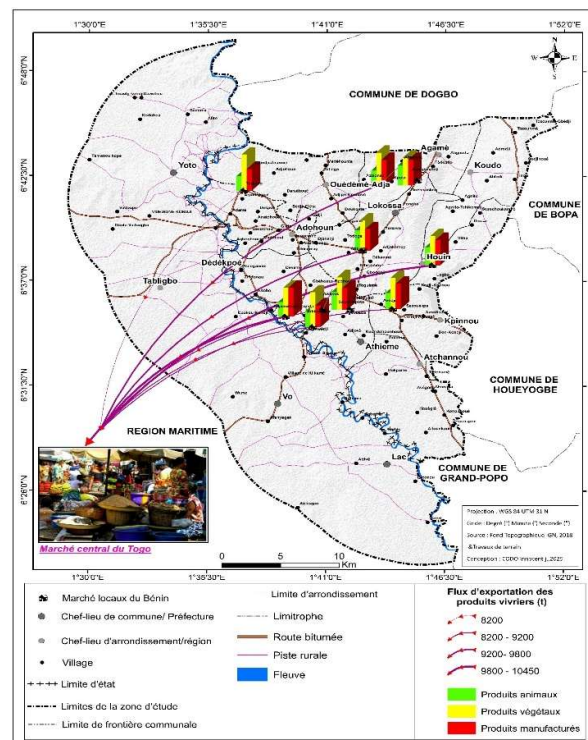


Fig 3. Répartition des produits selon les marchés locaux et les flux commerciaux

La figure 3 illustre une répartition spatiale marquée au sein du corridor : alors que les zones rurales d'Athiéme et de Lokossa se distinguent par une forte présence de produits végétaux et animaux grâce à leur potentiel agropastoral, les produits manufacturés se concentrent stratégiquement autour des axes routiers et de la frontière bénino-togolaise.

Cette organisation spatiale met en lumière deux logiques complémentaires :

Une logique de production locale : l'abondance des denrées alimentaires en milieu rural est directement liée à la disponibilité des terres agricoles et à la vocation nourricière de ces localités.

Une logique de transit et de commerce : la prédominance des biens manufacturés près de la frontière et des voies de communication reflète l'avantage comparatif offert par les infrastructures et la position géographique, facilitant ainsi les flux transfrontaliers.

### 3.3. Classification et circuits des produits échangés

Les échanges se structurent autour de cinq grandes catégories de produits. La production végétale (environ 45 % de la population active impliquée) comprend tubercules (igname, manioc), céréales (maïs, mil), légumes et fruits majoritairement destinés aux circuits transfrontaliers vers le Togo. L'élevage et la pêche (25 %) concernent la volaille, le bétail et le poisson frais du fleuve Mono, limités aux circuits de proximité par les contraintes de conservation. La transformation agroalimentaire (20 %), dominée par les femmes, produit de l'huile de palme, du gari, de la farine de maïs — produits stratégiques dans les échanges régionaux en raison de leur meilleure conservation. L'artisanat (10 %) regroupe les tissus locaux, objets en bois et articles de vannerie. Enfin, les produits manufacturés nigériens (textiles, électronique, alimentaires transformés) représentent 30–40 % des flux commerciaux et transitent par ces communes vers le Togo, soulignant le rôle de plateau logistique du corridor.

La figure 4 montre le taux d'importation des produits manufacturés.

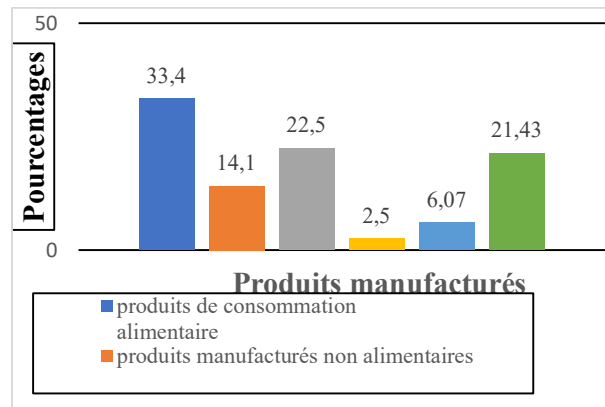


Fig 4. Moyenne annuelle des principaux produits objets d'échanges transfrontaliers

