



A Afrique
A Atlantique

RÉFLEXIONS SUR LA FORCE DE TRAVAIL DANS LES MILIEUX PORTUAIRES ET PÉRI-PORTUAIRES

DIRIGÉ PAR
Alexis B. N'GUESSAN et Akou LOBA



FONDATION
Sefacil
LOGISTIQUE - PORTUAIRE - MARITIME

éditions
ems
MANAGEMENT
& SOCIÉTÉ



Collection « **Afrique Atlantique** » dirigée par
Yann **ALIX** et Benjamin **STECK**

La collection « Afrique Atlantique » a été créée en 2017 pour diffuser les travaux de recherche appliquée d'un collectif pluridisciplinaire majoritairement composé de jeunes universitaires francophones africains.

L'avenir du continent repose sur la modernisation de solutions maritimes, portuaires et logistiques qui fécondent les territoires et accompagnent une croissance inclusive. La collection « Afrique Atlantique » héberge des expertises académiques mais aussi des travaux opérationnels issus de l'expérience des praticiens de la logistique maritime et portuaire africaine.

L'histoire et la géographie, la sociologie et l'économie, le droit et les sciences de gestion : la complémentarité des analyses publiées permet d'accompagner une diffusion élargie du savoir et des savoir-faire. Universitaires, journalistes, décideurs publics et investisseurs privés constituent le lectorat d'une collection qui met en libre accès gratuit les productions *via* le site de l'éditeur partenaire EMS.

RÉFLEXIONS SUR LA FORCE DE TRAVAIL DANS LES MILIEUX PORTUAIRES ET PÉRI-PORTUAIRES

Dirigé par

Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN
et Akou Don Franck Valery LOBA

— éditions —
ems
MANAGEMENT
& SOCIÉTÉ

136 boulevard du Maréchal Leclerc
14000 CAEN

© Éditions EMS, 2018

ISBN : 978-2-37687-257-3
(versions numériques)

SOMMAIRE

Le mot des initiateurs	8
-------------------------------------	----------

Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN et Akou Don Franck Valery LOBA

Préface.....	10
---------------------	-----------

Yann ALIX

Leçon inaugurale

Échelles et temporalités des relations ville-port au prisme de l'emploi et du développement socio-économique local : bilan et retour d'expérience	14
---	----

César DUCRUET

Comité scientifique.....	21
---------------------------------	-----------

Comité de lecture	23
--------------------------------	-----------

Introduction.....	24
--------------------------	-----------

Raymond WOESSNER

PREMIÈRE PARTIE

Typologie et organisation des entreprises et activités économiques dans les milieux portuaires et péri-portuaires

Chapitre 1.

Le travail au port autonome de Lomé (Togo) : acteurs et organisation des activités économiques	31
--	----

Follygan HETCHELI, Iléri DANDONOUGBO

Chapitre 2.

Offre de services et petits commerces dans le périmètre du port de Cotonou au Bénin	55
---	----

ALLAGBÉ S. Benjamin

Chapitre 3.

Le transit portuaire et le transport maritime des marchandises agricoles :
le cas des produits cacao au port d’Abidjan (Côte-d’Ivoire) 78
OUATTARA Seydou

Chapitre 4.

L’application du Code ISPS dans les ports de la côte Ouest africaine :
difficultés de sa mise en œuvre aux ports de Dakar et de Port-Gentil 101
Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA, François Edgard FAURE

DEUXIÈME PARTIE

**Profil socio-économiques et identités sociales des travailleurs en milieux
portuaires et péri-portuaires**

Chapitre 5.

L’implication du travailleur indépendant dans le fonctionnement des activités
portuaires : le cas du port d’Abidjan 123
ADIKO Simplicie, KABLAN N’guessan Hassy Joseph

Chapitre 6.

Conditions de travail des dockers au port d’Abidjan 139
KOUTOU Claude

Chapitre 7.

Les déterminants du choix résidentiel des « dockers » du port autonome
d’Abidjan 160
MAI Gilles-Harold Wilfried, ASSI Odilon Ulrich Akoto, ALOKO N’Guessan Jérôme

Chapitre 8.

Les dockers du port de Livourne, entre image et réalités portuaires 174
Francesca MORUCCI, Julie BICOCCI

Chapitre 9.

Les camionneurs en stationnement au port d’Abidjan 192
YAO Beli Didier, KONAN Koffi Cyriaque, TAPE Bidi Jean

Chapitre 10.

Environnement socioéconomique de la mobilité des travailleurs du port
d’Abidjan 211
*LOBA Akou Don Franck Valéry, N’GUESSAN Atsé Alexis Bernard, MOUTO Gnakan
Maguil*

Chapitre 11.

Conditions de vie et organisation de la communauté des pêcheurs de Vridi-Zimbabwe en zone portuaire à Abidjan (Côte-d'Ivoire).....234

LOBA Akou Don Franck Valéry, KOULAI-DJEDJE Edith, N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard

TROISIÈME PARTIE

Responsabilités des activités économiques dans la dégradation de l'environnement et des écosystèmes en milieux portuaires et péri-portuaires

Chapitre 12.

Activités économiques et dégradation de la berge lagunaire des villages autochtones Ebrié.....252

DIBY Kouakou Martin

Chapitre 13.

Gestion des pneus usagés au port autonome de Cotonou : un défi environnemental.....278

VIGNINOUE Toussaint, BALOUBI David, AKPOVI S. Marcel Serge

Chapitre 14.

Controverse autour des poussières métalliques issues de l'entreposage et de la manutention du vrac solide du port de Québec : une analyse interdisciplinaire pour l'éducation au développement durable299

DOH Yao Honoré

Conclusion générale.....324

Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN, Akou Don Franck Valery LOBA

Présentation des auteurs.....326

Le mot des initiateurs

*Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN et Akou Don Franck Valery LOBA
Institut de Géographie Tropicale
Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire*

Le présent ouvrage *Réflexions sur la force de travail dans les milieux portuaires et péri-portuaires*, qui fait suite au premier intitulé *Le port dans la ville*, est le fruit d'une seconde expérience scientifique qui nous rassemble voilà déjà deux ans, autour de la problématique des relations ville-port. Cet opus nous donne d'avancer en eaux profondes dans le domaine de la publication scientifique.

En effet, ce second volume a réuni un faisceau de chercheurs de divers horizons, qui ont trouvé dans le cadre de cet ouvrage collectif, un espace d'échanges et de partage d'expériences. C'est le lieu de saluer la fondation SEFACIL qui est constamment à nos côtés, depuis la première expérience amorcée dans le courant de l'année 2016. Au Délégué Général de ladite fondation, Dr Yann ALIX, nous réitérons notre infinie reconnaissance pour son implication personnelle dans ce projet. Nous marquons notre profonde gratitude au Professeur émérite Benjamin STECK, Directeur de la collection « Afrique Atlantique » qui a accepté d'héberger cet ouvrage et qui s'est personnellement impliqué dans son élaboration.

Merci à nos collègues d'Italie, du Canada, du Cameroun, du Bénin, du Gabon, du Togo et de la Côte-d'Ivoire, qui de par leur contribution, ont donné forme et vie à notre initiative commune. Chers collègues, trouvez au-delà des mots l'expression de notre gratitude. La confiance à nous manifester est la preuve que la science est fédératrice et sait rassembler même au-delà des frontières, mais aussi

la parfaite illustration de la pertinence de la problématique soulevée par notre projet.

Nos remerciements vont également à la Présidence de l'Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan (UFHB), à l'UFR des Sciences de l'Homme et de la Société (SHS), à l'Institut de Géographie Tropicale (IGT), à sa direction et à tout son corps professoral. Merci pour votre implication dans la réalisation de ce projet.

Une mention toute particulière aux membres des comités scientifique et de lecture, dont la détermination et l'acharnement au travail nous ont permis de relever le défi et de réussir cet autre challenge.

Nous terminons en réitérant l'importance de la nécessaire redéfinition de la ville portuaire et ce, au vu des mutations structurelles et sociales du contexte mondiale actuel. La mer ouvre de plus en plus de routes, initie une foule d'interactions sur les façades littorales, imposant ainsi de nouvelles logiques aux ports et aux villes qui les abritent. Consacrer donc ce volume, troisième opus de la collection « Afrique Atlantique », à la force de travail dans l'univers portuaire et péri-portuaire, ambitionne en toute légitimité, mettre en évidence et faire comprendre son apport à cette nouvelle contextualisation des relations ville-port, sur le plan de l'offre d'emploi, de la puissance de la main-d'œuvre et des effets qui en résultent. La géographie contemporaine doit s'impliquer davantage dans cette réflexion où les logiques des interactions aboutissent à la construction de nouveaux espaces urbains structurellement et économiquement plus complexes.

Merci à tous et bonne lecture.

Préface

Yann ALIX
Fondation SEFACIL (France)

Les métropoles portuaires subsahariennes demeurent les poumons économiques et sociétaux pour des Nations toujours largement tributaires des échanges intercontinentaux. La concentration des populations sur les franges littorales du continent s'accélère dans la perspective de trouver un meilleur cadre de vie grâce à une activité professionnelle pérenne. Les interfaces portuaires occupent une place de choix dans l'attractivité de ces territoires. Ils magnétisent en quelque sorte les espoirs de trouver un emploi, que ce soit dans un secteur informel toujours incontournable ou, de manière nettement plus structurante, un « vrai » emploi dans une autorité publique liée au transport et à la logistique.

Avec le transfert de responsabilité et d'opération des activités conteneurisées vers le secteur privé au milieu des années 2000 dans la plupart des ports subsahariens, la professionnalisation des emplois dockers fut une manne d'emplois très importante. La manutention conteneurisée continue de générer des emplois stables qui eux-mêmes permettent de faire vivre des familles qui habitent dans des territoires souvent à proximité des terminaux portuaires.

Dorénavant, des records de productivité se battent sur les terminaux à conteneurs d'Abidjan, de Cotonou ou de Tema, mettant en perspective un vrai rattrapage qui n'est pas uniquement dû à une plus grande mécanisation, un outillage plus adapté et des procédures optimisées. Il repose sur la capacité humaine et le professionnalisme des forces de travail locales, formées dorénavant aux meilleurs standards internationaux. Fait caractéristique de la main-d'œuvre portuaire

africaine, elle demeure socialement stable, avec de faibles perturbations dues à des mouvements de grèves. L'héritage syndical et le corporatisme historique n'ont que peu de prise sur les activités quotidiennes du port. Cela n'empêche pas de relever de profonds dysfonctionnements, selon que l'on manutentionne des marchandises générales diverses, des conteneurs ou des marchandises en vrac.

L'ouvrage *Réflexions sur la force de travail dans les milieux portuaires et péri-portuaires* apporte un éclairage précieux sur la diversité des typologies de métiers, de services et de plus-value que génère une communauté portuaire africaine. Les interrelations entre le port, la ville et ses habitants demeurent organiques, pour ne pas dire charnelles tant les intensités d'actions sont vives. Cette interaction dynamique s'ajuste, mue et évolue en fonction des opportunités d'emplois et du développement des services. Un écosystème bouillonnant vit du port alors que la communauté portuaire ne saurait faire fructifier ses installations sans la disponibilité de forces vives agiles. Les ports et leurs communautés d'acteurs demeurent bien souvent les plus gros employeurs nationaux ; que les travailleurs soient issus de la fonction publique ou non, qu'ils soient comptabilisés dans le secteur formel ou s'activent dans la diversité des profils de l'informel.

Ce que l'on qualifie parfois à tort « d'activités péri-portuaires » reste la caractéristique fondamentale du paysage portuaire du continent. Petits commerces, restauration, coursiers, services aux camions en transit, vente à la sauvette : une somme considérable de valeur économique et sociétale se crée chaque jour au gré des mouvements de marchandises qui entrent, se transforment et sortent des territoires portuaires. Quand l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a imposé une sécurisation de ces mêmes territoires portuaires via le Code ISPS, les autorités portuaires ont dû « faire un grand ménage » qui eut comme incidence de mieux organiser les espaces en localisant, par exemple, les services de restauration dans des lieux dédiés, mieux équipés et plus salubres. Mais il n'en demeure pas moins que les métropoles portuaires africaines présentent toujours ce formidable capharnaüm productif où les valeurs ajoutées finissent par s'agréger à chaque étape de l'importation, de l'exportation et de la transformation d'une marchandise.

Avec des taux de croissance supérieurs à 5 % et des perspectives encore plus prometteuses pour certaines communautés portuaires, les défis persistent cependant. Pollutions environnementales, pression et spéculation foncières, congestion routière et accidentologie, et même tensions raciales et ethniques avec les stationnements pro-

longés des camions sahéliens en transit, la somme des externalités peut se transformer en poudrière sociale. Pour les acteurs portuaires, tout cela se traduit la plupart du temps en perte d'efficacité, de productivité et de fiabilité. Le sujet particulier de la congestion métropolitaine est à l'agenda des acteurs publics sous la pression du mécontentement des acteurs privés... et des populations riveraines. Cela suppose de disposer de visions stratégiques basées sur des diagnostics que plusieurs des contributions du présent ouvrage étayent d'analyses de terrain.

Le politique ne peut rien seul. Un dialogue multipartite doit s'engager rapidement pour que milieux portuaires et péri-portuaires restent des cœurs de croissance. Il implique :

- les décideurs et planificateurs publics ;
- la communauté d'affaires de l'écosystème maritime, portuaire et logistique ;
- la société civile et les riverains ; et, sans être exhaustif ;
- les experts universitaires ou encore les spécialistes-observateurs des ONG.

Le maître-mot qui revient dans ces perspectives stratégiques est gouvernance. Les écosystèmes portuaires du continent doivent devenir les vitrines d'un développement inclusif et visionnaire. Les dialogues et rapports de force entre toutes les forces vives des chaînes de valeur africaines supposent des organes de gouvernance adaptés, ouverts et décisionnaires. La force de travail dans les milieux portuaires et péri-portuaires exprime très rarement ses revendications et ses aspirations. Une compréhension politique de ces enjeux fondamentaux s'avère déterminante pour la construction sociétale, économique et environnementale de la plupart des Nations du continent africain.

Puisse ce nouvel opus, qui regroupe les contributions d'universitaires africains, européens, canadiens et coordonné par N'guessan Atsé Alexis Bernard et Akou Don Franck Valéry Loba, apporter des pistes de réflexions à toute la communauté portuaire et péri-portuaire du continent, voire même d'ailleurs. Les travaux de recherche, essentiellement menés au contact direct avec les protagonistes de l'action portuaire, apportent des préconisations pratiques. La fondation SEFACIL a fait le pari de construire des passerelles entre le savoir appliqué du monde académique et les besoins opérationnels des professionnels maritimes, portuaires et logistiques. Les 14 chapitres

présentés avec efficacité et rigueur dans ce tome 3 de la collection « Afrique Atlantique » en sont une nouvelle illustration.

Leçon inaugurale

Échelles et temporalités des relations ville-port au prisme de l'emploi et du développement socio- économique local : bilan et retour d'expérience

*César DUCRUET,
Directeur de Recherches CNRS
UMR 8504 Géographie-cités, 75006 Paris, France*

1. Introduction

Douze ans déjà se sont presque écoulés depuis qu'alors jeune docteur l'un de mes premiers articles en anglais faisait la remarque suivante : « *la question des relations ville-port est ancienne, mais elle manque encore de réponses* » (Ducruet et Lee, 2006). Ce positionnement scientifique faisait écho aux travaux de Madeleine Brocard (1988) sur cette question, car si les réponses ont abondé depuis, « *l'on dispose aujourd'hui de nombreux exemples de relations ville-port, mais l'on n'a pas beaucoup avancé sur les concepts sous-jacents, sur leur validité dans le temps* » (Brocard, 1995). Cette leçon inaugurale propose ainsi plusieurs pistes de réflexion tout en faisant un bref état des lieux des connaissances sur ce sujet, avec la « force de travail » ou du moins l'emploi, et plus largement la valeur ajoutée, comme question principale. En quoi les villes portuaires sont-elles différentes des autres villes, et au-delà, en quoi les villes non-portuaires sont-elles maritimes ? Comment a-t-on progressé dans la compréhension des mécanismes de la coévolution ville-port,

tant sur le plan quantitatif que qualitatif ? Quels sont les enjeux nouveaux qui se posent pour les villes portuaires du monde entier, à la lumière du récent « *retour du port dans la ville* » (El Hosni, 2017) et des initiatives multiples qui se multiplient tant du côté des acteurs que de celui des chercheurs ?

2. La dimension conceptuelle : qu'est-ce qu'une ville portuaire hier et aujourd'hui ?

Les géographes des années 1960 aux années 1990 observèrent et modélisèrent l'effacement progressif de la fonction portuaire, surtout dans les grandes villes, pour de multiples raisons : croissance du commerce, difficulté d'accroître la superficie du port au centre-ville pour manutentionner ces flux, diversification fonctionnelle de l'économie urbaine et tensions autour de l'utilisation du sol (rente foncière) au niveau de l'interface ville-port et du « *waterfront* », libéralisation du secteur maritime et révolution de la conteneurisation menant à des stratégies d'acteurs globaux de plus en plus puissants (compagnies maritimes, intégration verticale avec la logistique et le transport multimodal) poussant à plus de concurrence portuaire, de recherche de terrains à bas prix pour la création de nouvelles infrastructures hors des villes congestionnées, de mise en place de systèmes « *hub-and-spokes* » favorisant les localisations optimales le long des routes maritimes majeures aux dépens des routes anciennes et traditionnelles plus ramifiées, etc.

Et pourtant, la CNUCED (2016) ne cesse de rappeler l'importance massive du transport maritime pour le commerce mondial, soit au moins 80 % en volume, dont 70 % en valeur pour le seul segment conteneurisé. Mais à quel prix ? Il semblerait que le concept de « ville portuaire » ait été remis en question de par le fait que les villes sont devenues davantage des contraintes ou freins que des avantages à la fluidité recherchée des flux origine-destination parcourant la planète. Le port est devenu synonyme de problème environnemental (pollution sonore, visuelle, industrielle), social (déliquescence de l'emploi portuaire, baisse de la valeur ajoutée des flux, technicisation du secteur), et économique (faible attractivité des ports envers les autres secteurs, rétention des emplois qualifiés dans les villes plus « centrales » dont celles non-portuaires). D'ailleurs, la plupart des travaux académiques sur les ports en économie, gestion, et recherche opérationnelle n'accordent aucune importance à la présence du port dans une ville. Les exemples abondent : la municipalité de Manille

aux Philippines décida en 2014 d'interdire aux camions la circulation urbaine à cause de la congestion engendrée, faisant perdre des « millions de dollars » à l'économie nationale par ce blocage, Manille étant à la fois la plus grande ville (capitale) et le plus grand port du pays. Avant la création du nouveau port de Busan, en Corée du Sud, la municipalité prélevait une « *container tax* » sur chaque poids lourd traversant la ville en se mêlant à la mobilité automobile quotidienne et endommageant par-là la voirie urbaine.

