

RÉPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE — RÉPUBLIQUE DU GHANA

Corridor frontalier BP45 – BP55

État des lieux, sources de données et pistes de gestion et d'aménagement

Note de synthèse à l'attention des décideurs — document de travail, à valider avant toute décision opérationnelle

Résumé exécutif

Le corridor frontalier entre la Côte d'Ivoire et le Ghana, de la borne BP45 à la borne BP55, s'étend sur environ 137 km et est aujourd'hui balisé par 78 bornes officielles : 11 bornes principales, 63 bornes intermédiaires et 4 points de passage. Cette délimitation résulte de trois campagnes successives — un relevé préliminaire, une mission conjointe de recherche et d'observation (décembre 2023), puis une mission finale de piquetage et de construction (2025-2026) — dont les données ont été consolidées dans un outil cartographique interactif (le « poste de pilotage »).

L'analyse des observations de terrain fait ressortir un constat central : 82 % des bornes ont dû voir leur position ajustée par rapport à l'implantation initialement proposée, dans 73 % des cas en raison d'une couverture forestière dense. Ce chiffre à lui seul oriente une bonne part des recommandations de ce document : la gestion du corridor est avant tout une question d'accès, d'entretien de la végétation et de suivi périodique — bien avant d'être un enjeu de tracé en tant que tel, désormais stabilisé et documenté.

Ce document présente les sources ayant permis de construire la carte, un état des lieux chiffré du corridor, les principaux enjeux identifiés, puis des pistes de gestion et d'aménagement organisées par thème, à l'usage des décideurs des deux pays.

1. Sources des données et méthodologie

1.1 — Documents sources

Document	Nature	Contribution à la carte
Coordonnées et images des bornes principales (.docx)	Relevé préliminaire	Première liste de coordonnées et 3 photographies de bornes (Farafarako, Tanoé, BP55).
Rapport de la mission conjointe de recherche et d'observation des bornes sur 150 km (déc. 2023)	Rapport de mission bi-nationale CI-Ghana	Coordonnées précises et photographies de terrain de 17 bornes retrouvées ; état (bon/mauvais) et statut d'observation.
Rapport final de la mission de piquetage et de construction des bornes BP45 à BP55 (2025-2026)	Rapport officiel final CI-Ghana	Tableau exhaustif des 78 bornes (11 principales, 63 intermédiaires, 4 points de passage), coordonnées définitives, type, étiquette officielle et observations de terrain.

1.2 — Méthodologie

- **Conversion géodésique** — les coordonnées d'origine (projection UTM zone 30N) ont été converties en WGS84 (latitude/longitude) pour affichage cartographique, par transformation géodésique standard (EPSG:32630 → EPSG:4326).

- **Catégorisation** — chaque borne a été classée selon le type officiel indiqué dans le rapport final 2025-2026 (Principale / Intermédiaire / Point de passage), qui fait référence.
- **Association des photographies** — les photographies de terrain ont été rattachées à chaque borne principale sur la base de l'annexe photographique du rapport de mission 2023 ; les bornes intermédiaires et points de passage ne disposent pas encore de photographie associée.
- **Limites connues** — trois bornes intermédiaires mentionnées dans le rapport de 2023 (BF1925-BP54/1, BP53/A, BP48/1A) utilisent une numérotation différente de celle du rapport final 2025-2026 et n'ont pas pu être formellement rapprochées des 63 bornes intermédiaires actuelles — un point à faire trancher par les équipes topographiques des deux pays.

2. État des lieux du corridor

2.1 — Chiffres clés

Indicateur	Valeur	Source
Bornes principales (BP)	11	Rapport final 2025-2026
Bornes intermédiaires	63	Rapport final 2025-2026
Points de passage	4	Rapport final 2025-2026
Total des bornes recensées	78	Rapport final 2025-2026
Longueur du corridor (BP45 → BP55, tracé reconstitué)	≈ 137 km	Calcul géodésique sur coordonnées officielles
Bornes dont la position a été ajustée sur le terrain	64 / 78 (82 %)	Rapport final 2025-2026
— dont en raison d'une couverture forestière dense	57 / 78 (73 %)	Rapport final 2025-2026
Bornes principales non confirmées par GPS lors de la dernière mission	1 (BP47)	Rapports 2023 et 2025-2026

2.2 — Points de vigilance identifiés dans les rapports de terrain

- **BP54 (borne principale)** — signalée comme menacée par l'avancée de la lagune — un phénomène érosif à surveiller dans la durée.
- **Farafarako (borne intermédiaire)** — état jugé « mauvais » et menacée par l'érosion lors de la mission 2023.
- **BP47 (borne principale)** — non observée lors des deux dernières missions (déterrée par la chute d'un arbre) ; sa coordonnée actuelle reste historique (1926-27), non reconfirmée par GPS — à vérifier en priorité lors d'une prochaine mission.
- **BP48 (borne principale)** — retrouvée déterrée mais à proximité de sa position initiale, attribuée à une activité humaine plutôt qu'à un phénomène naturel.

2.3 — Contexte territorial du corridor

D'après le fond cartographique utilisé (OpenStreetMap), le corridor longe ou traverse plusieurs zones à statut particulier qu'il conviendra de confirmer avec les administrations compétentes : la réserve forestière de Tano Nimiri, la réserve de faune d'Ankasa et le parc national de Nini-Suhien côté ghanéen, ainsi que la réserve forestière de Draw River. Il passe à proximité de localités frontalières actives comme Noé et Elubo (poste-frontière sur la route N12) et New Town / Half Assini. Cette information, non issue des rapports officiels de bornage, est fournie à titre indicatif et devra être vérifiée avant toute utilisation décisionnelle.