L'analyse de la figure 4, révèle une économie transfrontalière structurellement extravertie, où les produits manufacturés importés représentent entre 30 et 40 % des flux totaux. Cette dépendance, dictée par les limites du tissu productif local, transforme les marchés d'Athiémé et de Lokossa en de véritables plateformes de redistribution vers la Région Maritime du Togo, particulièrement pour les denrées transformées, les matériaux de construction et les produits pétroliers stratégiques. Ce système repose sur un secteur du transport hautement adaptatif qui opère par hybridation : si les axes principaux structurent le transit de gros volumes, une flotte agile de motos et tricycles exploite un réseau dense de pistes secondaires pour contourner les contraintes infrastructurelles et administratives. Si cette vitalité commerciale garantit la résilience des populations face à l'enclavement, elle n'en demeure pas moins précaire, exposant le territoire à la volatilité des prix internationaux et à une gouvernance informelle qui échappe aux mécanismes de régulation étatique. En somme, le corridor fonctionne comme un poumon économique dont la durabilité dépend de sa capacité à articuler des circuits d'approvisionnement mondiaux avec des réseaux de distribution locaux d'une grande agilité.

La planche illustre l'organisation du transport des produits commercialisés.



Planche 2 : Organisation du transport des produits commercialisés

Prise de vue : CODO, février 2026

L'illustration de la planche 2 témoigne de l'intensité des flux bidirectionnels au sein du corridor, où le transport informel par motocyclette s'impose comme le pivot de la circulation des biens entre le Bénin et le Togo. Qu'il s'agisse de l'acheminement de la friperie vers le marché béninois ou de la réexportation de l'essence nigériane vers le territoire togolais, ce mode de transport agile

permet de s'affranchir des contraintes infrastructurelles et des contrôles officiels. Cependant, cette fluidité repose sur des circuits clandestins qui transforment la porosité frontalière en un défi de gouvernance majeur, favorisant la contrebande au détriment des recettes fiscales étatiques. En définitive, cet espace frontalier s'affirme comme un carrefour stratégique d'intégration entre le Bénin, le Togo et le Nigeria, dont la durabilité et la sécurité dépendent désormais de la mise en place d'une régulation concertée et d'une amélioration des infrastructures de transport formelles

### 3.4. Commerce des hydrocarbures : flux dominant et enjeux stratégiques

Le commerce des hydrocarbures constitue la dimension la plus structurante du corridor. 72,13 % des répondants estiment que les hydrocarbures représentent près des trois quarts des produits en transit. Environ 450 tonnes de produits pétroliers par semaine sont acheminées depuis le Nigeria, exploitant les différentiels de prix entre les marchés nigérian, béninois et togolais. La chaîne logistique mobilise : (i) des grossistes s'approvisionnant directement au Nigeria par camions et camionnettes ; (ii) des convoyeurs béninois assurant le franchissement frontalier ; (iii) les communes de Lokossa (90 t/semaine de consommation locale) et d'Athiémé (60 t/semaine) comme plateformes de redistribution ; (iv) des détaillants distribuant par motos et tricycles (< 750 litres/trajet) le long des axes routiers et dans les marchés locaux.

Sur les 450 tonnes hebdomadaires importées, environ 150 tonnes (33 %) sont absorbées localement et 300 tonnes (67 %) sont réexportées vers la Région Maritime du Togo. Ce volume place le corridor au cœur d'un système énergétique informel régional, indispensable à l'approvisionnement des populations mais source de risques multiples : pertes fiscales estimables pour les deux États, risques sécuritaires et environnementaux liés au stockage précaire, et difficulté de traçabilité des produits.

Le tableau 3 synthétise les enjeux associés à ce commerce.

Tableau III : Enjeux multidimensionnels du commerce informel des hydrocarbures dans le corridor

Secteur	Impacts positifs	Risques / défis
Économique	Revenus pour grossistes, convoyeurs, détaillants ; approvisionnement énergétique local ; création d'emplois informels	Pertes fiscales pour les États ; vulnérabilité aux fluctuations des prix nigériens ; concurrence déloyale
Sécuritaire	Accessibilité à l'énergie dans zones à faible couverture formelle	Contrebande, activités illicites, difficultés de contrôle des flux par les autorités
Environnemental	Réduction de la dépendance au bois-énergie pour certains usages	Pollution liée au stockage précaire ; risques d'incendie et de contamination des sols
Social	Emplois pour jeunes et femmes ; dynamisation des	Précarité des conditions de travail ; absence de

Secteur	Impacts positifs	Risques / défis
	économies locales	protection sociale pour les acteurs informels

Source : enquête de terrain, 2026

Le tableau révèle une économie de la survie hautement ambivalente, structurée autour de trois piliers :

Une fonction vitale de substitution : Le commerce informel pallie les carences des États en assurant l'approvisionnement énergétique, en créant des emplois pour les populations vulnérables (jeunes, femmes) et en limitant la pression sur les ressources forestières (bois-énergie).