Les évolutions récentes des villes portuaires nous amènent à repenser ce concept de plusieurs façons imbriquées :

- échelle d'analyse : passer de l'interface ville-port à l'agglomération étendue (*city-region* en anglais) afin de mieux saisir en quoi la séparation physique et spatiale ne remet pas forcément en question la relation fonctionnelle, la ville continuant de commercer via des terminaux plus ou moins proches mais hors de son périmètre juridictionnel ;
- analyses comparatives : dépasser la monographie en vue de mettre en parallèle des structures et dynamiques convergentes ou divergentes d'une ville portuaire à une autre, comme dans la série d'études synthétisée par l'OCDE récemment (Merk, 2013) ;
- comparabilité : repenser et relativiser la séparation ville-port en termes de cycles et de différenciation régionale (Lee *et al.*, 2008), les temporalités et rythmes d'évolution n'étant pas les mêmes d'un continent à un autre ;
- rétroaction : intégrer les dynamiques récentes comme celle du « retour du port dans la ville » (El Hosni, 2017) observé à Londres, Jakarta, Taipei, Osaka et Tokyo, qui est appelé à devenir un nouveau modèle ou du moins une nouvelle phase des relations ville-port encore sous-estimée ;
- continentalisation : considérer les villes non-portuaires comme des villes maritimes en dépit de leur distance à la mer via le transport terrestre, toute ville étant plus ou moins approvisionnée et dynamisée par le transport maritime à des degrés divers (Mexico City, Paris, Madrid, Atlanta, Moscou).

3. La dimension empirique : que reste-t-il des amours ville-port ?

Plusieurs travaux récents abondent dans le sens d'une permanence ou d'un renouvellement des relations ville-port, de façon quantita-

tive ou qualitative. Le croisement de données régionales sur l'emploi par secteur d'activité et sur les trafics portuaires par types de marchandises permet de révéler d'intéressantes interdépendances entre la spécialisation des flux portuaires et la spécialisation socio-économique des régions abritant ces ports (Ducruet *et al.*, 2015). La même étude trouva d'intéressantes correspondances entre le type de région portuaire et la nature des politiques d'aménagement et de développement socio-économique (Ducruet et Itoh, 2016). La dimension historique (1890-2010) confirma une baisse de corrélation population/trafic dans le monde au niveau des villes portuaires proprement dites, mais une hausse de cette corrélation au niveau des aires urbaines élargies, côtières ou intérieures, desservies par des terminaux distants (Ducruet *et al.*, 2018). Si d'autres études ont démontré la permanence d'une symbiose ville-port en Asie particulièrement, il est cependant admis que les « hubs de transbordement » ne génèrent que peu de croissance urbaine et économique localement (Slack et Gouvernal, 2015). Pourtant, les villes littorales continuent de fournir aux ports des externalités positives, souvent ignorées, en termes de communauté d'intérêts, d'expérience dans le *trading*, de réseau d'acteurs locaux, ce qui peut varier d'un lieu ou d'un pays à un autre en fonction des traditions locales (Hall et Jacobs, 2012). En effet, les relations ville-port sont fondamentales mais devraient être abordées avec plus de finesse et de « délicatesse » (Hesse, 2013) tant elles sont complexes et contradictoires d'un lieu à un autre.

4. Discussion et ouverture : quel avenir pour le travail portuaire dans la ville ?

Suite aux discussions et pistes évoquées ci-dessus, il semble impératif d'ouvrir le débat ville-port à d'autres approches récentes ayant plongé plus avant au cœur de la question au niveau intra-urbain, dans un premier temps. Il s'agit par exemple de l'étude de l'émergence de start-ups à l'interface ville-port comme à Montréal et Rotterdam (Witte *et al.*, 2017), des territoires portuaires sous l'angle de l'écologie industrielle (Cerceau *et al.*, 2014), des réseaux de firmes industrielles au sein des villes portuaires comme Anvers (thèse en cours à l'université de Rotterdam), des réseaux d'acteurs privés et publics faisant émerger une communauté portuaire sous l'angle des réseaux sociaux (Hackenberg, 2013), de l'interconnexion entre réseau maritime et réseau terrestre mondiaux¹, ou encore de l'importance de

1 www.world-seastems.cnrs.fr

ports situés dans des pays tiers pour des villes intérieures comme Anvers, premier port de France et de Paris. Ce dernier cas est d'ailleurs éclairant à bien des égards.

Ainsi la « croissance verte » attire un nouvel emploi dans les villes portuaires, non directement associé à la manutention ou à la logistique, au niveau micro, comme les 750 emplois bientôt générés par l'installation d'éoliennes offshore au port du Havre. Mais au niveau macro, ces avancées pourront-elles compenser les effets de la concurrence portuaire féroce qui s'exerce le long du Range nord-européen du Havre à Hambourg ? Combien d'emplois sont-ils perdus (ou non-crés) au Havre en raison de la célèbre « fuite de trafic » vers le Benelux, qui oriente l'entreposage et le stockage au Nord-Est de l'Ile-de-France et constitue « l'un des corridors logistiques européens les plus denses mais le moins connu et étudié » (Ducruet, 2014). En quoi la construction du Canal Seine-Nord résorbera (au profit de l'axe Seine) ou accentuera-t-il (au profit d'Anvers) cette tendance ? Or les données précises sur les flux terrestres sont manquantes ; les cargaisons débarquées à Anvers (dont certaines destinées à arriver au Havre par camion) sont considérées commerce intra-européen après leur départ vers la France. Plusieurs solutions incongrues : compter un à un voire interviewer chaque camion traversant la frontière, placer des capteurs GPS sur chacun d'eux ? Une solution impossible : mettre la main sur les données confidentielles des transporteurs et/ou clients (importateurs surtout) pour reconstituer l'ampleur des dégâts, qui atteint, selon les estimations, entre 30 et 60% du commerce extérieur français. À une échelle intermédiaire, entre micro et macro, la rétention des emplois qualifiés par la région capitale française dans le secteur maritime rajoute à ce bilan inquiétant. Pourtant, l'intermodalité, les procédures douanières, la croisière, les réformes et le système de la TVA à l'import progressent et semblent donner au Havre, au terme de ses 500 ans d'existence, un souffle nouveau.

On continue dans le monde entier de s'inquiéter de la sous-qualification de l'emploi des régions et villes portuaires, les salaires des travailleurs portuaires étant aux Etats-Unis inférieurs à la « moyenne » (Grobar, 2008 ; Hall, 2009), de l'arrivée des très sélectifs *mega-ships* mais surtout de celles des navires autonomes, sans équipage, une fois la mode des « grues sans portier » déjà devenue un modèle largement répandu. Pour maintenir ou redonner la vie aux ports et villes portuaires, ces « soldats sur le front de la mondialisation », il est impératif de réfléchir à plusieurs échelles et à la transposabilité des mécanismes et des solutions d'un lieu à un autre, ainsi qu'à travers

l'histoire. Le présent ouvrage va dans ce sens et aura certainement un impact sur notre façon de comprendre cette problématique durable au sens propre et figuré.

Bibliographie

- Brocard M. (1988), Les relations fonctionnelles entre le port et la ville, *Proceedings of the First Annual Conference of the International Association Cities and Ports*, Le Havre, p. 69.
- Brocard M., Cantal-Dupart M., Bonillo J.-L., Lelarge P. (1995), Construire la relation ville-port : modèles, formes, activités, acteurs, *Vivre et habiter la ville portuaire, plan construction et architecture*, Cité-Projets, Actes du Colloque, 362-367.
- Cerceau J., Mat N., Junqua G., Lin L., Laforest V., Gonzalez C. (2014), Implementing industrial ecology in port cities: International overview of case studies and cross-case analysis, *Journal of Cleaner Production*, 74, 1, 1-16.
- CNUCED (2016), *Etude sur les transports maritimes*, Genève : Nations Unies.
- Ducruet C. (2014), Les ports de l'hexagone vont-ils rester en rade ?, *Atlas de la France et des Français*, La Vie / Le Monde, 62-63.
- Ducruet C., Cuyala S., El Hosni A. (2018), Maritime networks as systems of cities: the long-term interdependencies between global shipping flows and urban development (1890-2010), *Journal of Transport Geography*, 66, 340-355.
- Ducruet C., Itoh H. (2016), Regions and material flows: Investigating the regional branching and industry relatedness of port traffic in a global perspective, *Journal of Economic Geography*, 16, 4, 805-830.
- Ducruet C., Itoh H., Joly O. (2015), Ports and the local embedding of commodity flows, *Papers in Regional Science*, 94, 3, 607-627.
- Ducruet C., Lee S.W. (2006), Frontline soldiers of globalisation: Port-city evolution and regional competition, *Geojournal*, 67, 2, 107-122.
- El Hosni A. (2017), *Le Retour du Port dans la Ville*, Sarrebruck, Editions Universitaires Européennes.
- Grobar L.M. (2008), The economic status of areas surrounding major U.S. container ports: Evidence and policy issues, *Growth and Change*, 39, 3, 497-516.
- Hackenberg K. (2013), *La Communauté Portuaire – Le Mode de Gouvernance d'un Port Mondial au XXI^e Siècle*, Sarrebruck, Editions Universitaires Européennes.
- Hall P.V. (2009), Container ports, local benefits and transportation worker earnings, *Geojournal*, 74, 1, 67-83.
- Hall P.V., Jacobs W. (2012), Why are maritime ports (still) urban, and why should policy makers care?, *Maritime Policy and Management*, 39, 2, 189-206.
- Hesse M. (2013), Cities and flows: re-asserting a relationship as fundamental as it is delicate, *Journal of Transport Geography*, 29, 33-42.
- Lee S.W., Song D.W., Ducruet C. (2008), A tale of Asia's world ports: The spatial evolution in global hub port cities, *Geoforum*, 39, 1, 372-385.

- Merk O. (2013), *The Competitiveness of Global Port-Cities*, Synthesis Report, Paris, OECD.
- Slack B., Gouvernal E. (2015), Container transshipment and logistics in the context of urban economic development, *Growth and Change*, 47, 3, 406-415.
- Witte P., Slack B., Keesman M., Jugie J.H., Wiegman B. (2017), Facilitating start-ups in port-city innovation ecosystems: A case study of Montreal and Rotterdam, *Journal of Transport Geography*, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.03.006>

Comité scientifique

ALIX Yann, Fondation SEFACIL, France.

ALLA Della André, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

ALOKO-N'GUESSAN Jérôme, Directeur de recherches, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

ANOH Kouassi Paul, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

ATTA Koffi, Maître de recherches, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

DIBI Pauline, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

ESSAN Kodja Valentin, Maître-assistant, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

GNABELI Yao Roch, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

GOGBE Téré, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

HAUHOUOT Asseypo Célestin Paul, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

KABLAN N'guessan Hassy Joseph, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

KASSI-DJODJO Irène, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

KOFFI-DIDIA Adjoba Marthe, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

KOFFIE-BIKPO Céline Yolande, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

KOLI BI Zueli Bernard, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

KONAN Kouadio Eugene, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

LOBA Akou Don Franck Valéry, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

N'GOTTA N'guessan Roger, Maître-assistant, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard, Maître-assistant, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

NASSA Dabié Axel Désiré, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

STECK Benjamin, Professeur émérite, Université du Havre, France.

SY Boubou Aldiouma, Professeur titulaire, Université Gaston Berger, Saint-Louis, Sénégal.

TAPE Bidi Jean, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

TOURE Mamoutou, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

WOESSNER Raymond, Professeur, Université Paris Sorbonne, Paris IV, France.

Comité de lecture

ALIX Yann, Fondation SEFACIL, France.

BOISGIBAUT Louis, Enseignant, Rectorat de Paris/HEC Paris, France.

BOSSON Eby Joseph, Maître-assistant, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

ESCACH Nicolas, Maître de conférences, Sciences Po Rennes, France.

KAMBIRE Bebe, Maître-assistant, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire

KOUASSI Kouakou Firmin, Maître-assistant, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

LOBA Akou Don Franck Valéry, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard, Maître-assistant, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

OURA Kouadio Raphaël, Chargé de recherche, Université Alassane Ouattara Bouaké, Côte-d'Ivoire

SERRY Arnaud, Maître de conférences, Université du Havre, France.

STECK Benjamin, Professeur émérite, Université du Havre, France.

SY Boubou Aldiouma, Professeur titulaire, Université Gaston Berger, Saint-Louis, Sénégal.

YORO Cyril Julien, Maître-assistant, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte-d'Ivoire.

Introduction

Raymond WOESSNER

Professeur, Université Paris Sorbonne (Paris IV)

Lorsque sur la toile on visite le site internet d'un port, un objet technique apparaît avec ses facilités, ses opérateurs, sa gouvernance, ses quais, ses grues et ses capacités d'entreposage. Une fois décapée la dimension communication mise en avant par la contemplation d'un écran, on peut plus ou moins en déduire l'importance et les performances du port, mais le mystère reste entier sur les externalités qui l'animent. Celles-ci génèrent un contexte économique, social et environnemental qui apporte de la valeur ajoutée à l'entreprise présente ou qui, au contraire, entraîne des coûts qui en réduisent la profitabilité. Les externalités pèsent lourd dans le fonctionnement et les évolutions de la plate-forme concernée. Le système portuaire mondial tend à réfuter cette complexité. Il essaie de la réduire à la portion congrue en adoptant un modèle standardisé, avec une gouvernance portuaire de type *landlord* et la présence d'un oligopole d'opérateurs qui se partage le marché, le tout appuyé à une zone franche. Et cela non sans succès quand on voit la prospérité fulgurante de Tanger Med au Maroc ou encore celle des 35 zones franches des Émirats Arabes Unis. En ce sens émerge une uniformisation portuaire fondée sur une forme de rationalité établie par le mode capitalistique contemporain et préconisée par la Banque mondiale depuis le début des années 2000. Les ports guinéens ont commencé à s'engager dans cette voie par une série de réformes. Ils creusent des bassins en eau profonde (comme San Pedro en Côte-d'Ivoire avec la MSC en 2009 et Kribi au Cameroun avec la CMA CGM associée au Chinois

CHEC en 2018), ils se digitalisent pour réduire les temps de transbordement et de stockage sur les terre-pleins.

Mais le processus d'intégration global est loin d'être achevé, y compris dans les pays anciennement industrialisés, et peut-être ne le sera-t-il jamais face à la prégnance de la diversité des situations locales. Un port peut être déconnecté de son contexte et fonctionner comme une enclave. Tanger Med le prouve en tant que hub de conte-neurs. Mais dès qu'un port travaille pour un hinterland continental, il se fait en quelque sorte rattraper par les externalités, à moins d'arrimer le développement local à des logiques qui survolent elles aussi le territoire, grâce à des infrastructures dédiées et des zones franches solidement grillagées, comme on peut le voir dans les parages de l'Automotive City tangeroise. Il y a donc un choix politique et culturel à faire : faut-il exploiter sans état d'âme les ressources de la mondialisation libérale ou un territoire peut-il rester lui-même, jusqu'à un certain point en tout cas ? Sur le littoral guinéen, « la liste des maux des ports [...] est longue : engorgement, lenteur des procédures administratives et douanières, délais de transport pré- et post-acheminement considérables, corruption endémique, insécurité, faible investissement de la part des pouvoirs publics, forte emprise des acteurs internationaux bien que les situations soient très variables d'un pays à un autre ». A priori, il est exclu d'en rester à cette situation, puisque l'OMI et les États-Unis en particulier exigent l'application des normes de sécurité ISPS depuis 2002. Or ces normes sont ambivalentes. D'un côté, elles transforment la plate-forme portuaire en camp retranché, la coupent de la ville, en éjectent quantité d'entreprises et d'usagers des interstices où ils viennent traditionnellement faire affaire ou trouver de quoi survivre (MADOUNGOU NDJEUNDA Guy Merlo, FAURE François Edgard). De l'autre, elles présentent une opportunité pour tenter de remédier aux « maux » des ports.

La connaissance des externalités portuaires, des freins et des opportunités qu'elles peuvent offrir, constitue par conséquent un vrai sujet. Celui-ci ne peut pas être appréhendé par les seules données chiffrées. Son analyse nécessite un examen approfondi reposant sur des enquêtes de terrain cadrées et interprétées par un champ conceptuel et méthodologique donné.

La présente publication interroge les spécificités typiques de pays émergents africains avec des études abidjanaises et guinéennes principalement, de Dakar à Port-Gentil, plus quelques exemples exotiques qui viennent en contrepoint, avec Livourne et Québec. Les ports guinéens se caractérisent par une forte croissance de l'activité

portuaire, par des infrastructures qui sont en général marquées par le sous-investissement et que l'on compense vaille que vaille par des solutions de remplacement fondées sur l'ingéniosité, notamment dans les « hauts lieux de la débrouille ». Faute de moyens, l'État et l'autorité administrative en général peinent à affirmer leurs missions régaliennes. Il arrive à leurs agents mal payés d'institutionnaliser des formes de racket.

Il apparaît nécessaire de sortir du port à proprement parler tout en l'observant dans sa relation avec la ville qui l'entoure, sinon dans tout l'hinterland guinéen et sahélien. L'augmentation des difficultés du monde rural conduit nombre de déshérités à tenter leur chance dans ces aimants de la modernité que sont les ports. Celui d'Abidjan est par exemple le 2^e employeur de la ville avec plus de 50 000 emplois. Il serait aussi la 2^e plate-forme africaine la plus performante après celle de Durban (Afrique du Sud).

L'ouvrage reprend la logique du développement durable avec l'activité économique à proprement parler en première partie, la question sociale en deuxième partie et les problématiques environnementales en troisième partie.

