

Cadre de Classification des Postes Frontaliers

Corridor Abidjan-Lagos | Analyse tri-vague 2023-2025 | n = 1 896 camions observés



Période d'observation
2023 - 2024 - 2025

Postes couverts
10 postes frontaliers

Camions observés (2025)
≈ 1 896 camions

1. Synthèse

L'analyse tri-vague distingue cinq profils de contrainte parmi les dix postes frontaliers du corridor Abidjan-Lagos, à partir de trois dimensions combinées : performance temporelle, fiabilité et complexité administrative. Le temps de traversée est la différence entre l'heure de fin des formalités import et l'heure de démarrage des formalités export. Aucune pondération n'est appliquée entre dimensions : l'assignation repose sur la cohérence des signaux observés. Certains postes relèvent de deux profils ; un profil dominant est identifié pour orienter les priorités.

TABLEAU 1 — PROFILS DE CONTRAINTE

Profil	Postes (dominant)	Postes (secondaire)
P1 — Lenteur structurelle prévisible	Kraké, Aflao	Kodjoviakopé
P2 — Lenteur à fiabilité dégradée	Sèmè	Aflao, Elubo
P3 — Performance intermédiaire, forte imprévisibilité	Elubo, Noé, Kodjoviakopé	Sèmè, Hillacondji
P4 — Rapidité volatile	Hillacondji, Noépé	Akanu
P5 — Performance élevée et stable	Sanvee Condji, Akanu	Noé, Noépé

2. Modèle de classification

Trois dimensions issues des données 2023–2025 :

- **Performance temporelle** : médiane, P95, part des traversées dépassant 24h.
- **Fiabilité** : indice de fiabilité ($P95 \div$ moyenne). Proche de 1 : le pire cas reste proche de la moyenne, le poste est consistant (rapide ou lent). Élevé : les délais extrêmes s'écartent fortement de la moyenne ; un camion malchanceux attend bien plus qu'un camion typique. C'est cette imprévisibilité qui pénalise le plus la planification des rotations.
- **Complexité administrative** : nombre médian d'agences intervenant par camion.

3. Les cinq profils

P1 — Lenteur structurelle prévisible (Kraké, Aflao)

Kraké et Aflao enregistrent les médianes les plus élevées du corridor en 2025 (34,8h et 33,3h), avec 95 % et 97 % des camions au-delà de 24h. Leur lenteur est toutefois prévisible : indices parmi les plus bas du corridor (1,74 et 1,89), permettant à l'opérateur de planifier avec une marge raisonnable. Les mécanismes diffèrent : Aflao mobilise une chaîne complète (7 agences), tandis que Kraké concentre son délai sur peu d'étapes lourdes (4 agences), Douane et surtout Transitaire, ce dernier reflétant une soumission anticipée des documents (73% des camions ouvrent leur dossier environ 12h avant l'arrivée physique). La trajectoire de Kraké appelle une réserve : médiane de 3,4h (2023), 100,1h (2024) puis 34,8h (2025), une discontinuité à vérifier avant toute lecture longitudinale. Aflao se dégrade régulièrement (21,5h → 30,4h → 33,3h).

P2 — Lenteur à fiabilité dégradée (Sémé)

Sémé reste contraignant mais sa médiane s'améliore régulièrement (26,7h → 23,9h → 20,3h). Cette amélioration s'accompagne toutefois d'une fiabilité en dégradation : l'indice passe de 2,48 à 3,06 entre 2023 et 2025. Les gains sur le temps typique ne se traduisent pas en prévisibilité ; un signal à surveiller. En secondaire, sa trajectoire le rapproche du profil intermédiaire (P3).

P3 — Performance intermédiaire, forte imprévisibilité (Elubo, Noé, Kodjoviakopé)

Ces trois postes affichent des médianes 2025 proches (9,6h à 10,2h) mais une fiabilité faible : une médiane correcte y masque une longue traîne d'imprévisibilité. Elubo en est le cas le plus marqué : médiane chutée de 26,8h (2023) à 10,2h (2025), mais indice de fiabilité le plus élevé du corridor (3,66) ; l'asymétrie de régime reste forte ($\approx 9h$ en consommation contre $\approx 27h$ en transit), liée à la fermeture à 18h30 et aux pannes informatiques.