Une fragilité structurelle et fiscale : Cette dynamique repose sur une dépendance critique aux prix nigériens et engendre un manque à gagner fiscal majeur, tout en maintenant les acteurs dans une précarité sociale absolue.

Une menace sécuritaire et écologique : La porosité frontalière favorise l'opacité des flux (contrebande), tandis que l'absence de normes de stockage expose le territoire à des risques immédiats d'incendie et de dégradation environnementale.

En définitive, si le secteur reste un moteur de résilience socio-économique locale, il constitue simultanément un défi de gouvernance majeur en raison de son caractère illicite et de sa dangerosité opérationnelle.

La figure 5 présente la répartition spatiale des zones de distribution des hydrocarbures.

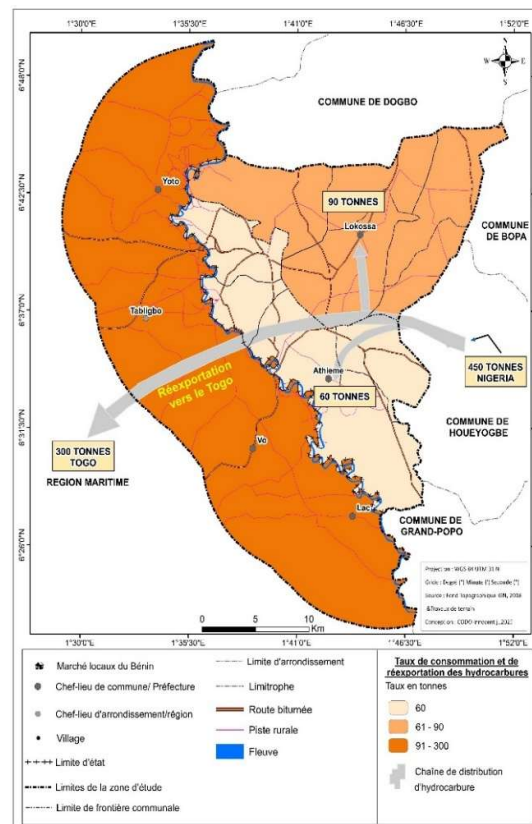


Fig 5. Répartition spatiale des zones de distribution des hydrocarbures

L'analyse spatiale des flux d'hydrocarbures montre que le sud-ouest du Bénin, porté par les communes de Lokossa et d'Athiémé, constitue un pôle majeur de consommation et de réexportation d'hydrocarbures. Ce territoire s'articule autour d'un réseau de distribution structuré qui assure la jonction entre la demande locale et les circuits transfrontaliers. Si l'intensité de la consommation est marquée au sein du doublet avec des volumes respectifs de 90 tonnes pour Lokossa et 60 tonnes pour Athiémé, c'est la fonction de transit qui souligne le caractère stratégique de la zone. Véritable carrefour entre les géants régionaux, le corridor absorbe un flux massif d'environ 450 tonnes en provenance du Nigeria, dont les deux tiers (300 tonnes) sont réinjectés vers le marché togolais après avoir irrigué les communes frontalières. Cette dynamique confirme le rôle de Lokossa et d'Athiémé comme centres de redistribution vitaux, transformant une ressource importée en un moteur de l'intégration économique de proximité.

### **3.5. Echanges culturels, environnementaux et touristiques : dimensions complémentaires**

Au-delà des flux économiques, le corridor Lokossa–Athiémé génère des échanges multidimensionnels qui participent à sa dynamique d'ensemble et renforcent les interdépendances entre les communautés des deux pays.

#### **1. Echanges culturels et linguistiques**

Les populations des deux côtés de la frontière partagent des langues communes Fon, Adja, Mina et Éwé, qui constituent de véritables bases d'intégration sociale et commerciale. Leur maîtrise permet aux acteurs de s'insérer dans les réseaux commerciaux, de négocier efficacement les transactions et de contourner les barrières linguistiques des langues officielles. Ces langues jouent un rôle de cohésion sociale, en facilitant les interactions entre des populations historiquement, culturellement et familialement liées. Les migrations familiales transfrontalières, les mariages mixtes et les cérémonies coutumières communes renforcent ces liens et créent des espaces de solidarité informelle qui soutiennent les activités économiques.