Un premier élément concerne les flux traditionnels hérités de la période coloniale. Ils sont dévoilés dans leur complexité au port d'Abidjan avec l'exemple du cacao, où coexistent différents opérateurs et filières ; la Côte-d'Ivoire est en outre un importateur de chocolat. Par lots de 385 sacs de 65 kg ou en vrac, le cacao est préparé, entreposé et contrôlé directement derrière le port. Il est de plus en plus souvent conteneurisé. La traçabilité des fèves est assurée par des organismes relevant tous du secteur public (OUATTARA Seydou).

Le secteur informel est-il un « mal nécessaire » ? Dans le port de Lomé (Togo) en pleine croissance et devenu par ailleurs un vaste centre commercial pour les produits importés, 28 % de l'activité relève de l'économie souterraine. On recense plus de 2 700 points de vente informels dans les « interstices » du port avec de nombreux micro-commerces (HETCHELI Follygan, DANDONOUGBO Iléri). Le port de Cotonou (Bénin) génère lui aussi une large palette de services de ce type à travers un foisonnement et une diversité spectaculaires (ALLAGBE S. Benjamin). Encadrer ou contraindre ce secteur freinerait l'activité, compliquerait la vie des entreprises et en détruirait certaines, ce qui aurait des conséquences sur l'ensemble de l'économie nationale et régionale quand on voit le poids des ports comme porte d'entrée et de sortie par rapport à la relative faiblesse des échanges terrestres. Mais faut-il pour autant s'accom-

moder de cette situation ? Correspond-elle à une étape du processus de développement ou bien est-elle définitivement consubstantielle à l'Afrique guinéenne ?

La problématique des dockers constitue un univers à elle seule. Historiquement, dans les ports européens ou asiatiques, la population était précarisée et payée à la tâche. On retrouve aujourd'hui ce phénomène dans les ports ivoiriens, où ce sont des travailleurs étrangers qui portent le fardeau en tant que travailleurs indépendants, principalement comme manutentionnaires et transporteurs. Leur vie est pénible : recrutement au jour le jour, charges de 20 à 50 kg, 10 heures de travail quotidien, salaires d'environ 3 à 6 euros par jour, nuitées passées sur place à cause de la cherté des migrations pendulaires, maladies professionnelles et départs vers d'autres horizons dès 33 ans (ADIKO Simplicie, KABLAN N'Guessan Hassy Joseph). Même pour les dockers proprement dits, qui gagnent de 80 à 200 euros par mois selon les catégories, les conditions de travail restent difficiles et dangereuses ; les tenues de sécurité sont inexistantes ; à Abidjan, 92 % des dockers se déclarent insatisfaits de leur situation et de fait peu de jeunes viennent rejoindre la profession (KOUTOU Claude). Toujours à Abidjan, on s'attendrait à ce que les dockers habitent à proximité du port mais, en réalité, ils résident plutôt au nord de la ville, à 20 km de là, ou éventuellement à l'est, dans différents quartiers qui leur sont financièrement accessibles et où ils peuvent retrouver une ambiance socioculturelle (l'ethnie Krou est la plus représentée) ou religieuse adéquate (beaucoup sont musulmans) (MAI Gilles-Harold Wilfried, ASSI Odilon Ulrich Akoto, ALOKO N'Guessan Jérôme,). Venir au travail suppose la mobilisation de toutes les solutions avec une montée en puissance des taxis collectifs privés du fait de l'urbanisation effrénée de la ville, de l'allongement des distances parcourues et de la carence des transports publics (LOBA Akou Don Franck Valéry, N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard, MOUTO Gnakan Maguil).

Quant aux camionneurs, ils circulent entre Abidjan, la Côte-d'Ivoire et les pays voisins. Le port d'Abidjan leur permet de ne jamais voyager à vide. Leurs conditions de vie sont rudes, avec des attentes parfois interminables (jusqu'à 45 jours) et une vie qui s'organise sur le bitume lorsqu'ils stationnent pour 80 % d'entre eux le long des boulevards d'accès. La petite gare de fret (180 camions) est dépréciée par les chauffeurs car jugée chère et contraignante. La plupart d'entre eux sont des musulmans pauvres, analphabètes pour plus de la moitié, venant du Burkina, Mossi en tête, et du Mali, avec d'abord des Bambara. Ce sont presque tous des artisans du secteur

informel. Le camionneur embauche un apprenti ; par rotation avec l'arrière-pays, il touche environ 500 euros dont il doit déduire des frais généraux (racket, petites réparations, frais de bouche, rétribution de l'apprenti) (YAO Beli Didier, Konan Koffi Cyriaque, TAPE Bidi Jean).

La proximité d'un port est-elle susceptible de déstructurer une activité proche ? La réponse est négative dans le cas des pêcheurs d'origine ghanéenne de Vridi Zimbabwe. Malgré des conditions de vie insalubres, ceux-ci forment une communauté qui reste active depuis les années 1950 autour de la pêche au thon, en lagune comme en pleine mer. Il leur arrive de travailler ponctuellement au port d'Abidjan pour des tâches qu'ils jugent mal payées (LOBA Akou Don Franck Valéry, KOULAI-DJEDJE Édith, N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard).

L'extension du port d'Abidjan génère un conflit d'usage lorsqu'il veut exproprier des villageois pour reprendre des terres dont il a besoin pour son expansion, alors que les villageois entretiennent une relation de type sacré avec leur territoire. L'extraction du sable qui conduit à l'érosion des berges, la pêche (masculine) et le fumage (féminin), les quartiers informels, les eaux usées de Yopougon qui se déversent dans la lagune, celles produites par le broyage du manioc et le marché spontané d'Abobo-Doumé, tout cela constitue un cadre de vie peu amène et pollué (DIBY Kouakou Martin).

Un port génère des déchets, dont les pneus usagés des camions ne sont pas les moindres. Leur enlèvement est à charge de la collectivité ; les pneus sont rarement recyclés (peints en rouge et blanc, ils peuvent devenir des balises antichocs) ; il y a péril en la demeure car le problème s'amplifie alors que les pneus sont des foyers de diffusion de maladies (VIGNINOU Toussaint, BALOUBI David, AKPOVI S. Marcel Serge). À Québec, les poussières métalliques émises par les industries du port contiennent des métaux lourds, ce qui a provoqué un conflit avec la population ; il en ressort que l'on a peu tenu compte des habitants des quartiers les plus pauvres et que, dans les écoles, l'éducation à l'environnement reste un défi à relever (DOH Yao Honoré).

Face aux logiques du développement durable et à la richesse du sujet, l'ensemble de l'ouvrage n'établit pas une synthèse complète de la problématique des ports africains. Il propose une série d'éclairages au gré des recherches des différents auteurs. Il n'en ressort pas moins que les problèmes d'hier sont toujours là (génie de l'improvisation face aux dysfonctionnements divers, conditions de travail

et de vie difficiles du fait de la précarisation et de l'analphabétisme) et que ceux de demain frappent déjà aux portes de l'Afrique (dégradation de l'environnement faute de solutions pour la gestion des déchets et l'aménagement du territoire en général ; dilapidation du capital naturel).

Beaucoup de contributions évoquent la création d'une Afrique « fluide » avec l'émergence d'une façade littorale et d'un hinterland connecté par des corridors logistiques qui seront les piliers d'une croissance que l'on souhaite durable. C'est au fond ce que la Chine vient de réaliser pour elle-même et qu'elle projette désormais au-delà de son territoire avec les nouvelles Routes de la Soie. C'est pourquoi il appartient aujourd'hui aux acteurs opérant en Afrique guinéenne et sahélienne d'organiser un jeu d'acteurs cohérent et efficace à partir des villes portuaires.

Or, l'Afrique ne connaîtra sans doute jamais « l'âge d'or des dockers », comme l'a connu Livourne dans les années 1960-1980, lorsque le *portuale* incarnait le citoyen-type de la ville, qu'il partageait une conscience de classe avec ses collègues et qu'il obtenait d'importantes avancées sociales grâce à la cohésion revendicatrice du groupe (MORUCCI Francesca, BICOCCI Julie). À partir des années 1980, cette phase historique a été balayée par le libéralisme économique. Il faut à présent imaginer de nouvelles solutions. En Afrique, face à la croissance démographique qui perdure et à l'urbanisation sans frein qui en résulte, face à la pénurie de moyens et à la faiblesse des qualifications professionnelles, les défis à relever sont immenses et inédits. Hier comme aujourd'hui, la ville-port africaine est au cœur de la construction de la modernité et de la structuration des territoires avec des hinterlands internationaux et des avant-pays globalisés. Peu efficace économiquement, le secteur informel ne peut que produire de la misère sociale et des espaces pollués, mais il reste néanmoins indispensable à la survie du plus grand nombre. Il y a là un paradigme à surmonter si l'on veut progressivement effacer l'informel au profit d'un monde structuré. Mais le risque est de voir coexister un double système, avec d'une part de grandes entreprises globalisées qui prennent à leur charge les carences du secteur public (infrastructures, équipements, transports, formation, sécurité), et avec d'autre part la pérennisation de la « débrouille » traditionnelle pour le plus grand nombre.

PREMIÈRE PARTIE

**Typologie et organisation des entreprises
et activités économiques dans les milieux
portuaires et péri-portuaires**

Chapitre 1.

Le travail au port autonome de Lomé (Togo) : acteurs et organisation des activités économiques

Follygan HETCHELI
Iléri DANDONOUGBO

Résumé

Le renouveau du Port Autonome de Lomé depuis les années 2000 a nécessité l'exploitation d'une importante main-d'œuvre aussi bien dans le secteur formel qu'informel. À cette période, un parc public et trente-et-un parcs privés ont été aménagés pour les activités économiques des nationaux et des étrangers. Ces zones d'entreposage sont devenues de véritables centres commerciaux où les travailleurs viennent des milieux urbains et ruraux du Togo et de la sous-région ouest africaine pour exercer des activités économiques diverses notamment la vente des véhicules d'occasion et des articles en provenance des pays développés. L'infrastructure a facilité l'accès aux biens de « qualité » et offre aux travailleurs togolais, libanais, européens et des pays d'Afrique de l'Ouest, des emplois qui génèrent des revenus. Les différents entrepôts hébergent diverses activités économiques complémentaires comme la restauration, la vente de pièces de rechange de tous genres, les services de réparation et le commerce des produits localement transformés. Ce chapitre est issu d'un travail de terrain mené entre avril et juin 2017 dans les zones d'entreposage (TP) et les quartiers riverains du port de Lomé. Des entretiens menés avec les différents types d'acteurs, principalement les commerçants, les fonctionnaires de plusieurs niveaux d'administration et les cadres des principaux opérateurs portuaires représentent les principales sources d'informations. La recherche bibliographique, l'analyse

d'archives de presse et les observations de terrain ont complété ces données. Les travaux révèlent que 72 % des opérateurs portuaires paient des taxes, alors que 28 % des activités relèvent du travail informel et échappent à tout contrôle fiscal. Cette étude multivariée analyse les modes d'organisation du travail et les dynamiques des activités de ces espaces portuaires et péri-portuaires.

Mots-clés : port de Lomé (Togo), opérateurs portuaires, terre-pleins, activités, acteurs commerciaux.

Abstract

Working in the Port of Lomé (Togo): actors and organization of economic activities

The revitalization of the Port Autonome de Lomé since 2000 has required the exploitation of a large workforce in both the formal and informal sectors. During this period, one public park and thirty-one private parks were set up for the economic activities of nationals and foreigners. These warehouse areas have become real commercial centers where workers come from urban and rural areas of Togo and from the West African sub-region to carry out various economic activities, in particular the sale of second-hand vehicles and articles from developed countries. This infrastructure has facilitated access to “quality” goods and offers Togolese, Lebanese, European and West African workers income-generating jobs. The various warehouses host many complementary economic activities such as catering, the sale of spare parts of all kinds, repair services and trade in locally processed products. This paper is based on a fieldwork conducted between April and June 2017 in the storage areas (TP) and the neighborhoods bordering the port of Lomé. Interviews with the different types of actors, mainly traders, officials from several levels of administration and executives of the main port operators are the main sources of information. Bibliographic research, analysis of press archives and field observations have supplemented this data. The works reveal that 72% of port operators pay taxes, while 28% of activities are informal work and escape any fiscal control. This multivariate study analyzes the modes of work organization and the dynamics of the activities of this port and the area which surrounds it.

Keywords: port of Lomé (Togo), port operators, platform, activities, commercial actors.

Introduction

Le Port Autonome de Lomé (PAL) constitue pour les populations du Togo et des pays de l'hinterland, notamment le Burkina Faso, le Niger, le Mali et même le Nigeria l'un des principaux moteurs de développement économique et social. Ainsi, les espaces portuaires et péri-portuaires de Lomé ont subi depuis 2000 d'importantes mutations liées aux nouvelles conditions des relations d'échanges à l'échelle mondiale. On remarque une évolution rapide de l'importation basée sur la conteneurisation et le transport des véhicules d'occasion équipés de diverses marchandises. De 1 035 635 tonnes de marchandises en 2004, le PAL a enregistré en 2015 un trafic général de 15 413 487 tonnes de marchandises, avec une desserte de 1 399 navires et un trafic transit de plus de 2,6 millions de tonnes (PAL, 2016). L'importation massive des véhicules d'occasion (49 802 en 2015) et des divers produits usagés comme les appareils électroménagers, les pièces détachées d'occasion, l'habillement, les produits alimentaires et équipements, a donné lieu à la création d'emplois dans le secteur formel et informel.

Outil de l'intégration ouest-africaine et internationale, une véritable migration des travailleurs informels s'effectue au Togo au bénéfice des activités portuaires. Les migrants venus des villes secondaires, des villages du Togo et des pays de la sous-région viennent gonfler chaque année l'effectif de la main-d'œuvre portuaire. En 2015, le port a créé 1 300 emplois avec un taux de croissance de 0,25% par an. Ce chapitre propose d'analyser les différents acteurs économiques du PAL, les modes d'organisation du travail et les dynamiques des activités des espaces portuaires et péri-portuaires.

Méthodologie

La méthode de recherche utilisée dans cette étude a consisté en la collecte des données existantes dans les bibliothèques du PAL, de l'Université de Lomé, de Félix Couchoro, de l'Ecole des Cadres et du Ministère du Commerce. La recherche documentaire a essentiellement concerné les travaux de recherches tels que les mémoires, les thèses et des articles scientifiques dont il sera fait référence dans le texte qui suit. Elle a permis de collecter les données sur la hiérarchisation des services administratifs, le transit des marchandises, la spécialisation des terre-pleins, la manutention et d'appréhender le rôle socio-économique du PAL.

L'observation de l'espace portuaire a permis de localiser les infrastructures commerciales. Les enquêtes de terrain ont permis d'interviewer les autorités portuaires sur l'organisation administrative du PAL, les acteurs commerciaux sur la dynamique de leurs activités et leurs revenus, et les riverains du PAL sur l'occupation de leurs espaces. Les photos ont été prises lors des sorties de terrain. Au niveau des autorités administratives du PAL, ce sont les agents de bureau (9) et les professionnels du secteur maritime et portuaire (consignataires 6, manutentionnaires 5, transitaires 7, aconiers 5, agents maritimes 6, logisticiens 6) qui ont été interviewés. Les enquêtes proprement dites ont concerné les commerçants et les ouvriers. Tous ces vendeurs et acheteurs excellent dans le commerce pendant plus de 5 ans dans l'espace portuaire et péri-portuaire. En fonction du critère d'ancienneté dans la fonction, 221 vendeurs ont été sélectionnés (tableau 1).

Tableau 1 : Les différentes catégories d'enquêtés

Catégories de vendeurs	Effectif	Effectif de l'échantillon	Pourcentage
Vendeurs de véhicules	201	40	20%
Vendeurs d'appareils électroménagers	214	43	20%
Vendeurs des pièces détachées de véhicules	108	32	30%
Ouvriers professionnels	378	38	10%
Ouvriers occasionnels	320	32	10%
Ouvriers journaliers	120	36	30%
Total	1341	221	

Source : Travaux de terrain, 2017

Comme indiqué dans le tableau 1, lorsque l'effectif de la population cible est inférieur à 50 individus, le taux de sondage utilisé est 100%. Si l'effectif est situé entre 51 et 100 individus, le taux de sondage utilisé est 50%. S'il est compris entre 101 et 200, le taux est 30%. S'il est compris entre 200 et 300, ce taux de sondage est 20%. S'il est supérieur à 300, ce taux est 10%. Selon le critère d'ancienneté de 5 ans, 35 acheteurs ont été choisis. L'enquête a porté sur 300 personnes. Les enquêtés ont été choisis à l'aide de la technique d'échantillonnage raisonnée. La collecte des informations a été effectuée du 28 juin au 27 juillet 2015 soit au total 29 jours. Le

traitement informatique des données a été fait dans le logiciel SPSS (*Statistical Package for Social Sciences*), version 10. Il a consisté en un examen méthodique et systématique des données issues de la recherche documentaire, des entretiens individuels et des enquêtes de terrain. Les données recueillies ont été dépouillées, codifiées et classées selon le dynamisme des services et commerce, la colonisation de l'espace portuaire et péri-portuaire, et les activités génératrices de revenus.

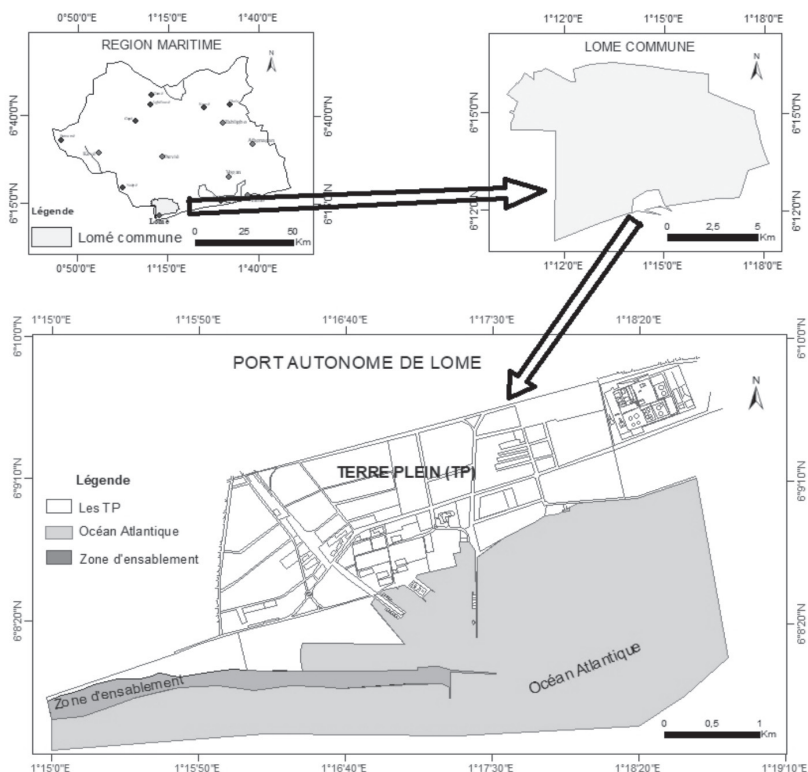
Le traitement statistique des données collectées a permis de présenter les informations sous forme de figures et de tableaux. Les cartes résultent de l'utilisation du logiciel Arc Gis 10.2. L'utilisation des photographies aériennes et d'images satellitaires a joué un rôle important dans les travaux de terrain. L'image du satellite LandSat ETM janvier 1996 a été utilisée pour réaliser la carte de situation du port de Lomé et des Terre-Pleins (TP). La méthode de recherche et le matériel utilisés ont permis d'aboutir à des résultats stimulants pour la réflexion.