3. Enjeux identifiés

3.1 — Enjeu technique : pérennité du balisage

- Une borne sur cinq environ nécessite un déplacement ou un dégagement pour rester repérable — l'entretien n'est pas une option ponctuelle mais un processus continu.
- L'absence de confirmation GPS récente pour certaines bornes (BP47 notamment) fragilise la valeur probante du balisage sur ces tronçons.

3.2 — Enjeu environnemental

- La densité forestière, cause principale des ajustements de position, implique un entretien régulier des layons d'accès aux bornes.
- La proximité de réserves forestières et d'aires protégées suppose une coordination avec les gestionnaires environnementaux pour toute intervention d'entretien ou d'aménagement.

3.3 — Enjeu socio-économique et sécuritaire

- Les points de passage, peu nombreux (4), concentrent les flux transfrontaliers légaux et méritent une attention particulière en matière d'infrastructure et de contrôle.
- Les communautés riveraines du corridor (agriculture, notamment cacaoyère, mentionnée sur le fond de carte) sont directement concernées par toute décision d'aménagement.

3.4 — Enjeu de gouvernance

- La coordination bi-nationale a déjà démontré son efficacité (trois missions conjointes) ; la question est désormais de la pérenniser dans un cycle régulier plutôt que de dépendre de missions ponctuelles.

4. Propositions de gestion et d'aménagement

4.1 — Entretien et pérennité du balisage

- **Cycle de réinspection périodique** — établir une fréquence de vérification (par exemple biennale) pour l'ensemble des bornes principales, avec priorité immédiate sur BP47.
- **Layons d'accès** — dégager et entretenir des sentiers d'accès balisés vers les bornes situées en zone de forêt dense, en concertation avec les gestionnaires des réserves forestières concernées.
- **Surveillance des zones à risque** — mettre en place un suivi photographique périodique (annuel) des bornes exposées à l'érosion ou à la progression de plans d'eau (Farafarako, secteur BP54).

4.2 — Outil numérique de pilotage

- **Carte comme outil vivant** — faire de la carte interactive le référentiel unique et à jour du corridor, alimenté après chaque mission de terrain plutôt que reconstitué a posteriori.
- **Formation des équipes terrain** — former les agents de terrain des deux pays à l'alimentation directe de la carte (format CSV standardisé), pour réduire les délais entre relevé et disponibilité de l'information.
- **Journal des interventions** — conserver un historique des ajustements de position et de l'état des bornes dans le temps, pour objectiver les tendances (érosion, activité humaine, reforestation).

4.3 — Gouvernance bilatérale

- **Commission mixte de suivi** — instituer ou reconduire une commission technique conjointe CI-Ghana avec un calendrier de réunions régulier, distinct des missions de terrain elles-mêmes.
- **Protocole de validation** — définir une procédure commune de validation des ajustements de position des bornes intermédiaires, pour garantir leur opposabilité dans la durée.

4.4 — Volet socio-économique et communautaire

- **Concertation locale** — associer les autorités locales et communautés riveraines à toute intervention d'entretien ou d'aménagement du corridor, notamment à proximité des points de passage.
- **Valorisation des points de passage** — étudier le potentiel des points de passage existants comme leviers d'échanges transfrontaliers encadrés (marchés, mobilité locale), en lien avec les autorités douanières.

4.5 — Volet environnemental

- **Coordination avec les aires protégées** — associer en amont les gestionnaires des réserves forestières et aires protégées limitrophes à toute planification d'entretien du corridor.
- **Suivi de l'évolution du couvert forestier** — envisager un suivi par imagerie satellite de la couverture forestière le long du corridor, en complément des missions terrain, pour anticiper les besoins de dégagement.

5. Gouvernance, suivi et indicateurs proposés

- Part des bornes principales vérifiées par GPS au cours des 24 derniers mois (cible : 100 %).
- Délai moyen entre un relevé de terrain et sa disponibilité dans l'outil cartographique.
- Nombre de bornes signalées « à risque » (érosion, zone inondable, déterrement) faisant l'objet d'un suivi actif.
- Fréquence des réunions de la commission mixte de suivi.

6. Limites de l'étude et prochaines étapes

- Le tracé du corridor affiché sur la carte relie les bornes en ligne droite ; il ne constitue pas un relevé GPS du cheminement réel et ne doit pas servir de référence métrique précise.
- La coordonnée de BP47 reste historique et non confirmée — sa reconfirmation devrait être une priorité de la prochaine mission conjointe.
- Les informations relatives aux aires protégées et localités environnantes proviennent du fond de carte OpenStreetMap et non des rapports officiels de bornage ; elles sont à confirmer.
- Les bornes intermédiaires et points de passage ne disposent pas encore de photographies de terrain — un axe de complément documentaire pour une prochaine mission.

Comme rappelé dans l'outil cartographique lui-même, toute décision d'aménagement doit être précédée d'une vérification du mandat légal, d'une évaluation de la sécurité des usagers, des impacts locaux, de l'accessibilité saisonnière, du coût complet de l'intervention et d'une validation de terrain.