#### **2. Echanges environnementaux et gestion des ressources partagées**

Le fleuve Mono, les zones lacustres et les forêts galeries constituent des ressources naturelles partagées qui soutiennent des activités économiques transfrontalières significatives. La pêche dans le fleuve Mono mobilise des acteurs des deux pays et génère des flux de poissons frais et transformés entre les marchés béninois et togolais. Ces écosystèmes fluviaux et lacustres jouent également un rôle dans les échanges de ressources ligneuses et de produits forestiers non ligneux. Toutefois, la pression exercée par les activités économiques informelles, notamment le transport des hydrocarbures, accentue la dégradation de ces ressources partagées, appelant à une coopération environnementale renforcée entre le Bénin et le Togo.

#### **3. Potentiel touristique sous-exploité**

L'espace transfrontalier regorge d'atouts réels pour le développement du tourisme et de l'écotourisme, notamment les paysages du fleuve Mono, patrimoine culturel des communautés Adja et Fon, sites naturels lacustres et traditions artisanales locales. Des circuits touristiques traversant la frontière pour relier les sites des deux pays constitueraient une opportunité de valorisation économique encore inexploitée. Le développement du tourisme culturel et écologique dans ce corridor pourrait générer des revenus complémentaires pour les populations, diversifier les sources d'emploi et contribuer à la préservation du patrimoine naturel et culturel commun.

### **3.6. Acteurs facilitateurs et organisation sociale des échanges**

Les échanges du corridor reposent sur une organisation sociale complexe impliquant des acteurs facilitateurs spécialisés dont le rôle est central mais largement invisible dans les statistiques officielles.

Les guides et passeurs jouent un rôle stratégique d'intermédiation entre les populations et les services de sécurité. Maîtrisant parfaitement les itinéraires formels et informels ainsi que les mécanismes de fonctionnement des postes de contrôle, ils accompagnent voyageurs et commerçants, indiquant les voies les plus accessibles selon les circonstances. Ils agissent comme négociateurs entre les acteurs commerciaux et les agents de contrôle, contribuant à réduire les frictions administratives. Cette fonction d'intermédiation, fondée sur la confiance et la connaissance fine du terrain, constitue un capital social précieux dans l'économie informelle transfrontalière. Dans un contexte où les contraintes administratives, fiscales et sécuritaires peuvent ralentir

les échanges, leur intervention maintient une certaine continuité dans les circuits commerciaux, facilitant notamment le transit à travers des réseaux informels.

Les femmes portefaix, dénommées « GBATE » en langue fon, constituent un groupe d'actrices incontournable. Elles transportent les bagages des voyageurs sur la tête ou le dos dans les zones d'accès difficile aux véhicules et dans les circuits nécessitant discrétion et flexibilité. Leur rémunération, en francs CFA, varie selon le poids, la distance et les accords établis. Bien que physiquement exigeante, cette activité représente une source essentielle de revenus dans un contexte de prédominance de l'économie informelle. Les GBATE s'organisent en réseaux collectifs permettant de coordonner les activités, partager les informations et négocier collectivement avec les agents de contrôle. Dans certains cas, ces réseaux jouent un rôle d'intermédiation similaire à celui des passeurs. Cette organisation contribue à l'autonomisation économique des femmes, même si elle s'accompagne de conditions de travail difficiles et d'une absence totale de protection sociale, soulevant d'importantes questions d'équité de genre.

Les interprètes et courtiers commerciaux constituent une troisième catégorie d'acteurs. Maîtrisant les langues locales (Fon, Adja, Mina, Éwé) et les langues officielles, ils jouent un rôle de médiation culturelle et commerciale, facilitant les transactions entre des acteurs de nationalités et d'horizons différents. Leur expertise est particulièrement précieuse pour les négociations avec les autorités administratives et lors des transactions d'envergure dépassant les capacités communicationnelles des acteurs locaux.

La figure 6 présente les flux par provenance aux postes frontaliers.