Résultats et discussion : formel et informel, une complémentarité pour la prospérité du port

1. Dynamisme des activités économique au PAL : le formel et l'informel

Les ports sont des pôles de croissance structurés permettant aux activités productives de réaliser des économies d'échelles et confèrent aux villes et aux régions portuaires un avantage comparatif durable (M. Fujita et T. Mori, 1996). Les activités formelles et informelles permettent au Port Autonome de Lomé (figure 1) de créer des richesses locales, régionales et favorisent le commerce international.

Les différents terre-pleins du PAL (figure 1) ont été aménagés pour les activités de manutention, de dédouanement, de dépotage, d'empotage, de stockage et de vente des articles manufacturés qui représentent en 2016 plus de 17 000 emplois directs et 90 000 emplois indirects (K. S. Anénou, 2017). Tout comme les ports de Téma, de Cotonou, d'Abidjan, la réhabilitation des infrastructures du PAL vise à améliorer sa gouvernance.

Figure 1 : La situation géographique du Port Autonome de Lomé*Source : PAL, 2016*

1.1. Une organisation portuaire structurée

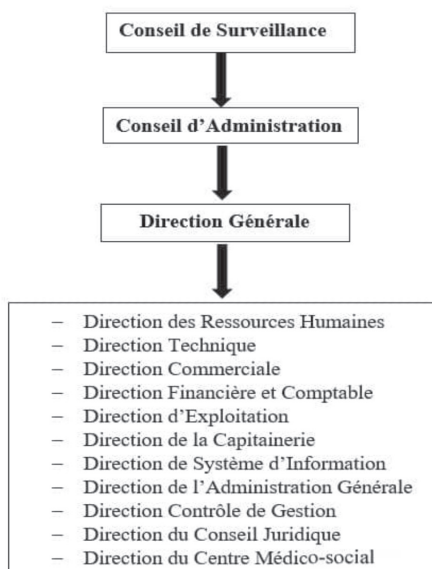
La réforme du PAL initiée à partir de 2000 a apporté de nombreuses modifications dans son organisation, pour le rendre plus dynamique et compétitif tout en favorisant l'essor de l'arrière-pays qu'il dessert. Le port est ainsi doté de structures organisationnelles plus souples pour mieux répondre à ses impératifs nationaux et internationaux (PAL, 2016). La structure hiérarchique du PAL est coiffée par un Conseil de Surveillance (CS), un Conseil d'Administration (CA) et une Direction Générale (DG) comme l'indique la figure 2.

La mise en place de 11 directions vise pour l'État à disposer d'un personnel compétent, mais aussi de jouer un rôle positif sur le plan social. Il s'agit de la création d'emplois et de l'amélioration du cadre et des conditions de vie des travailleurs portuaires (PAL, 2016). Ainsi, l'effectif du personnel administratif du PAL est passé de 556

en 2000 à 773 employés permanents et occasionnels en 2016 (K. F. Dovi, 2017, p. 20). Cet effectif a un impact important sur la performance du port. Ce personnel est caractérisé par une moyenne d'âge située entre 18 et 60 ans, et la moyenne d'âge d'encadrement est de 30 ans. La création d'une Direction du Centre Médico-social permet à l'État de disposer de son appareil administratif pour veiller au droit du travail, aux règles d'hygiène et de sécurité adaptées aux conditions d'exercice des activités portuaires (PAL, 2016). La mise en place du Conseil de Surveillance constitué uniquement de ministres permet à l'État de prendre les décisions concernant toutes les grandes infrastructures (structurantes) qui ont un impact direct et sensible sur l'économie nationale et l'aménagement du territoire. En 2011, ce conseil a autorisé les travaux de construction d'un nouveau quai de 3^e génération par la filiale de Bolloré Transport & Logistics permettant au PAL de devenir un des plus grands ports en eau profonde dans la sous-région. D'un coup total de 300 milliards de F CFA, cette structure a été un important facteur de création de 500 emplois directs et de 800 emplois indirects en 2015 (PAL, 2016). Il s'agit selon les pouvoirs publics d'une planification pour le moyen et le long terme, qui permettra au pays d'engranger 50 milliards de F CFA de bénéfice annuel et d'embaucher 1 500 travailleurs formels par an. La mise en place de ces structures a le grand avantage de donner une solution aux problèmes spécifiques du port qui ne sont pas toujours traités avec le soin voulu, vu l'intérêt qu'il présente pour le pays et pour le développement de la sous-région (PAL, 2016).

Figure 2 : Organigramme du Port Autonome de Lomé

Source : PAL, 2016



1.2. Des opérations portuaires gérées par des sociétés privées

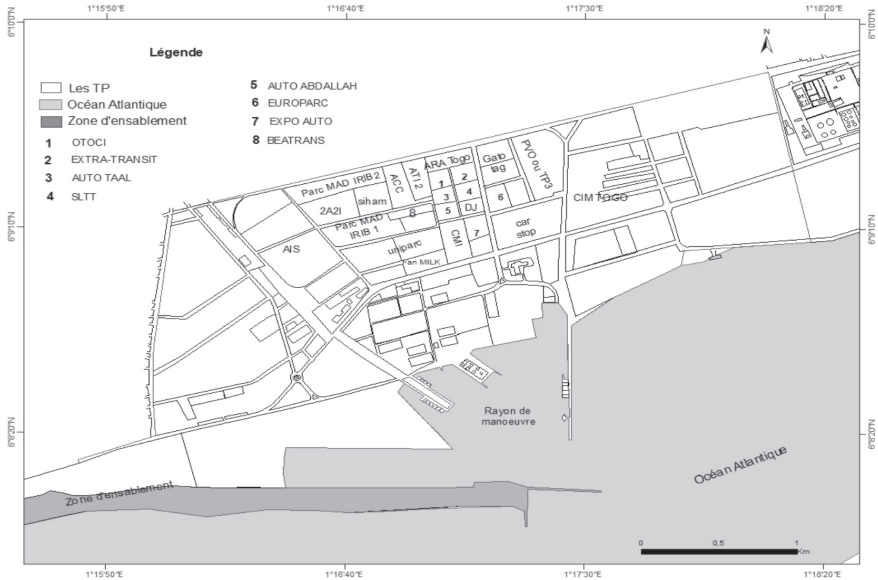
Dans les années 2000, la très grande majorité des ports africains spécialisés dans les trafics est passée dans le giron du secteur privé, comme avant eux, ceux des autres continents (Jeune Afrique économie, 2013). Au Togo, l'objectif de la privatisation était de mettre un terme au monopole public du port devenu obsolète, en attirant les financements privés capables de renforcer l'efficacité des services tout en assurant l'entretien et le renouvellement des équipements. Depuis 2001, la manutention, la gestion des parcs privés, le remorquage, le pilotage, le gardiennage et la gestion de la main-d'œuvre (dockers) sont assurés par les acteurs privés. Parmi ceux-ci, le groupement français constitué par *Bolloré Transport & Logistics* et *APM Terminals* a monopolisé la manutention des conteneurs. Les entreprises françaises *Lomé Multipurpose Terminal* (LMT) et *R-Logistic* gèrent les marchandises conventionnelles. Ce mode de gestion a amélioré l'arsenal de la manutention du PAL grâce à l'installation de 26 portiques de dernière génération.

En 2014, le groupement français *Bureau Veritas* et *Soget* a créé la Société d'Exploitation du Guichet Unique pour le Commerce Extérieur (SEGUCE), pour faciliter la traçabilité et la transparence des transactions. L'essentiel des services (80 %) est effectué par ces sociétés privées. La privatisation, le partage des charges et la spécialisation des terre-pleins (figure 3) ont pour objectif de concourir à l'efficacité des activités portuaires.

Le port est subdivisé en Terre-Pleins (TP) dont chacun porte un nom particulier. Les TP 4, 5 et 6 sont regroupés à un seul bloc qui est dénommé TP7, chargé de la gestion des conteneurs vides sous le contrôle de l'opérateur privé *Togo Terminal*. Les TP 1, 3 et 8 sont des points de vente des véhicules d'occasion.

Le PAL s'est équipé en 2016, avec l'appui de la société béninoise *Africa Consulting Leaders* (ACL) Sarl, d'un Système Information Portuaire Étendu (SIPE) permettant aux dockers de gagner plus de 50 % du temps des opérations de chargement et de déchargement des marchandises.

Figure 3 : Les différents terre-pleins au port de Lomé



Source : PAL, 2016 et travaux de terrain, 2017

1.3. La main-d'œuvre portuaire : les dockers

Au port de Lomé comme dans la plupart des ports ouest africains, les dockers sont les maillons essentiels de la dynamique des activités de la manutention. Ils se répartissent en trois catégories que sont les occasionnels, les professionnels et les journaliers. Le Service de la Main-d'œuvre du Port (SMOP) procède au recrutement et à la formation des dockers aux sociétés portuaires qui en font la demande.

L'effectif des dockers a augmenté depuis la modernisation du port et la construction du 3^e quai. Il est passé de 378 professionnels, 320 occasionnels et 102 journaliers en 2008 (Y. Kombaté, 2011, p. 154) à 261 professionnels, 448 occasionnels et 2 879 journaliers en 2016 (PAL, 2016), soit un taux de croissance de 348,5 % en 10 ans. Les dockers professionnels dont le nombre a diminué, dans un contexte de hausse de l'emploi de dockers, sont déclarés à la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS) et bénéficient des allocations familiales, des primes de quai, des congés payés, des indemnités de fin de carrière et de la pension de retraite. Les occasionnels et les journaliers n'ont pas d'engagement particulier vis-à-vis de l'autorité portuaire. Les dockers professionnels sont payés par mois et les occasionnels par semaine en fonction des heures de travail effectuées. L'enquête

auprès des dockers montre que 52 % des occasionnels et des journaliers sont des Ghanéens. L’activité des dockers est organisée par rotations de 8 heures de travail appelées pools (tableau 2).

Tableau 2 : Le système de rotation des dockers

Semaine type de vacation	1 ^{re} semaine	2 ^e semaine	3 ^e semaine
Vacation de 7 h à 15 h	Pool A	Pool B	Pool C
Vacation de 15 h à 23 h	Pool B	Pool C	Pool A
Vacation de 23 h à 7 h	Pool C	Pool A	Pool B

Source : Y. Kombaté, 2012

Les dockers (tableau 2) sont organisés en trois pools (A, B, C). Chaque pool est constitué d’un nombre donné de dockers professionnels, occasionnels et journaliers (Photo 1) qui font des rotations chaque semaine.

Photo 1 : Les dockers en activité au port de Lomé



Cliché : les auteurs, 2017

La photo 1 montre les dockers qui déchargent dans un camion les sacs de riz à partir des filets reliés à une poulie mobile.

Pour les occasionnels et les journaliers, les vacations sont rémunérées à 3 600 FCFA le jour et 4 600 FCFA la nuit, soit une majoration de 25 %, et 5 400 FCFA les dimanches. La rémunération est majorée de 100 % les jours fériés (PAL, 2016).

1.4. Le secteur informel : de la débrouillardise pour survivre

Le marché de l'emploi est le secteur qui a le plus subi les effets pervers des crises politiques, sociales et économiques qu'a connues le Togo à partir des années 1990. La dévaluation du FCFA en 1994 et les Programmes d'Ajustement Structurel (PAS) avec les restrictions qui ont été imposées au Togo par les institutions de Bretton Woods en sont les principales causes. Les bailleurs de fonds ont en effet imposé les suppressions de poste et la suspension du recrutement de nouveaux agents dans la fonction publique. Cette situation a entraîné l'augmentation non seulement des déflatés des entreprises et sociétés privatisées, mais également le nombre des diplômés sortis du système éducatif à qui l'État n'a pas pu offrir des opportunités d'emploi. Ces crises ont fait augmenter de 29,3 % en 2011 le nombre de chômeurs et des sous-emplois. En 2011, 400 000 jeunes sont en situation de chômage et de sous-emploi. Le taux de chômage et de sous-emploi est de 29,7 % en milieu rural contre 28,9 % en milieu urbain (MPDAT, 2011, p. 16-17). En 2014, 1,5 million de jeunes sont demandeurs d'emploi sur la population totale jeune (15 à 34 ans) de 2,1 millions (MDBAJEJ, 2013, p. 23).

Au Togo, l'informel est devenu un secteur refuge pour 75 % de la population active et 87 % de la population urbaine en 2015 (DOSI, 2016). En Afrique, le secteur informel absorbait 61 % de la main-d'œuvre urbaine et était à l'origine de plus de 93 % des nouveaux emplois créés au cours des années 1990 (S. Kanté, 2002). Il s'agit des activités exercées à très petites échelles, dans le cadre d'une entreprise individuelle ou familiale, sans structure juridique précise. A Lomé, trois points essentiels connaissent le développement de l'activité informelle : les différents marchés, les quartiers (le long des rues, kiosques de maisons) et le PAL. Ce sont des lieux où les jeunes, les femmes et d'autres personnes sans métier fixe s'inventent des activités économiques temporaires et changeantes. Il s'agit d'une forme d'auto-organisation due aux lois du marché et au style de vie insoutenable.

Depuis les années 2000, les jeunes urbains et ruraux sans emploi créent en permanence des activités économiques dans l'aire portuaire du PAL. Plus de 2 700 points de vente informels sont recensés dans les interstices du port. Il s'agit des boutiques, des restaurants, des cabines téléphoniques, des points de vente des pièces détachées et des produits divers donnant du travail à 3 256 personnes (J. J. E. Adokou, 2017, p. 47). Les différents acteurs comme les restauratrices, les gérants de cabines, les pacotilleurs, les manœuvres, les transporteurs, les mécaniciens travaillent dans l'enceinte du port. L'informel dans

l’aire du PAL est considéré comme une solution pour les sans-emplois qui ne voient l’amélioration de leur condition de vie que dans des activités du micro-commerce. L’enquête permet de les répartir par formation initiale (tableau 3).

Tableau 3 : Répartition des revendeurs par profession initiale

Professions initiales des revendeurs	Effectifs	%
Agent piscicole	1	0,4
Artiste	1	0,4
Chauffeur	10	4,42
Aide comptable	2	0,9
Coiffure et tresse	4	1,76
Comptable gestionnaire	3	1,3
Couturière	6	2,7
Electricien bâtiment	4	1,76
Enseignant	2	0,49
Etudiant	4	1,76
Frigoriste	5	2,2
Cuisinier	1	0,4
Ex-officier	1	0,4
Mécanicien automobile	7	3,1
Mécanographe	1	0,4
Peintre automobile	2	0,9
Photographe reporteur	2	0,9
Menuisier	1	0,4
Réparateur machine à coudre	1	0,4
Réparateur de radio et TV	10	4,42
Secrétaire	1	0,4
Technicien des antennes paraboliques	1	0,4
Maintenance	3	1,32
Tricotage	1	0,4
Ruraux	60	26,54
Sans-emplois	150	40,46
Total	226	100

Source : Travaux de terrain, 2017

Les données du tableau 3 montrent la composition socioprofessionnelle des revendeurs dans l'aire portuaire. D'après ce tableau, 40,46 % sont des sans-emplois et 26,54 % sont des ruraux. Le secteur informel est dominé par les ruraux qui ont quitté les villages à cause de la pénibilité du travail de la terre et les sans-emplois à la recherche de la survie quotidienne. À partir d'un capital d'emploi presque nul, une dimension très petite de l'entreprise, un travail familial, une activité à basse technologie et à main-d'œuvre non qualifiée, les acteurs de l'informel s'auto-organisent en s'adaptant aux conditions du marché et de la demande. La vente des véhicules d'occasion, des articles électroménagers et des pièces détachées sont les activités économiques menées par 70 % de ces acteurs (K. S. Anenou, 2017, p. 55).

Au PAL, le secteur informel s'est développé de façon anarchique et dans l'opacité totale. Il échappe, comme partout ailleurs en Afrique, au contrôle fiscal, ce qui ne permet pas au trésor public d'enregistrer des ressources. Pour A. M. Boccovi (2017), 72 % des opérateurs portuaires paient des taxes alors que 28 % des activités relèvent de l'économie souterraine et échappent à tout contrôle fiscal. Selon les données de l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques et Démographiques (INSEED, 2014), le secteur informel a généré en 2013 au Togo une valeur ajoutée de 855,6 milliards de FCFA et a contribué à 40,9 % au PIB national. Selon les données de nos enquêtes, 87 % des travailleurs de l'informel du PAL affirment échapper aux impôts et taxes avec la complicité des agents de douanes, du service des impôts et de la sécurité. Les fraudes sont réalisées dans l'attribution des valeurs aux véhicules et aux marchandises diverses et à la sortie des produits des parcs. Les faux frais existent par exemple au sous-pont, avant même l'entrée des véhicules au parc. Les douaniers perçoivent 1 000 FCFA par Véhicule Touristique (VT), 2 000 FCFA par Véhicule Utilitaire 1^{re} catégorie (VU1) et 5 000 FCFA par Véhicule Utilitaire 2^e catégorie (VU2) sans attribution de reçu. Cette pratique est une forme de racket qui est connue de tous.