Noé présente une médiane remarquablement stable (9,4h → 10,4h → 10,0h) mais un indice en hausse (2,79) ; sa stabilité le rapproche en secondaire des postes performants (P5). Kodjoviakopé (médiane 9,6h, indice 2,55, 8 agences) connaît une forte instabilité inter-vagues, pic à 26,4h en 2024, et une charge administrative élevée qui le rapprochent en secondaire de la lenteur structurelle (P1).

P4 — Rapidité volatile (Hillacondji, Noépé)

Hillacondji et Noépé ont des temps typiques rapides (médianes 2025 de 6,6h et 4,0h) mais une fiabilité faible (indices 3,31 et 2,98) : rapides la plupart du temps, mais sujets à des épisodes extrêmes. Hillacondji illustre le mieux ce profil : indice élevé sur les trois vagues (4,24 en 2023, avec un P95 de 100h sur une médiane de 4,9h) et un pic de médiane à 24,6h en 2024 avant un retour à 6,6h. Noépé est le deuxième poste le plus rapide, mais les observations de terrain 2025 y signalent de forts taux de dysfonctionnements, à interpréter avec prudence (voir section 5).

P5 — Performance élevée et stable (Sanvee Condji, Akanu)

Sanvee Condji et Akanu combinent rapidité et prévisibilité : médianes 2025 de 3,6h et 2,2h, indices les plus bas du corridor (1,79 et 1,54). Sanvee Condji est stable sur l'ensemble des vagues. Akanu présente un cas notable : il mobilise la chaîne la plus lourde du corridor (médiane de 10 agences par camion) tout en restant le poste le plus rapide, signe d'un débit élevé, non d'un goulot. Son indice en légère hausse (1,27 → 1,54) le rapproche en secondaire du profil volatile (P4). Son profil de gouvernance demeure néanmoins préoccupant (voir section 5).

4. Dynamiques inter-vagues (2023–2025)

La tendance générale est à l'amélioration, mais les trajectoires sont contrastées et la vague 2024 ressort comme particulièrement dégradée à plusieurs postes (Kraké 100h, Kodjoviakopé 26h, Hillacondji 25h, Aflao 30h), avant un retour à des niveaux plus bas en 2025. Elubo enregistre l'amélioration de médiane la plus nette (26,8h → 10,2h). Noé est très stable ($\approx 10h$ sur les trois vagues). La discontinuité de Kraké (3,4h → 100h → 34,8h) reste à investiguer avant toute conclusion longitudinale.

5. Dysfonctionnements observés (2025)

Pour chaque traversée 2025, la présence de cinq dysfonctionnements a été observé : paiement informel demandé, retard injustifié, manque de coordination, refus/lenteur documentaire, panne informatique. Ces observations reflètent le jugement des enquêtés.

TABLEAU 2 — DYSFONCTIONNEMENTS OBSERVÉS PAR POSTE (2025)

Poste	Prof.	Total dysf.	Paiement	Retard	Coord.	Docs	IT	Profil de dysfonctionnement
AKANU	P5	99,3 %	86,0 %	70,0 %	11,3 %	24,7 %	78,7 %	Composé : paiement + IT
NOÉPÉ	P4	98,3 %	38,5 %	79,5 %	79,5 %	77,8 %	29,9 %	Composé : retard + coordination
ELUBO	P3	43,4 %	13,8 %	3,1 %	8,2 %	15,1 %	27,0 %	IT et docs dominants
KODJOVIAKOPÉ	P3	8,3 %	6,0 %	0,5 %	0,9 %	5,5 %	0,0 %	Faible, paiement résiduel
HILLACONDJI	P4	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	Aucun dysfonctionnement
KRAKÉ	P1	0,3 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,3 %	Quasi-nul
NOÉ	P3	1,3 %	0,0 %	0,6 %	0,0 %	0,0 %	0,6 %	Quasi-nul
SANVEE CONDJI	P5	1,1 %	0,5 %	0,0 %	0,0 %	0,5 %	0,5 %	Quasi-nul
SÈMÈ	P2	0,8 %	0,4 %	0,4 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	Quasi-nul
AFLAO	P1	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	Aucun dysfonctionnement