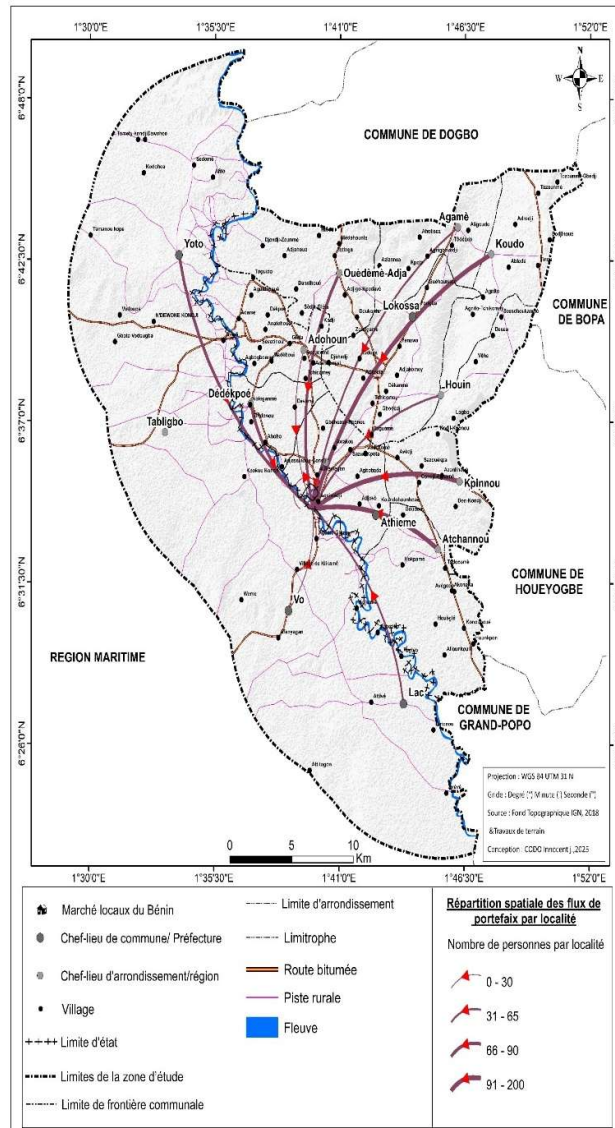


Fig 6. Flux par provenance aux postes frontaliers

La cartographie des flux révèle une organisation en réseau fortement polarisée, où les mouvements de portefaix se structurent selon une hiérarchie spatiale précise. Lokossa s'affirme comme le pôle d'attraction majeur, concentrant les flux les plus denses (91 à 200 portefaix) et confirmant son rôle de centre névralgique pour le transport et la redistribution. Athiémé occupe une fonction de relais stratégique avec des flux d'intensité intermédiaire (31 à 90 portefaix), assurant la liaison entre les zones de collecte et les centres urbains. En périphérie, les flux plus modestes (moins de 30 portefaix) maintiennent une desserte de proximité entre les localités rurales. Cette structuration témoigne d'une convergence progressive des activités de transport vers les pôles économiques, où l'intensité des déplacements augmente à mesure que l'on se rapproche des centres de décision et d'échange du corridor. La photo 1 illustre le transport des bagages par une femme portefaix.



Photo 1 : Transport des bagages par une femme  
portefaix

Prise de vue : CODO, février 2026

L'analyse de l'image souligne que le portage dorsal, bien que rudimentaire, constitue un rouage essentiel de la logistique transfrontalière au sud-ouest du Bénin. Cette technique de transport, principalement exercée par des femmes portefaix, assure la fluidité quotidienne des échanges en permettant l'emprunt de voies de contournement pour s'affranchir des contrôles officiels et des postes de police frontaliers. Cependant, cette agilité logistique s'inscrit dans un contexte de grande précarité, où l'importance économique de l'activité est indissociable d'une forte pénibilité physique et d'une absence de protection sociale. En somme, ce mode de transport incarne la résilience des populations face aux barrières administratives, tout en révélant les limites sociales d'un système d'échanges largement informel.

#### IV. DISCUSSION

Le corridor Lokossa–Athiéme fonctionne comme un véritable « espace de contact » où les frontières ne constituent pas des barrières, mais des leviers d'interactions multidimensionnelles. Cette dynamique d'intégration « par le bas » est portée par un capital social remarquable, fondé sur le partage de langues communes (Fon, Adja, Mina, Éwé) et des liens matrimoniaux transfrontaliers qui assurent la fluidité des échanges là où l'administration peut être perçue comme une contrainte. Cette réalité s'inscrit dans les thèses de [4], qui décrivent ces zones comme des cœurs économiques où les réseaux sociaux suppléent les carences de régulation étatique. L'identification de neuf marchés locaux structurant l'économie du corridor est en adéquation avec l'approche de [8], pour qui l'intégration régionale se joue d'abord à l'échelle des marchés de proximité.