Les insuffisances des systèmes fiscaux en vigueur et la défaillance dans leur mise en œuvre expliquent le développement du phénomène. La fuite fiscale cause au trésor des pertes annuelles dont il est difficile d'obtenir des données fiables. En 2014 par exemple, le PAL a enregistré 170 milliards de FCFA de détournement par dix agents de douane (Togo-online, 2014). Les autorités portuaires ne parviennent pas à instaurer des mesures de coercition efficaces pour

arrêter le phénomène, malgré la mise en place du guichet unique et de l'Office Togolais des Recettes (OTR) en 2014.

1.4.1. Des ruraux au Port Autonome de Lomé

Dans les années 1990, le secteur agricole qui englobait 70 % de la population active, a été confronté à de nombreuses difficultés d'ordre socio-économique, à cause de la crise politique traversée par le pays (Danklou, 2006, p. 5). Les 62 % des ménages ruraux du pays qui en 1980 avaient un revenu inférieur au seuil de pauvreté sont passés à 70 % en 2006 puis à 74,7 % en 2010 (MPDAT, 2016). Le taux de pauvreté a touché tous les milieux ruraux du pays de façon très sérieuse, atteignant 79,9 % de l'ensemble de la population en 2016 et 90,5 % de la population de la Région des Savanes, la plus pauvre du pays. La valeur ajoutée du secteur primaire a baissé de 7,2 % en 2015. L'enquête du Questionnaire Unifiée des Indicateurs de Base de Bien-être (QUIBB, 2015) montre que les populations pauvres sont incapables de faire face à des besoins bien précis de la vie qui concernent la scolarisation de leurs enfants, la prise en charge des soins de santé, l'habillement, le logement et la nourriture. L'économie paysanne devient encore plus vulnérable avec la variabilité climatique et la baisse des cours des produits d'exportation, notamment le café, le cacao et le coton qui constituent les principales ressources du pays (Héchéli, 2012, p. 123). L'appauvrissement du monde rural par la faiblesse des ressources amène les jeunes agriculteurs à recourir à deux principales activités génératrices de revenus en ville pour faire face aux multiples besoins quotidiens.

Le taxi-moto et la débrouillardise au PAL sont devenus leurs principales sources de revenus. Que ce soit dans le secteur informel, dont le micro-commerce ou dans la vente des véhicules d'occasion, la situation des migrants ruraux au PAL s'améliore par rapport à celle qui était liée à l'activité agricole. Les migrants ruraux venus de l'ensemble du pays et des pays voisins augmentent l'effectif des débrouillards dans l'aire portuaire et péri-portuaire. La forte progression des populations rurales au PAL s'est effectuée au rythme annuel de 12 % entre 2000 et 2010 (Amoussou, 2014, p. 45) et une augmentation de 15 % entre 2010 et 2016 (Atayi, 2017, p. 48). Deux-tiers de la hausse des actifs de l'informel du PAL sont imputables aux migrations.

1.4.2. Des activités économiques qui colonisent les environs du port

Aux alentours des parkings, se tiennent plusieurs petits marchés où sont vendus toutes sortes de produits. Il s'agit d'un espace externe du PAL qui représente 7 380 000 m² dont 71,50 %, soit 5 276 000 m² sont exploités à des fins économiques (Atayi, 2017, p. 42). Le milieu est caractérisé par la prédominance des activités connexes formelles et surtout informelles. Le foisonnement des activités diverses qui se répartissent de manière éparse sur cet espace n'a parfois pas de lien intrinsèque (tableau 4).

Tableau 4 : Les principales activités dans les interstices du Port Autonome de Lomé

Nature de l'activité	Nombre d'unités	Lieux d'implantation	Secteur d'activités
Industries	63	Bè-Kpota, Akodessewa Zéro-Bar, Afamé, Abloganmé	Formel
Boutiques et super-marchés	27	Akodessewa, Abloganmé	Informel
Restaurants et hôtels	12	Disséminés sur toute la zone péri-portuaire	Informel
Pièces détachées des véhicules	147	Akodessewa Zéro – Bar, Abloganmé	Informel
Entrepôts	21	Bè-Kpota, Zéro Bar	Formel
Parcs de vente de véhicules d'occasion	31	Zone franche, Akodessewa Zéro Bar	Formel et informel
Services financiers	27	Akodessewa Zéro Bar, Abloganmé	Formel Informel
Représentation des lignes maritimes	42	Akodessewa, Abloganmé	Formel
Total	370		

Source : Travaux de terrain, 2017

Le tableau 4 montre que l'espace péri-portuaire est occupé par les activités informelles, industrielles et commerciales structurées. Les micro-entreprises louent les locaux ou construisent leurs magasins et parkings dans les quartiers d'Akodessewa, de Kpota, d'Afamé, d'Abloganmé et de Zéro Bar, proches du port (M. Vimenyo, 2006, p. 101).

Les sociétés et entreprises maritimes choisissent également ces milieux péri-portuaires pour s'installer du fait de la cherté des locaux, de la saturation de l'espace portuaire interne, mais aussi par souci de dynamisme (V. K. Kanga et A. A. B. N'Guessan, 2017, p. 158). Plusieurs unités industrielles et de dépôts (pharmaceutiques, alimentaires, chimiques, pétroliers, métallurgiques) sont construites sur les terrains de la zone franche d'une superficie de 106 000 m².

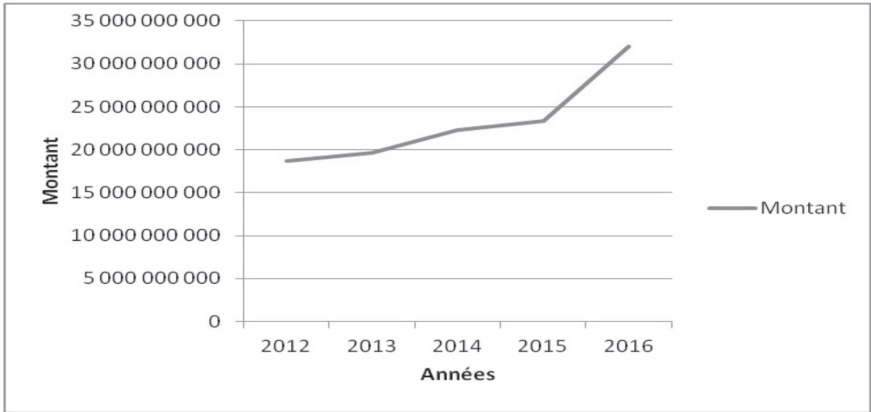
2. Des activités qui créent des richesses

Étant l'un des ports commerciaux les plus importants du Golfe de Guinée, le PAL est devenu depuis les années 2000, un pôle d'attraction pour les flux migratoires. Avec un taux de croissance de 0,25 % de travailleurs enregistré chaque année, le port contribue à la diversification des activités de Lomé et à la création de revenus.

2.1. Le Port Autonome de Lomé génère des richesses

Le PAL représente l'élément moteur de l'activité économique du Togo. « Les 80 % des échanges commerciaux y transitent » (Dovi, p. 20). En 2016, les activités portuaires ont généré 32 milliards de FCFA qui ont alimenté le budget de l'État (Togo-online, 2016) et ont contribué à 30 % du PIB (Atayi, p. 24) comme l'indique la figure 4.

Figure 4 : L'évolution des recettes annuelles du PAL



Source : PAL, 2016

Les recettes du port proviennent de la manutention, du stockage, du gardiennage, du transit des marchandises et des droits d'entrée au

PAL. Les frais d'enlèvement d'un conteneur de 20 pieds coûtent plus de 507 000 FCFA et celui de 40 pieds s'élèvent à plus de 575 800 FCFA (tableau 5).

Tableau 5 : Les frais d'enlèvement des conteneurs au PAL (F CFA)

Prestations	Types de conteneurs	
	Conteneurs 20 pieds	Conteneurs 40 pieds
Échange connaissance	60 000	100 000
Facture manutentionnaire	109 000	189 000
Formalités portuaires et douanières	75 000	75 000
ANTASER	25 000-70 000	25 000-70 000
Dépotage	35 000	80 000
Facture Port	85 000	95 000
SEGUCE	11 800	11 800

Source : PAL, 2016

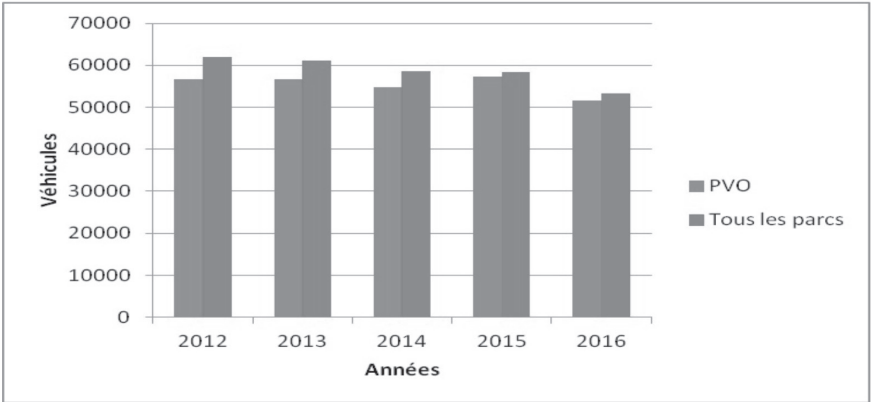
Le droit d'entrée dans les TP s'élève à 300 FCFA par personne et par jour pour les actifs de l'informel. Des badges sont établis pour le personnel permanent du port dont les frais s'élèvent à 30 000 FCFA pour le personnel des sociétés et 5 000 FCFA par an pour les chauffeurs professionnels. L'entrée des véhicules au port est conditionnée par le paiement annuel de 50 000 FCFA pour les véhicules et 5 000 FCFA pour les motos (PAL, 2016).

2.2. La vente des véhicules d'occasion

La filière des véhicules d'occasion et les activités connexes mobilisent 86 % de travailleurs d'origine togolaise et 14 % d'étrangers au sein du secteur informel. Elles contribuent à 13 % du PIB. Les véhicules d'occasion sont rassemblés au PAL dans 32 parcs dont 31 baillés aux importateurs étrangers qui paient 25 000 FCFA par véhicule introduit dans un parc. Ces parkings privés, qui ont la capacité de contenir chacun 3 000 véhicules d'occasion, sont détenus à 95 % par des Libanais (Parcs Libanais) qui font venir des navires transportant plus de 1 000 véhicules. Ils résident au Togo et ont leurs courtiers en Europe et aux États-Unis. Un autre parking appelé TP3 ou PVO de 300 000 m² est géré par le PAL et attribué à 75 % aux importateurs nationaux, burkinabés, nigériens, nigériens et maliens. Les autres acteurs d'importation et de vente des véhicules sont principalement

les immigrés africains en Europe et aux États-Unis. (F. Sedah, 2005, p.33). Le TP3 est le principal lieu de vente de véhicules d’occasion à Lomé (figure 5).

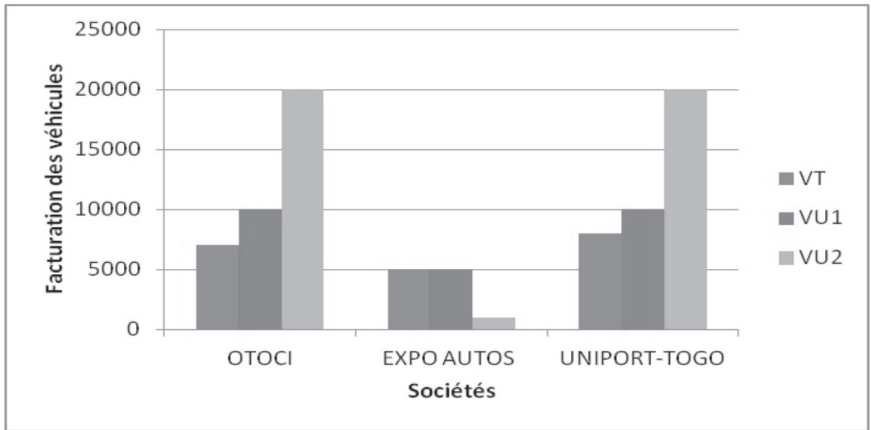
Figure 5 : La part du TP3 dans l’ensemble du trafic des véhicules



Source : PAL, 2017

La figure 5 montre que le TP3 représente en moyenne 91 % de l’ensemble des véhicules importés. Les parcs sont des espaces réservés à l’exposition et à la vente des véhicules d’occasion sur lesquels des sociétés gestionnaires *OTOCI*, *UNIPORT-TOGO*, *EXPO AUTO* perçoivent des taxes (figure 6).

Figure 6 : La facturation des véhicules sur les parcs



Source : PAL, 2016

Les taxes prélevées par ces sociétés prestataires constituent les frais de dossier payés par achat des véhicules. Selon Boccovi (2017, p. 45), les véhicules proviennent de la France (45 %), de la Belgique (20 %), de l’Allemagne (12 %), des États-Unis (8 %) et autres (5 %). Trois catégories de véhicules sont importées : les Véhicules Touristiques (VT) occupent plus de 55 %, les Véhicules Utilitaires 1^{re} catégorie (VU1) 35 % et les Véhicules Utilitaires 2^e catégorie (VU2) 10 % (Anenou, 2017, p. 49). Les 56 % des véhicules importés sont les VT qui sont les plus sollicités.

Le TP3 sert à la vente des produits qui viennent à bord des véhicules et qui sont vendus directement à l’intérieur du parc (figure 7).

Figure 7 : L’espace de vente au TP3



Clichés : les auteurs, 2017

Les marchandises exposées sont les véhicules, les pneus, les baffles, les moteurs de véhicules, les machines à laver, les machines à coudre, les machines à écraser, les compresseurs, les gazinières, les vêtements, les réfrigérateurs, les radios, les ustensiles de cuisine, les climatiseurs, les téléphones portables et les télévisions (tableau 6).

Tableau 6 : Le prix de quelques produits au TP3 (FCFA)

Produits	Prix d’achat Grossistes au TP3	Prix de vente Au TP3	Marge bénéficiaire
Appareils électroménagers			
Plats (en porcelaine)	300	500	200
Gobelet en porcelaine	300	500	200
Frigidaire	50 000	65 000	15 000

Produits	Prix d'achat Grossistes au TP3	Prix de vente Au TP3	Marge bénéficiaire
Congélateurs	100 000	150 000	50 000
Four à micro-onde	10 000	15 000	5 000
Gazinière (cuisinière)	45 000	65 000	20 000
Appareils de musique			
Magnétophone	10 000	15000	5 000
Télévision	40 000	70 000	30 000
Amplificateur	15 000	25 000	10 000
Enceinte acoustique (baffle)	15 000	25 000	10 000
Radio	5 000	8000	3 000
Accessoires pour ordinateur			
Écran	5000	10 000	5 000
Unité Centrale	10 000	15 000	5 000
Clavier	1000	2000	1 000
Souris	500	1000	500
Disque dur	5000	10 000	5000
Imprimante	45 000	55 000	10 000
Ordinateurs portatifs	15 000	30 000	15 000
Véhicules			
Gros camions			
Cargo Benz	2 800 000	3 500 000	700 000
Ben	10 000 000	12 000 000	2 000 000
Titan	25 000 000	30 000 000	5 000 000
Voiture Opel	700 000	1500 000	800 000
Voiture Toyota	1 300 000	2 300 000	2 000 000
Voiture Hyundai	3 500 000	5 500 000	2 000 000
Moteurs pour véhicules et pneus			
Pneu (petit véhicule)	4000	6000	2000
Pneu (Gros camion)	35000	50 000	15 000
Batterie	10 000	15 000	5 000
Moteur Toyota	250 000	300 000	50 000
Moteur Mazda	100 000	120 000	20 000

Source : Travaux de terrain, 2017

Toutes les catégories socioprofessionnelles vont au TP3 pour leurs affaires. Sur 75 % des enquêtés, 58 % y vont pour les opérations de vente, 34 % pour les achats et 8 % pour sonder le terrain en vue d'éventuels installations ou achats. Pour ceux qui y vont pour les opérations d'achat, 36,8 % se procurent des pièces détachées, 34,2 % achètent des véhicules, et 28,9 % acquièrent du matériel électroménager, des articles informatiques et des vêtements (EDC-ULCO, p.6). Le TP3 est un marché réunissant des transporteurs de voitures d'occasion, des revendeurs d'objets de tous genres et des acheteurs en provenance du Togo (45 %) et des principaux pays de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), notamment le Burkina Faso (19 %), le Niger (9 %), le Mali (7 %), le Nigeria (6 %), le Ghana (5 %), la Côte-d'Ivoire (4 %) et autres (6 %). Selon le journal « Observateur Paalga » du Burkina Faso (24 août 2016), cité par Héchéli et Dandonougbo (2017, p. 186), les Burkinabés sont entre 2 000 et 5 000 à travailler dans les « hauts lieux de la débrouille » que sont le Terminal du Sahel et le TP3. Les acheteurs de véhicules louent les services des transitaires moyennant rémunération entre 20 000 et 30 000 FCFA.

Le commerce au TP3 et dans les interstices du PAL s'effectue à 68 % en marge de la légalité avec une part importante (63,1 %) laissée au marché informel (F. Sedah, 2005, p.57). Il s'agit des micro-entreprises qui se développent régulièrement à l'intérieur et dans les espaces péri-portuaires. Les ateliers de mécaniciens et les vendeurs ambulants des pacotilles et des produits alimentaires sont observés de part et d'autre des rues du PAL. Les faibles fonds utilisés pour démarrer les activités ne permettent pas aux acteurs de l'informel de réaliser d'importants bénéfices pour l'épargne (tableau 7).

Tableau 7 : La capacité d'épargne des acteurs informels du TP3

Acteurs de l'informel	Nature du fond de démarrage	Moyenne annuelle d'épargne (FCFA)
Démarcheurs des VT	-	50 000-100 000
Démarcheurs des VU ₁ et VU ₂	-	200 000-300 000
Pièces détachées des véhicules	Fonds propre	150 000-200 000
Vendeurs articles informatiques	Fonds propre	50 000-10 0000
Articles d'habillement	Fonds propre	15 000-100 000
Vendeurs d'électronique	Fonds propre	20 000-30 000

Source : Travaux de terrain, 2017

Selon 85 % des enquêtés, 52 % des revenus issus de l'activité informelle au PAL servent à subvenir aux besoins alimentaires de leur famille, 32 % à résoudre les problèmes scolaires et de santé, 1 % pour l'habillement et 5 % à l'épargne. L'instabilité de leurs activités ne favorise pas l'obtention des crédits auprès des banques classiques. Ils font parfois recours aux usuriers qui perçoivent des taux d'intérêt supérieur à 20 %.