6. Données auto-déclarées par les opérateurs de camions

Une analyse complémentaire a filtré l'enquête des entraves 2025 sur les opérateurs de fret (Profession : conducteur de camion et assimilés ; Motif : transport ou livraison de marchandises ; n = 165). Le taux de paiement contraint déclaré par ce sous-groupe est de 55,8 %, contre 74,1 % pour l'ensemble des usagers. Cet écart ne reflète pas nécessairement une moindre exposition : les camionneurs, connus des agents et exposés à un risque de représailles plus élevé, peuvent sous-déclarer. Les données QR code, collectées à distance de la frontière, devraient fournir une mesure plus fiable aux prochaines vagues.

Les taux varient fortement d'un poste à l'autre, sans schéma linguistique net : parmi les postes francophones, Kodjoviakopé affiche le taux le plus bas (35 %, n = 85) et Noépé le plus élevé du sous-groupe (86 %, n = 44), tandis que les postes anglophones se situent dans un intervalle intermédiaire (Aflao 50 %, n = 14 ; Elubo 82 %, n = 11 ; Akanu 75 %, n = 8). Compte tenu des effectifs réduits, ces écarts sont indicatifs et ne permettent pas de conclure à une asymétrie selon la langue. Les postes avec n < 5 (Noé, Kraké, Sèmè, Sanvee Condji, Hillacondji) ne sont pas interprétables.

7. Recommandations

N°	Actions recommandées	Responsable
R1	Prioriser Kraké et Aflao (lenteur structurelle mais prévisible) dans les programmes d'intervention ; surveiller Sèmè, dont la fiabilité se dégrade malgré l'amélioration de sa médiane.	OCAL / Bénin, Ghana, Nigéria
R2	Cibler à Kodjoviakopé et Noé l'attente hors formalités (écart marqué entre la présence physique du camion et la durée des formalités), par la coordination inter-services et sans modification réglementaire.	OCAL / Togo / Côte d'Ivoire
R3	Documenter les pratiques de Sanvee Condji et Akanu (rapides et stables) comme références opérationnelles du corridor.	OCAL / CEDEAO
R4	Étendre les horaires d'Elubo au-delà de 18h30 pour réduire l'asymétrie de régime affectant les camions en transit.	Ghana / OCAL
R5	Intégrer l'indice de fiabilité (P95 ÷ moyenne) au dispositif de suivi, aux côtés de la médiane : un poste peut s'améliorer en médiane tout en restant imprévisible (cf. Elubo, indice 3,66, le plus élevé du corridor).	OCAL
R6	Investiguer la discontinuité inter-vagues de Kraké (3,4h → 100h → 34,8h) et la hausse de l'indice d'Elubo (2,19 → 3,66) avant toute lecture longitudinale définitive.	OCAL / Bénin, Ghana

Note méthodologique : Données TEMPS TRAVERSE (≈ 1 896 camions en 2025 ; trois vagues 2023–2025). Le temps de traversée est : fin des formalités import – démarrage des formalités export. La médiane est l'indicateur de référence ; l'indice de fiabilité = P95 ÷ moyenne (proche de 1 = prévisible ; élevé = volatil).



ALCO : Abidjan - Lagos Corridor Organisation

OCAL : Organisation du Corridor Abidjan - Lagos

L'organisation du Corridor Abidjan-Lagos (OCAL) est une organisation sous-régionale créée en 2002 par les Chefs d'État de la Côte d'Ivoire, du Ghana, du Togo, du Bénin et du Nigéria. Forte d'une présence opérationnelle aux principaux postes frontaliers et d'un réseau couvrant les cinq États membres, elle intervient notamment dans la santé transfrontalière, la sécurité routière, la Collecte et gestion des données sur les indicateurs clés de la facilitation du commerce et des transports, l'hygiène aux frontières et l'Observation et la documentation des entraves à la libre circulation des personnes et des biens.



02 BP 2302 – RUE 235 Camp Guézo Cotonou, Bénin

Tél. : +229 01 20 25 03 96 / 01 94 20 16 53

Mail : secretariat@corridor-wa.org

Site internet : www.corridor-wa.org