Au cœur de cette économie, le commerce des hydrocarbures, représentant 72,13 % des flux avec 450 tonnes hebdomadaires en provenance du Nigeria, illustre parfaitement les analyses de [2] sur les corridors secondaires. Ce flux massif, dont 67 % est réexporté vers le Togo, repose sur une logistique hybride capable d'exploiter les différentiels de prix régionaux via des réseaux de contournement. L'apport original de cette étude réside dans la mise en lumière des acteurs facilitateurs, notamment les femmes portefaix « GBATE » et les passeurs, dont l'organisation sociale complexe maintient la continuité des circuits commerciaux. Ces observations rejoignent les préoccupations de [9] sur les formes d'informalité comme mode de gouvernance réelle.

Toutefois, cette vitalité économique se heurte à des paradoxes de planification. L'analyse SIG montre qu'au-delà de 4000 m des marchés, l'accessibilité chute drastiquement, favorisant l'enclavement ou le développement de circuits totalement incontrôlés. Comme le suggèrent [7], l'aménagement du territoire au Bénin souffre encore d'un manque de politiques fondées sur des données probantes pour intégrer ces mobilités spontanées. Enfin, la précarité du stockage des produits pétroliers et la pression sur les

ressources partagées du fleuve Mono confirment les alertes de [3] sur la fragilité de la gouvernance environnementale, soulignant l'urgence d'une approche coordonnée entre le Bénin et le Togo pour garantir la résilience de ce territoire à l'horizon 2063.

## V. CONCLUSION

Cette étude a permis de caractériser la dynamique multidimensionnelle des flux transfrontaliers dans le corridor Lokossa–Athiémé–Région Maritime. Les résultats révèlent un espace économique complexe structuré autour de marchés hiérarchisés, d'une diversité de produits et d'acteurs facilitateurs spécialisés. Ainsi, le commerce des hydrocarbures (450 t/semaine depuis le Nigeria, dont 300 t réexportées vers le Togo) et le rôle des femmes portefaix GBATE, constituent les spécificités les plus remarquables de ce corridor, rarement documentées dans la littérature existante.

Les échanges culturels, environnementaux et touristiques forment des dimensions complémentaires qui témoignent de la profondeur des liens entre les communautés des deux pays et offrent des perspectives de développement intégré peu exploitées. La gouvernance de cet espace appelle à une approche coordonnée qui concilie impératifs de sécurité, développement économique inclusif et durabilité environnementale. Les recherches futures devraient approfondir l'analyse des impacts macroéconomiques de ces flux sur les budgets nationaux et explorer les modalités d'une formalisation progressive compatible avec les réalités socio-économiques locales.

## REFERENCES

- [1] Ado, A., et al. (2023). Cross-border trade and economic resilience in West Africa: The agility of informal networks. *African Development Review*, 28 pages.
- [2] Bako, A. I., Sambo, B., & Chabi, S. M. (2023). Transports et dynamiques transfrontalières en Afrique de l'Ouest : Le cas des corridors secondaires au Bénin. *Revue Espace Géographique et Société Marocaine*, 22 pages.
- [3] Coulibaly, M. (2022). Évaluation de la gouvernance foncière au Bénin : Progrès et défis vers une administration sécurisée. *Rapport Country Light Assessment*, 48 pages.
- [4] Foucher, V., Mareš, N., & Steck, B. (2022). *Frontières d'Afrique : Pour une approche par le bas*. Paris : Éditions de l'Armançon, 242 pages.
- [5] Igue, J. O. (2020). *Les frontières et l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest*. Cotonou : L'Harmattan Bénin, 194 pages.
- [6] Medenou, S. K., et al. (2025). Acteurs de l'informel et aménagement des corridors secondaires : cas du Sud-Bénin. *International Journal of Progressive Sciences and Technologies (IJPSAT)*, 20 pages.
- [7] Pofagi, M., Houessou, A. H., Gbedomon, R. C., et al. (2024). Écosystème des données probantes et des politiques de développement : Profil du Bénin. Cotonou : IDRC / ACED, 64 pages.
- [8] Sodoke, B., Amadou, M., & Gnansounou, S. (2021). Dynamiques des marchés transfrontaliers et intégration régionale en Afrique de l'Ouest : Une analyse par les prix. *Revue d'Économie du Développement*, Vol. 35, 52 pages.
- [9] Zaki, L., & Tidjani Alou, M. (2020). Frontières, informalités et gouvernance en Afrique de l'Ouest. *Politique Africaine*, n°157, 24 pages.