Conclusion

Le Port Autonome de Lomé qui est une plaque tournante du trafic international, permet de développer des activités formelles et informelles qui mobilisent toutes les catégories socioprofessionnelles ainsi que de nombreuses origines nationales (81 % sont des Togolais venant des milieux urbains et ruraux, 15 % des travailleurs d'Afrique de l'Ouest et 4 % des Européens et des autres nationalités). Ils mènent des activités génératrices de revenus, en marge des grands volumes d'affaires traitées par le port. La généralisation des conteneurs et le souci de gains de productivité ont poussé les autorités du PAL à la concession des activités de manutention, de stockage et de transit des marchandises à des firmes européennes qui emploient, en retour, 70 % des manutentionnaires du port, y trouvant ainsi la majeure partie de leurs ressources. Par ailleurs, le PAL a aussi connu depuis les années 2000, une augmentation substantielle du transport des véhicules d'occasion « *venus de France* », en fait d'Europe *via* Anvers principalement, et des marchandises diverses avec l'arrivée des navires de nouvelle génération. La croissance de ce type de flux ci a permis la dynamisation de plusieurs activités, pour partie formelles, pour partie informelles, liées à la vente des véhicules d'occasion et d'articles divers dans les parkings et dans les interstices du port favorisant ainsi le travail non officiel. Dans les métropoles portuaires de l'Afrique de l'Ouest, le port constitue donc le pôle attractif de l'emploi avec les retombées de son activité logistique sur toute une population en quête de revenus pour s'assurer de meilleures conditions de vie.

Références bibliographiques

ADOKOU J. J. E. (2017), *Contribution à l'amélioration de la manutention du clinker*. Mémoire de licence professionnelle, Ecole Des Cadres, Lomé, 74 p.

- ADZA K. (1992), Le marketing portuaire élément de développement du port de Lomé, *Thèse en gestion et administration portuaire*, Université d'Anvers, Anvers, 273 p.
- AFREEPRESS (2017), *Le Port Autonome de Lomé fait son bilan*, Lomé, 1 p.
- AKAMEBOU K. D. (2017), *Contribution à l'amélioration de la fluidité à l'intérieur du Port Autonome de Lomé*, Mémoire de licence professionnelle, Ecole Des Cadres, Lomé, 66 p.
- AMOUSSOU K. (2014), *Le développement des infrastructures opérationnelles au PAL : opportunités, défis et impacts*, Mémoire de master professionnel, Ecole des Cadres et Université du Littoral Côte d'Opale, Lomé, 97 p.
- ANENOU K. S. (2017), *Gestion du magasin et aire de dédouanement par le port autonome de Lomé : cas du Parc de Véhicules d'Occasions (PVO)*, Mémoire de licence professionnelle, Ecole Des Cadres, Lomé, 72 p.
- ATAYIA U. J. D. (2017), *Gestion logistique des infrastructures du Port Autonome de Lomé*, Mémoire de licence professionnelle, Ecole Des Cadres, Lomé, 76 p.
- BOCCOVI A. M. (2017), *Gestion logistique du Parc de Véhicules d'Occasion au Port Autonome de Lomé*, Mémoire de licence professionnelle, Ecole Des Cadres, Lomé, 78 p.
- DANKLOU D. K. (2006), *Agriculture du Togo*, Mémoire de Licence, Aspects généraux, Institut Supérieur d'Agriculture de Lille, Lille, 30 p.
- DOVI K. F. (2017), *La gestion efficiente d'un entrepôt sous douane (magasin export H-Land) par le Port Autonome de Lomé*, Mémoire de licence professionnelle, Ecole Des Cadres, Lomé, 48 p.
- FUJITA M. et MORI T. (1996), The role of ports in the making of major cities: self-agglomeration and hub-effect, *Journal of Development Economics*, 49, 93-120.
- HETCHELI F. (2012), La filière café-cacao dans l'Ouest de la Région des Plateaux (Togo) : de la crise à la relance, *Revue spéciale journées scientifiques de la Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines (FLASH)*, Lomé, 2, 5, 122-136.
- HETCHELI F. et DANDONUGBO I. (2017), Interfaces portuaires et recompositions spatiales : contribution du Terminal du Sahel à la dynamique spatiale et socio-économique de Togblékopé (périphérie nord de Lomé), *Le port dans la ville*, éditions EMS, France, 175-195.
- KABLAN N. H. J. (2010), L'invasion des véhicules d'occasion en transit par le port d'Abidjan : le dynamisme ambivalent d'une activité en plein essor, *Les Cahiers d'Outre-Mer, Revue de géographie de Bordeaux*, Bordeaux, 365-390.
- KANGA K. V. et N'GUESSAN A. A. B. (2017), Activités portuaires et mutation de l'espace communal à Port-Bouët, *Le port dans la ville*, éditions EMS, France, 153-173.
- KANTE S. (2002), *Le secteur informel en Afrique subsaharienne francophone : vers la promotion d'un travail décent*, Bureau International du Travail, Genève, 60 p.
- KOMBATE Y. (2011), Le port de Lomé et son avant-pays, *Thèse de doctorat unique de géographie, option géographie des transports*, Université de Lomé, Lomé, 401 p.

- MINISTERE AUPRES DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE CHARGE DE LA PLANIFICATION, DU DEVELOPPEMENT ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE [MPDAT] (2016), *Questionnaire des Indicateurs de Base du bien-être* (QUIBB, 2011), Lomé, 35 p.
- MINISTERE AUPRES DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE CHARGE DE LA PLANIFICATION, DU DEVELOPPEMENT ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE [MPDAT] (2011), *Questionnaire des Indicateurs de Base du bien-être* (QUIBB, 2011), Lomé, 43 p.
- MINISTERE DU DEVELOPPEMENT A LA BASE, DE L'ARTISANAT, DE LA JEUNESSE ET DE L'EMPLOI DES JEUNES [MDBAJEJ] (2013), Plan Stratégique National pour l'Emploi des Jeunes (PSNEJ), Orientations stratégiques, MDBAJEJ, Lomé, 64 p.
- NKERE K. (2011), L'évolution des activités commerciales au Togo depuis l'indépendance jusqu'à nos jours, *Revue Togolaise des Sciences*, Lomé, 5, 1, 55-71.
- SEDAH F. (2005), *Le commerce au Port de Lomé : cas du parking à véhicules d'occasion (PVO)*, Mémoire de maîtrise de géographie, option géographie du commerce, Université de Lomé, Lomé, 94 p.
- UNIVERSITE DU LITTORAL DE COTE D'OPALE ET ECOLE DES CADRES, (2017), *PVO, c'est tout un monde !*, Projet « Portraits », ULCO-EDC, Lomé, 8 p.
- VIMENYO M. (2006), *Le port de Lomé et son arrière-pays*, Thèse de doctorat unique de géographie, option géographie des transports, Université de Lomé, Lomé, 344 p.

Chapitre 2.

Offre de services et petits commerces dans le périmètre du port de Cotonou au Bénin

ALLAGBÉ S. Benjamin

Résumé

Le port de Cotonou est l'unique « Porte océane » au Bénin qui assure ses échanges commerciaux avec le monde extérieur. Selon les statistiques du Ministère du commerce et des industries, des petites et moyennes entreprises du Bénin, 85 à 90 % des échanges commerciaux du pays transitent par la mer et représente de ce fait un outil de développement économique du pays et de sa population. Lieu de transbordement entre le transport maritime et les transports terrestres, ce port maritime voit s'organiser tout autour de lui des pratiques économiques originales comme la restauration, le traitement de texte et la photocopie ainsi que bien d'autres services répondant aux besoins des usagers. Cette recherche a pour objectif de montrer l'importance du port dans la dynamique de ces activités économiques. Des méthodes quantitatives et qualitatives ont permis de collecter, de traiter et d'analyser les informations recueillies auprès des différents acteurs. La combinaison de plusieurs techniques et outils de collecte puis de la recherche documentaire a concouru à l'obtention des données fiables. Il ressort des investigations que plusieurs activités se sont développées en auréoles autour du port de Cotonou. Sur la bande 500 m qui connecte la ville au port, sont installés plus de 2000 acteurs exerçant les services de bureautique (19,91 %), le petit commerce (friandises, cafétéria itinérant, vente de billets de la loterie, vente d'appareils électroniques, etc.), les coursiers auprès des sociétés de transit (12,3 %), les opérations de change, la restauration

(35,17 %), les services de gardiennage des moto-auto et de lavage, la vulcanisation de pneus et de charge batterie (32,62 %). Toutes ces activités se développent dans l'informel et mobilisent des acteurs issus de plusieurs nationalités. L'attrait du port et les besoins de ses usagers génèrent d'importantes ressources financières aux acteurs qui les investissent dans d'autres domaines. Cependant, ils sont confrontés à des difficultés qui ne garantissent pas la pérennité de leurs activités.

Mots-clés : Cotonou, port, offre de services, petits commerces, difficultés.

Abstract

Service activities and small shops in the perimeter of the port of Cotonou in Benin

The port of Cotonou is the only gateway in Benin which ensures its trade with the outside world. According to statistics from the Ministry of Trade and Industry, Small and Medium Enterprises of Benin, 85 to 90% of the country's trade is maritime trade and thus represents a tool for the economic development of the country and its population. Place of transshipment between maritime and land transport, this seaport is surrounded with economic practices. It hosts various complementary activities such catering, word processing and photocopying as well as many other services according to the needs of users. This research aims to show the importance of the port in the dynamics of these economic activities. Quantitative and qualitative methods were used to collect, process and analyze the information gathered from the various stakeholders. The combination of several collection techniques and tools, followed by documentary research, contributed to obtaining reliable data. It appears from the investigations that several activities have developed all around the port of Cotonou. On the 500 m strip connecting the city to the port, there are more than 2,000 actors exercising the services of office automation (19.91%), small shops (sweets, itinerant cafeteria, lottery ticket sales, sale of electronic devices, etc.), couriers to transit companies (12.3%), exchange operations, catering (35.17%), motorcycle security and washing services, tyre vulcanization and battery charging (32.62%). All those activities are developed in the informal sector and involve actors from several nationalities. The attractiveness of the port and the needs of its users generate significant financial resources for those who invest in other areas. However, they face difficulties that do not guarantee the sustainability of their activities.

Keywords: Cotonou, port, services, small businesses, difficulties.

Introduction

Le transport constitue de nos jours un pilier, sinon le socle du développement socio-économique (MDCTTP, 2006). Il occupe une place de choix au cœur des stratégies de développement dans le monde entier (Carruthers et Krishna Mani, 2008 ; Houvessou, 2008 ; CEA, 2009, cités par Allagbé, 2014). Les infrastructures de transport telles que le rail, la route, les aéroports et les ports constituent des supports déterminants pour toutes les activités socio-économiques et donc représentent ainsi des pôles de croissance. Dans le contexte mondial actuel des échanges commerciaux, les ports assurent plus des 2/3 des échanges intercontinentaux et sont considérés de ce fait comme des locomotives de développement (Hauhouot, 1996 et Goussot, 1998 cités par Kra *et al.*, 2017). Dans les pays du tiers-monde, les ports commerciaux sont des centres d'impulsion de plusieurs activités d'échanges dominées par l'informel. Ils constituent des pôles d'attraction et d'éclosion des services divers au besoin des activités portuaires (Allagbé, 2017). Selon Steck (2017), les ports des grandes métropoles africaines sont des enclaves physiques dans le tissu urbain et qui sont à la fois générateurs d'activités, créateurs d'emplois, moteurs de flux, marqueurs de la souveraineté, maillons des chaînes logistiques mondialisées. Toutefois, ils sont sujets au regard de leur environnement disputé, à des problèmes d'encombrement, de fluidité et de sécurité qui sont des points cruciaux pour leur compétitivité.

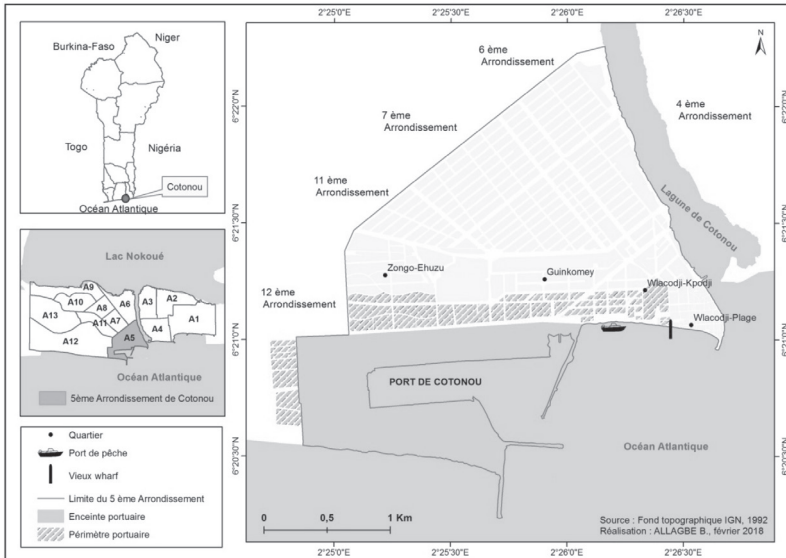
Au Bénin comme dans tous les pays du Golfe de Guinée disposant d'une façade maritime, les espaces portuaires sont des lieux privilégiés de dynamique commerciale. Le port crée de nombreuses opportunités qui attirent une multitude de nationalités africaine, asiatique et de la population béninoise. Le poids important de la main-d'œuvre qui grouille dans la zone portuaire et surtout dans le périmètre du port de Cotonou, constitue un vaste marché de biens divers et de restaurations, auquel s'ajoute une offre de services au besoin des activités portuaires.

Son caractère attractif conduit au développement de multiples activités dans l'enceinte portuaire comme dans ses environs, activités qui ne peuvent pas se faire sans le transport. Ainsi, de petits commerces et des offres de services se développent de plus en plus dans le périmètre du port de Cotonou. Des nombreuses personnes d'horizons divers fournissent leurs services et proposent aux usagers des biens et des services de toutes sortes. Ces articles venus de la ville alimentent des marchés fortuits. Ce qui amène à affirmer que le port de Cotonou, au-delà des activités inhérentes à son fonctionnement

est une plaque tournante de petits commerces et d'autres activités diverses qui se pratiquent en toute informalité. Cette cohabitation, loin d'être considérée comme une menace est plutôt perçue comme un mal nécessaire. C'est cette vitalité dont est tributaire le port qui suscite des questions : Quels sont les types de services développés dans le port de Cotonou ? Quel est l'impact de l'offre de services et petits commerces dans le périmètre du port de Cotonou sur l'économie locale ?

Cadre d'étude

Le périmètre portuaire correspond à la bande territoriale comprise entre la clôture douanière et le boulevard de la Marina incluant la zone du port de pêche et le Boulevard Jean-Paul II. Il rassemble la façade du port, à la limite Sud du quartier Zongo de la ville de Cotonou d'une part, et la limite Est de la présidence de la République et la descente du vieux wharf d'autre part. C'est la zone occupée par les directions des sociétés et compagnies maritimes et manutentionnaires, les infrastructures de l'administration publique (le ministère en charge des travaux publics et des infrastructures maritimes, la direction générale de la douane et des droits indirects, la direction de la marine marchande), la direction générale de la BOA-Bénin. Aussi, trouve-t-on des magasins et autres installations mis à la disposition de la clientèle par l'Organisation Commune Bénin-Niger des Chemins et des Transports (OCBN) qui perçoit auprès du concédant des taux de redevances qui tiennent compte des investissements réalisés (figure 1).

Figure 1 : Situation géographique de la zone d'étude

Source : Fond topographie de l'IGN 1992, complété par Allagbé, 2017

Méthodologie

Elle s'appuie d'une part sur la revue documentaire qui prend en compte les travaux des auteurs (Steck, Vigninou et Baloubi, Konan et N'guessan, Allagbé, Hétchéli et Dandonougbo, 2017) qui ont abordé des aspects de la question dans leurs recherches, aussi bien sur les ports maritimes que les ports secs, et d'autre part sur les enquêtes socio-économiques. Elle implique surtout une production de données originales et leur traitement

Données

Les données utilisées dans le cadre de ce travail sont les statistiques de ces offres de services et petits commerces fournies par le PAC. Les informations d'ordre socio-économique et celles relatives à l'effectif des acteurs opérant dans le domaine maritime ont été recueillies au PAC.

Méthode

La pré-enquête s'est déroulée du 22 au 24 août 2017, dans le périmètre portuaire et a permis d'identifier les sites d'activités, de prendre contact avec les responsables de certaines structures qui opèrent dans les activités de services marchands et le petit commerce. Ainsi a-t-elle servi à sillonner les artères longeant le port ainsi que les ruelles le long desquelles se déroulent une multitude d'activités, pour apprécier l'ampleur des phénomènes, le jeu des acteurs, leur organisation. À cette étape, il a été procédé au recensement exhaustif de tous ceux qui mènent ces activités à un emplacement fixe aux abords des rues et axes menant au port. Ceci a permis de pouvoir constituer les groupes cibles.

Les enquêtes proprement dites ont concerné les activités aussi bien sédentaires qu'ambulantes. Dans le rang des activités de service, les gérants de station d'essence, de services hôteliers, d'assurances, de banques, de maquis et restaurants, d'agences de voyage, sont ciblés. À ceux-ci s'ajoutent les agents des services de sécurité, les gérants de centres de communication et de transfert d'argent, les agents des centres de traitement de texte et de photocopies, agents de parking de gardiennage autos/motos, les acteurs des petits métiers, de transit, de transport urbain et les cambistes.

En ce qui concerne le petit commerce, ce sont les vendeurs d'aliments préparés et d'eau glacée, les vendeurs d'appareils électroniques et de crédits téléphoniques, les vendeurs de friperie et de tenues vestimentaires, les vendeurs d'objets d'art et emballage, les vendeurs de tickets de la loterie, les vendeurs de produits de toilette, de fruits, légumes et de tubercules, les vendeurs de marchandises diverses qui sont représentés. Le critère de choix est relatif au nombre d'années de pratique d'activité en ce lieu qui est de deux ans au moins. L'échantillon est déterminé par la formule

$$N = \frac{eff_t x T}{100}$$

, appliquée à chaque groupe d'acteurs avec eff_i : effectif total de chaque type de services, T : le taux d'échantillon appliqué aux effectifs.

Le tableau 1 donne la répartition de l'échantillon du groupe des acteurs.

Tableau 1 : Répartition de l'échantillon enquêté

Groupes cibles	Acteurs dénombrés	Échantillon	Pourcentage de l'échantillon
Petits commerçants	778	39	34,51
Commerçants ambulants	976	49	43,36
Prestataires de service	462	23	20,35
Petits métiers	43	02	01,76
Total	2 239	113	100,00

Source : enquêtes de terrain, août 2017

Au total, 113 acteurs ont été interrogés. À ceux-là s'ajoutent des agents de structures liées au port à savoir SEGUB, Douane Port, Agence Nationale du transport terrestre, MIT, AGPAOC, SOBEMAP, Direction Générale ORYX, Service de SEE AFRIKA, Service la Rivera, Port de Pêche. Il a été retenu 10 agents par structure. Donc au total 213 personnes, toutes catégories confondues ont été interrogées. Les informations recueillies ont été dépouillées manuellement et codifiées. Les données d'enquêtes ont été quantifiées sur la base du score réel de chaque rubrique du questionnaire. Ceci a permis de réaliser les tableaux et les figures à l'aide des logiciels Word et Excel. Cette méthodologie a permis d'aboutir aux résultats exposés ci-après.

Résultats : le port un générateur d'emplois multiples

1. Le port, un foyer d'emplois favorables à l'éclosion d'activités de services et de commerce

Le port de Cotonou, implanté en eau profonde, tire profit de sa position à travers la logistique maritime et les services portuaires. Il offre des services diversifiés qui en font un secteur très attractif pour une économie urbaine. Ce secteur a en effet généré de nouvelles activités commerciales et de services telles que la conteneurisation, le business, le transport des marchandises et les services financiers, les services administratifs, les activités administratives de transit et beaucoup d'autres. Sa place de choix dans la vie socio-économique du pays se remarque à travers les milliers d'offres de services di-

rects et indirects qu'il induit. Il s'agit dans le cas des emplois directs, selon Allagbé (2014), Agbandjèdjè (2015) et Steck (2017), des travailleurs employés par l'administration du port (agents de bureau, professionnels du secteur maritime et portuaire, notamment les consignataires, les transitaires, les acconiers, les magasiniers). Il y a aussi ceux qui sont employés par les entreprises de manutention en nombre croissant (SOBEMAP, COMAN-SA, SMTTC), les agents de sociétés de sécurité privée. On trouve aussi au port les chauffeurs des terminaux (Maersk Line, Bolloré Africa Logistics, Oryx-Bénin SA, Bénin Terminal), les agents des Conseils Nationaux des Chargeurs, les agents de la douane, les chauffeurs usagers venant charger ou décharger les marchandises qu'ils transportent. On compte aussi parmi les usagers tous les employés des sociétés de logistique dont les bureaux sont situés à proximité du port. Le port est alors pourvoyeur de milliers d'emplois pour lesquels la SOBEMAP à elle seule fournit 500 agents permanents, 8 275 agents contractuels et 6 000 conducteurs de véhicules lourds et légers d'occasion (Allagbé, 2014 et Agbandjèdjè, 2015). Tous ces acteurs constituent un vaste marché de consommation et de demande de services divers. Pour les emplois indirects, il faut compter ces personnes qui s'affairent autour des petits métiers, des vendeurs de toutes sortes dont les étales sont situés au voisinage, le long de la clôture ou à proximité des entrées du port. De nombreux autres vendeurs sont itinérants ou ambulants dans le périmètre portuaire ou parfois cherchent à accéder à l'enceinte portuaire pour atteindre la moindre clientèle. Cet espace marchand s'est singularisé par rapport au marché de la ville, bien que les premiers acteurs en soient issus, à cause de la spontanéité des services et la proximité du marché orienté vers un certain nombre de groupes cibles, acteurs et usagers du port.

2. Des activités polarisantes de l'espace péri-portuaire

Le milieu d'étude se caractérise surtout par le développement de petits commerces et les services marchands.

2.1. Acteurs et types de services offerts dans le périmètre du port de Cotonou

Ce sont des services marchands publics, parapublics et privés qui sont implantés le long de l'axe sur lequel sont ouvertes les entrées du port de Cotonou. Il s'agit des services bureautiques et financiers,

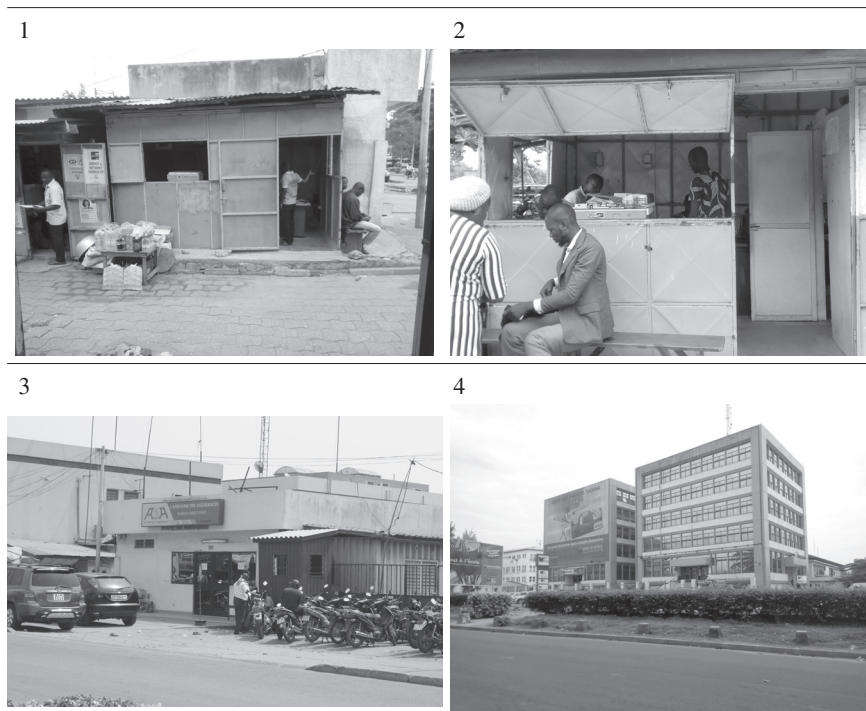
des services de communication et de transfert d'argent, des services de restauration et d'hôtellerie, des corps de métier.

2.1.1. Services bureautiques et financiers

Ce sont des services d'assurance, de sécurité, de voyage et de finances (banques), tous privés, détenus par des groupes ou des individus.

Les services bureautiques regroupent les entreprises de transit et consignment, les micro-entreprises de traitement de textes et de photocopieurs, de vente de papeterie et de journaux, les maisons d'assurance, les agences de voyage, tous logés dans des locaux privés ou dans des bureaux construits par eux-mêmes, sur des parcelles sous contrat de bail. Ils représentent 19,91 % des acteurs qui offrent les services avec une représentation plus forte des bureautiques privés (12,82 %) suivis des entreprises de transit (5,35 %) et 1,21 % pour les assurances. Les usagers demandeurs de ces services sont constitués d'importateurs-exportateurs, les chargeurs aussi bien nationaux qu'étrangers, les grands commerçants des marchés urbains. Les autres services sont peu demandés et trouvent leur clientèle au cœur de la ville de Cotonou. Il s'agit des agences de voyage, des services de sécurité qui représentent 0,53 % des offres de services dans le périmètre portuaire.

À côté de ces services, les banques y développent aussi leurs activités liées aux besoins des opérateurs économiques. Avec les réformes introduites au port ces dernières années (le guichet unique portuaire et Bénin-Control) pour la célérité et la facilité des différentes opérations auxquelles sont assujettis les opérateurs économiques, ces derniers doivent payer les frais de formalités portuaires auprès des banques. Pour réduire les pertes de temps et les risques de braquage, les établissements financiers tels que BOA, ECOBANK, SOCIETE GENERALE, sont installés dans le voisinage du port dans le souci d'être plus proche des usagers. Ils offrent à la clientèle un certain nombre de produits (crédits, placement, transactions, etc.) qui rendent plus dynamiques les procédures d'enlèvement des marchandises au port pour leur destination. La figure 2 illustre la présence de ces institutions financières dans le milieu d'étude.

Figure 2 : Différents services dans le périmètre du port de Cotonou*Clichés : Allagbé, octobre 2017*

Sur les figures 2-1 et 2-2 figurent respectivement un kiosque de photocopie et un kiosque de traitement de texte le long de la clôture du port. La figure 2-3 montre une agence de la société Africaine des Assurances installée à la devanture du port, tandis que la figure 2-4 représente la Direction Générale de la Bank Of Africa en face du port de pêche.

La plupart de ces services sont tenus à 46 % par des femmes, qui sont souvent employées et à 54 % par des hommes qui sont chefs de service ou gérants de l'établissement, avec un niveau de scolarisation minimum de la classe de 1^{re} et un niveau supérieur de BAC plus 5. Dans ces services, les femmes s'affairent souvent à l'accueil, tiennent le secrétariat de l'agence ou sont au service clientèle ou à la caisse. On en compte 1, 2 à 3, compte tenu des services offerts et de la fréquentation des usagers.

2.1.2. Services des communications et de transfert d'argent

Le port de Cotonou est une plate-forme de transport logistique où l'outil de communication est le plus utilisé, au regard des différentes activités qui s'y mènent. Dans le périmètre du port, la communication est fournie par la téléphonie mobile à travers les réseaux MTN, MOOV, GLO, LIBERCOM et BELL BENIN, représentant 12,30 % des services offerts aux usagers et gérés par deux groupes d'acteurs selon les travaux de terrain.

Les agences formelles sont installées, soit dans des conteneurs en incursion dans la clôture du port ou à sa devanture ou bien logées dans des locaux privés. Elles fonctionnent comme administration et fournissent au public plusieurs services, à savoir recharge des crédits téléphoniques, transfert d'argent auxquels elles associent la vente des appareils téléphoniques et accessoires. Le personnel est représenté par le gérant qui emploie 1 à 2 voire 3 autres personnes, en fonction de la diversité des activités offertes. Outre ces agences, on note la forte présence des agents de transferts privés. Ils représentent 85% des acteurs de ce type de service et opèrent pour leur propre compte dans l'informel. Ils sont installés sur les trottoirs, aux abords des voies, devant les services étatiques (Ministères, directions), ou parfois à la devanture des agences plus ou moins formelles, dans les allées menant dans l'enceinte portuaire, sous des parasols, des arbres ou à ciel ouvert. Ces acteurs offrent des services limités (transfert d'unités, vente de cartes de recharge et quelquefois transfert d'argent au montant faible), contrairement aux agences formelles. Parmi tous les réseaux, ce sont MTN et MOOV qui offrent plus le service de transfert d'argent. Selon les investigations sur le terrain, cette opération est assurée à 62,8 % par le réseau MTN et 37,2 % par MOOV. C'est un service très apprécié par les usagers parce qu'il permet de sécuriser l'argent et de l'utiliser dès qu'on en a besoin. La figure 3-1 et la figure 3-2 de la figure 3 illustrent les points d'opération de la téléphonie mobile.

La figure 3-1 montre un kiosque de transfert d'argent (mobile money) incrusté dans l'enceinte portuaire avec son ouverture faisant corps avec l'une des entrées du port. La figure 3-2 illustre une vendeuse de crédits téléphoniques assise avec son étale sous un parasol en face de l'entrée principale du port.

Figure 3 : Différents services marchands du mobile dans le périmètre du port de Cotonou



Clichés : Allagbé, octobre 2017

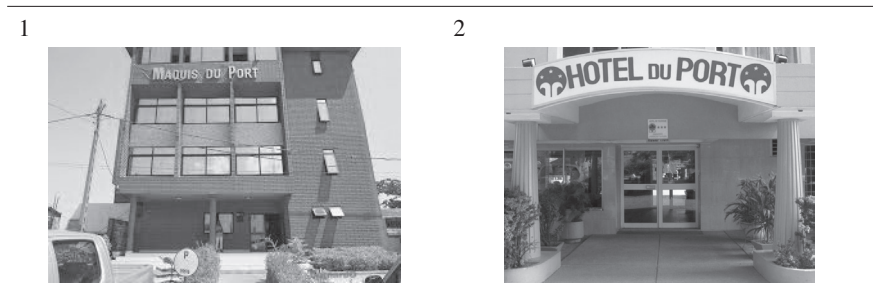
2.1.3. Services de restauration et d'hôtellerie

Ces activités participent à la vie des usagers du port de Cotonou. En ce qui concerne la restauration, elle représente 35,17 % des offres de service et propose deux types de service. L'offre de restauration fournie par les maquis installés dans le périmètre portuaire, est demandée par une catégorie d'usagers (le personnel de l'administration du port, les chefs-service des entreprises opérant dans les activités portuaires, les directeurs des différentes compagnies de navigation maritime, les représentants des armements implantés au Bénin et les autres cadres des sociétés de manutention et gestionnaires des terminaux). La grande masse des usagers du port, tels que les petits agents administratifs du port autonome, les agents occasionnels (dockers), les magasiniers, les conducteurs de véhicules administratifs, les commerçants, transporteurs et conducteurs de véhicules gros porteurs, les agents de sécurité des installations portuaires, les transitaires ambulants et autres, s'abonnent à la restauration de rue ou restauration populaire. Cette activité occupe une bonne partie de la masse féminine dans les alentours du port et aux abords des rues, puis le long de la clôture du port. Elle se mène à travers des baraquements installés dans les environs des parkings spontanés de camions gros porteurs ou le long des ruelles très fréquentées. Parfois ce sont des lieux où se négocient les affaires entre les transitaires et les coursiers des agents de contrôle routier ou des douaniers. Les restauratrices de rue offrent aux usagers divers mets tels que la bouillie, le riz, le haricot, l'arachide bouillie, la pâte de maïs ou de cossette, l'akassa au poisson frit, etc. La plupart des restauratrices de rue ont affirmé n'avoir pas

reçu au préalable une formation avant de se lancer dans la préparation et la vente de plats cuisinés de rue. Il suffit de disposer d'un peu de fonds de démarrage. Ce sont d'ailleurs ces conditions qui font que la commercialisation de repas dans ces lieux est en plein essor. Selon les enquêtes menées sur le terrain, elles occupent illégalement les emplacements avec la complicité d'un gardien des entourages, et c'est plus tard qu'elles commencent à subir les menaces des agents de la mairie de Cotonou.

En ce qui concerne l'hôtellerie, c'est un secteur en développement. Les infrastructures hôtelières sont les plus imposantes le long de l'axe du port. On peut citer dans cette catégorie de part et d'autre du port l'hôtel IBIS, NOVOTEL, HOTEL du Port, AZALAI HOTEL. Ils accueillent les hommes d'affaire, les opérateurs commerciaux, les grands importateurs étrangers (pays voisins comme occidentaux et asiatiques), les commandants de navires.

Figure 4 : Services de restauration et d'hôtellerie dans le périmètre portuaire



Clichés : Allagbé, août 2017

La figure 4-1 de la figure 4 montre le maquis du port implanté à l'Est du port de pêche, tandis que l'hôtel du port (figure 4-2) incrusté dans l'enceinte portuaire s'ouvre sur le boulevard longeant le port.

Toutes ces activités répondent bien aux besoins des populations constamment en mouvement entre le port, la ville et leur domicile ou qui sont en visite d'affaires maritimes et portuaires.

2.1.4. Services liés au transport

Le port reçoit des milliers de personnes par jour. Ceci établit une certaine mobilité entre le domicile et le port. Les moyens de transport utilisés à cet effet sont le vélo, la moto et surtout la voiture pour

les cadres de l'administration du port, des sociétés et entreprises exerçant dans le domaine portuaire. Ceci engendre un important parc à véhicules qu'il faut gérer pour éviter les encombrements et assurer la sécurité de ces matériels roulants.

Le service de gardiennage offre ses prestations aux usagers et occupe 2,3 % des services du périmètre. Le service de gardiennage de véhicule à moteur, hormis son caractère pourvoyeur de revenu, est devenu primordial dans la lutte contre le vol de motos dans la ville de Cotonou en général et dans le périmètre portuaire en particulier. En effet, ce service est d'une importance capitale dans l'occupation et parfois dans la gestion de l'espace. De jeunes gens âgés de 25 ans à 30 ans voire plus, souvent sans qualification où n'ayant pas pu s'insérer dans un corps de métier, s'organisent dans la gestion de l'espace à travers le rangement et l'alignement adéquat des motos sur le terre-plein de la chaussée, sur les accotements ou à la devanture des services administratifs ouvrant sur la grande voie, luttant ainsi contre les stationnements en désordre des usagers. Ce service tend à s'imposer à tous ceux qui disposent d'un moyen de transport contre les frais de gardiennage allant de 50 FCFA à 200 FCFA. Mais la seule preuve de reconnaissance de votre engin reste le ticket délivré à l'utilisateur au dépôt et dont le double est accroché à l'engin. À défaut, les acteurs écrivent le numéro du ticket que porte le propriétaire sur l'une des selles. Sur les sites visités, le nombre de véhicules stationnés varie entre 150 et 300 en fonction de l'espace utilisé. Le service de gardiennage de véhicules, malgré tous les avantages qu'il présente, reste et demeure encore une activité informelle.

Pour les usagers qui ne disposent pas de leur propre engin, ils effectuent leur déplacement avec les taxis moto communément appelé *Zémidjan* en langue locale *Fon*. Des parkings fictifs sont créés par les acteurs à des endroits stratégiques des entrées du port pour attendre la moindre clientèle. Ils sont vêtus en tenue de couleur jaune au dos duquel sont inscrits le numéro d'enregistrement dans la corporation et la ville d'appartenance. Le coût de service varie en fonction de la distance parcourue avec un coût minimum de 100 FCFA pour la plus courte distance.

Dans ce même groupe de services, il existe également les stations-service qui représentent environ 3,71 % de l'ensemble des offres de service dans le périmètre portuaire. Elles assurent la fourniture en produits pétroliers aux camions gros porteurs qui sont chargés de marchandises, les conducteurs de motos, les véhicules personnels des agents des sociétés qui travaillent conjointement avec le port. Ce sont des stations-service qui disposent de 2 à 3 pompes au

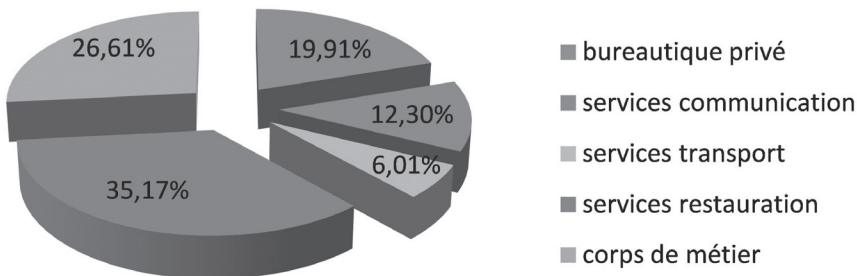
plus. En dehors de la SONACOP, société étatique qui est installée sur deux sites différents, Jehova Nissi Petroleum (JNP), Solen, Jupiter petroleum, des sociétés appartenant à des privés sont aussi présentes dans le périmètre portuaire et offrent les mêmes services. Le prix du carburant à la pompe étant supérieur au prix de carburant de contrebande, la plupart des usagers préfèrent s'approvisionner au marché noir, qui du coup s'est aussi installé pour livrer la concurrence malgré la répression de l'autorité publique.

2.1.5. Petits métiers

Les activités telles que la vulcanisation, la réparation des chaussures, la mécanique-soudure, la soudure, la réparation de téléphone portable, la manucure traditionnelle, l'horticulture sont attirées par le monde portuaire pour les nombreuses sollicitations de service. Ces activités comptent pour environ 12,3 % des services offerts aux acteurs portuaires. Les acteurs sont constitués d'étrangers représentés par 32 % d'Ivoiriens (réparation de téléphone portable) et nigériens (la réparation et cirage de chaussures, la taille ongle), 68 % de Béninois surtout représentés par les *Nagoh* (la vulcanisation) et les *Fon* (la mécanique-soudure, la soudure, l'horticulture). Les enquêtes menées auprès de ces actifs, révèlent que ces petits services qu'ils proposent aux populations leur permettent de gagner de l'argent, et de mobiliser l'épargne pour pouvoir investir dans leur localité de départ.

Le périmètre du port de Cotonou, se singularise de la grande ville par sa particularité à concentrer sur un petit espace des activités de services importées de la ville portuaire. La figure 5 donne la répartition des différents services offerts aux usagers du port.

Figure 5 : Représentativité des offres de service dans le périmètre portuaire de Cotonou



Source : enquêtes de terrain, août 2017

Il ressort de l'analyse de la figure 5 que les services de restauration, l'administration privée, les corps de métier sont plus sollicités par les clients à cause des obligations administratives qui ne leur permettent pas d'effectuer les allers et retours entre la maison et le port, et de pouvoir se restaurer sur les lieux. Le processus d'enlèvement des marchandises au port et le règlement des formalités administratives dans un bref délai auprès des structures impliquées localement dans la chaîne des transports et logistiques, amènent les transitaires ou les chargeurs à mettre à contribution ces services.

Le périmètre portuaire est une enclave de services divers nourris par la ville portuaire dans la mesure où le port dans son dynamisme orienté vers les enjeux mondiaux, semble aujourd'hui tourner dos à la ville qui a contribué à son émergence. Cependant les relations de services réciproques restent permanentes dans le fonctionnement. Les métropoles africaines conservent le monopole de bassin de main-d'œuvre et de services divers dont le port a besoin pour bien fonctionner. La ville portuaire fournit alors au port cette denrée. En retour, c'est le port qui nourrit la ville en biens consommables en faisant d'elle un organisme vivant qui rayonne sur la base de sa cohabitation.

2.2. Du commerce sédentaire au commerce ambulant, une activité à plusieurs variantes

Le petit commerce concerne la vente de biens qui s'effectue dans la proximité du périmètre portuaire. Il est animé par les femmes et les hommes de plusieurs nationalités. C'est un commerce très diversifié en fonction des articles proposés à la clientèle. Il s'agit principalement pour la catégorie des produits alimentaires locaux, des fruits et des produits laitiers, de poissons frais ou fumés, des huiles végétales et de diverses boissons en canette, des friandises, de la farine de manioc en sachet, de l'arachide bouillie, des produits maraîchers. Dans les articles divers, ce sont les produits tels que les pâtes alimentaires, les boîtes de conserve, le sucre, les boîtes de cigarettes et d'allumettes, l'eau minérale et le *pure water*, les variantes de savon, les jus de fruits pour ne citer que ceux-là. Dans le vestimentaire, on dénombre les chaussures et ceintures, les habits souvent fournis par la friperie, mais aussi du prêt-à-porter ; les biens d'équipements comme les appareils électroménagers (fer à repasser, micro-onde) et les appareils électroniques et accessoires (lecteurs CD, clé USB, CD Rom, Power Bank, chargeurs de téléphone, etc.), les appareils électriques (fils ampoules et accessoires, interrupteurs, testeurs) sont aussi rencontrés. Les investigations ont montré l'existence de deux

catégories de commerçants. Les commerçants sédentaires exposent leurs marchandises sur des tabourets de taille croissante, de manière à permettre au client de voir tout ce qui est vendu sur l'étal. Ils exercent sous des baraquements précaires installés sur des espaces réduits aux coins de la rue, le long de la clôture du port et dans des espaces non encore bâtis ou laissés au jardin public. Cette catégorie représente 46,1 % des vendeuses du périmètre portuaire, essentiellement des femmes béninoises de l'aire culturelle *Fon, Mina et Gun*. Les figures 6-1 à 6-4 de la figure 6 présentent la variété des étals.

Figure 6 : Petits marchés dans le périmètre portuaire



Clichés : Allagbé, août 2017

Sur cette figure 6, on peut voir aux abords du port de pêche, le petit commerce des produits alimentaires agricoles (figure 6-1), le petit commerce de marchandises diverses (figure 6-2), le petit commerce de boissons et d'eau (figure 6-3) et le petit commerce de fruits et légumes (figure 6-4).

Au côté des commerçants sédentaires, les vendeurs ambulants Nigériens, Nigérians et Ghanéens contrôlent le vestimentaire, les appareils électroniques et accessoires, les objets électriques, les appareils électroménagers, les produits laitiers et les objets d'art. Ils se déplacent vers les usagers pour leur proposer les articles soigneusement disposés dans des brouettes, des charrettes à deux bras. D'autres les accrochent aux bras ou les mettent sur la tête et passent de bureau en bureau, d'atelier en atelier et dans les rues. Bien souvent dans ce groupe, on retrouve de jeunes filles et garçons béninois déscolarisés qui déambulent avec des produits d'élevage (surtout les œufs provendes, cuits ou frais), les produits de la loterie, de l'eau glacée. Ces petits commerces n'ont pas un caractère formel pour que le secteur soit bien organisé. Cependant, les agents de la mairie passent de temps en temps pour les obliger à payer de faux frais d'occupation des lieux publics par les sédentaires, lesquels alimentent les comptes personnels de ces agents.

2.3. Des marchés de proximité qui répondent bien à la gestion du temps de sa clientèle

Dans le souci de conquérir et élargir sa clientèle, des commerçants qui animent la vie économique urbaine ont déplacé le marché de la ville autour du port, créant ainsi dans le périmètre portuaire un pôle commercial important, au regard du nombre important d'usagers qui fréquentent au quotidien les lieux. Aux dires des commerçants interrogés, c'est une clientèle sûre, marchandant peu et disposant de très peu de temps pour faire les marchés au cœur de la ville avant leur retour à domicile. Les marchés de proximité se sont créés pour répondre aux besoins des acteurs maritimes.

3. Offres de services et petits commerces aux impacts socio-économiques importants

Le port est toujours considéré aux vues des différentes catégories de personnes qui le pratiquent comme un vivier, pourvoyeur d'emplois et d'opportunités. Des activités portuaires attractives consommatrices de main-d'œuvre, sont nées d'autres activités marchandes parasites qui se développent dans le périmètre portuaire. Les prestataires de services et les petits commerçants de détail opérant dans l'informel dans les rues et aux abords du port, depuis leur forme ambulante au semi-sédentaire, aux activités les plus formelles en

relation avec le port, constituant de l'auto-emploi ou emploi du personnel fourni par la ville de Cotonou et ses environs.

Aussi, toutes ces activités génèrent des ressources importantes aux différents acteurs. Du fait de l'absence d'une tenue de compte par ces acteurs informels (environ 80 % du marché), et du fait que les populations sont réticentes à déclarer leurs revenus, craignant le harcèlement fiscal de la mairie sur domaine public occupé, on ne peut que s'en tenir aux déclarations des enquêtés et procéder à des estimations. Ces estimations sont faites sur la base de 22 jours ouvrables pour le port. Le tableau 2 ci-dessous fournit quelques chiffres relatifs aux revenus journaliers déclarés par certains acteurs lors des enquêtes.

Tableau 2 : Estimations des revenus (FCFA) de quelques acteurs du périmètre portuaire de Cotonou

Acteurs	Revenus journaliers	Revenus mensuels estimés	Moyenne des revenus
Vendeuse d'eau glacée et boissons	2 500	55 000	55 000
Vendeuse d'aliments de rue (riz+amiwo+ akassa)	7 500 à 12 000	165 000 à 264 000	214 500
Vendeuse de fruits	10 500	231 000	231 000
Vendeur d'unités téléphoniques et transfert d'argent)	4 500 à 7 000	99 000 à 154 000	126 000
Vendeuse de divers	10 000 à 15 000	220 000 à 330 000	275 000
Vendeur de friperie et vestimentaire	6 000 à 8 000	132 000 à 176 000	154 000
Garde vélo	3 500 à 5 000	77 000 à 110 000	93 000
Gérant de kiosque photocopieur	5 000 à 6 500	110 000 à 143 000	126 000

Source : enquêtes de terrain, août 2017

Si les revenus restaient constants, les petits commerçants dénombrés lors des enquêtes tireraient en moyenne 1 446 173 000 FCFA par mois, de l'exercice de leurs activités dans le périmètre du port de Cotonou. Ce montant est obtenu en multipliant leur nombre par leurs revenus moyens mensuels. Ces revenus, selon la déclaration des acteurs, leur permettent d'assurer leurs besoins et ceux de leur famille.

Cependant, ils sont de plus en plus confrontés au problème d'emplacement marchand à cause des opérations de déguerpissement initiées par le pouvoir en place et qui consiste à libérer les espaces publics. Cela a amené de nombreux acteurs informels à exercer leurs activités en itinérance.

Discussion : la dynamique des petits commerces autour des ports, un phénomène généralisé en Afrique de l'Ouest

Le développement des activités maritimes et portuaires au port de Cotonou, favorisé par l'intensification des échanges internationaux, a donné naissance à des activités annexes dans le périmètre portuaire. Plusieurs auteurs (Bonnaïfous et Plassard, 1974 ; Plassard, 1977 ; Offner, 1993 ; Bizeray *et al.*, 1996 ; Colletis-Wahl et Meunier-Blanquart, 2003 ; Bérion *et al.*, 2007, cités par Lihoussou, 2014), reconnaissent que les transports favorisent le développement d'autres secteurs d'activités économiques indispensables au développement local.

Dans le champ de ce travail, ce sont les services marchands liés aux activités portuaires et activités commerciales, caractérisées dans leur ensemble par l'informel, qui occupent une catégorie d'acteurs venus pour gagner leur vie. La dépendance de ces activités vis-à-vis du port fait naître autour du lui, un marché très dynamique qui répond aux besoins des usagers.

Ces résultats sont comparables à ceux atteints par Konan Kanga et N'guessan (2017) au port d'Abidjan, pour qui les activités portuaires engendrent de nombreuses activités indirectes au rang desquelles foisonnent manœuvres, vendeurs/ses de poissons, restauratrices, dockers occasionnels, transporteurs, commerçants/tes, gérants/tes de cabines, toutes sortes d'activités qui génèrent des revenus non négligeables aux acteurs.

Les résultats de Héthéli et Dandonougbo (2017) sur le Terminal du sahel de Togblékopé à la périphérie de Lomé montrent aussi le développement de multiples activités informelles économiques et administratives de transit autour de ce port sec. En dehors des activités économiques en rapport avec le port telles que le commerce informel, la manutention, les services financiers et administratifs, le terminal a vu se développer dans ses périmètres immédiats, outre les corps de métier, la vente ambulante des friperies et des articles divers, le grand commerce et le petit commerce d'étals dans des ma-

gasins de taille correspondante. L'installation du terminal a impulsé à Togblékopé, jadis rural une dynamique d'urbanisation avec la mise en place de plusieurs infrastructures et équipements de services marchands.

Ces mêmes résultats sont confirmés par les travaux de Allagbé, Vigninou et Baloubi (2017) à la périphérie Est de Cotonou, où l'installation des parcs de véhicules d'occasion a entraîné la concentration des activités socio-économiques autour de ceux-ci, le long des artères. Cette explosion d'offres de services et d'activités commerciales informelles dans les périmètres des ports ouest-africains, se remarque à tous les lieux de rupture de charge de transports terrestres comme les gares routières et ferroviaires, les escales routières, les postes ou arrêts spontanés de contrôle routier. Si dans les travaux de Konan Kanga et N'guessan (2017), les commerces situés dans la zone portuaire et la périphérie du port d'Abidjan versent des taxes journalières à la commune de Port-Bouët à hauteur de 300 000 FCFA et des patentes mensuelles variant entre 4 000 000 et 6 000 000 FCFA, il n'en va pas de même dans le contexte béninois où seuls les agents du service marchand de la commune perçoivent en complicité avec les acteurs, des faux frais qui ne servent à alimenter leurs revenus personnels. Cela constitue un moins perçu pour la municipalité qui a des défis à relever dans le cadre du développement local. Toutefois, les espaces illicitement occupés par ces activités dans le périmètre du port d'Abidjan que de Cotonou, sont sujets à des opérations de déguerpissement ou de libération dans le cadre des travaux d'aménagement des voiries initiés par le pouvoir public. Ceci laisse les acteurs dans la précarité de l'exercice de leurs activités.

Conclusion

Cette étude montre que l'interface ville-port reste toujours dynamique au vue des activités qui se développent. Celles qui animent la vie urbaine vont à la conquête de la clientèle fournie par le port. Depuis la mise en service du port de Cotonou et son développement, cet outil devient au bout d'un certain temps, au regard de son statut de pôle d'attraction de main-d'œuvre et de consommation de services, une enclave à l'intérieur de la ville. En tant que maillon de la chaîne logistique de transport international, il fait développer d'autres services indispensables à ses activités. La nécessaire satisfaction des besoins les plus élémentaires des très nombreux usagers de la zone portuaire, amène nombre de personnes, surtout en milieu

urbain, à créer leur centre d'activités économiques le long des boulevards bordant le port et autours de ses entrées. Ces activités se caractérisent par la présence des petits commerces, le transport, la restauration populaire, les services portuaires, l'hôtellerie et le commerce informel de pièces détachées automobiles de seconde main, pratiqué aussi bien par les nationaux que les étrangers.

Le revers de ce dynamisme est la montée en puissance de sérieux problèmes d'aménagement. Dans le cas du périmètre portuaire de Cotonou, même si ces activités à dominance informelle participent à la vie urbaine, elles créent en effet des problèmes d'occupation illicite des lieux publics, d'encombrement des artères et voies d'accès au port, ce qui n'est pas de nature à fluidifier le trafic dans la zone portuaire. Elles suscitent aussi des pratiques illicites, en particulier en termes de prélèvements non officiels opérés sur les petits commerçants. Cette situation interpelle les autorités en charge de la gouvernance du port dans la mesure où ces activités constituent de plus en plus une menace à la sûreté et la sécurité des installations portuaires.

Références bibliographiques

- AGBANDJEDJE M. (2015), Le port de Cotonou et son arrière-pays, *Thèse de doctorat unique en géosciences et aménagement de l'espace*, EDP/FLASH, UAC, 248 p.
- ALLAGBE S. B. (2017), Filière des véhicules d'occasion et dynamique du commerce de pièces détachées automobiles dans la zone portuaire de Sèmè-Kpodji au Bénin, in A. Loba et A. B. N'Guessan (dir.), *Le port dans la ville*, Éditions EMS, 289-307.
- ALLAGBE S. B. (2014), Activités de transit et transport international au nord-est du Bénin, *Thèse de doctorat unique en géographique*, UL, FLESH, 362 p.
- ALLAGBE S. B. et ZANNOU S. (2014), Infrastructures de transport et développement local dans la commune de Glazoué en République du Bénin (Afrique de l'ouest), *Revue ANYASÁ des Lettres et Sciences Humaines*, Université de Lomé, 1, juin, 37-51.
- HETCHELI F., DANDONOUGBO I. (2017), Interfaces portuaires et recompositions spatiales : contribution du terminal du Sahel à la dynamique spatiale et socio-économiques de Tokplégbé (périphérie nord de Lomé), in A. Loba et A. B. N'Guessan (dir.), *Le port dans la ville*, Éditions EMS, 175-195.
- KRA K. J., KOFFI Y. S. KOUADIO A. A. (2017), Atouts et contraintes de la localisation d'un port sec à Ferkessédougou au nord de la Côte-d'Ivoire, in A. Loba et A. B. N'Guessan (dir.), *Le port dans la ville*, Éditions EMS, 197-215.
- KONAN KANGA V. et NGUESSAN A. A. B. (2017), Activités portuaires et mutation de l'espace communal à Port-Bouët, in A. Loba et A. B. N'Guessan (dir.), *Le port dans la ville*, Éditions EMS, 153-173.

- LIHOUSSOU M. (2014), Ports et désenclavement territorial : cas de l'arrière-pays du port de Cotonou, *Thèse de doctorat unique en géographie des transports*, UMR IDEES 6266 CNRS/ CIRTAI, Université Le Havre, France, 466 p.
- MDCTTP (2006), *Port Autonome de Cotonou. Revue officielle*, République du Bénin, 128 p.
- STECK B. (2017), Le port moderne, inclusion urbaine dynamique ou enclave extravertie de la mondialisation le cas de l'Afrique Atlantique, in A. Loba et A. B. N'Guessan (dir.), *Le port dans la ville*, Éditions EMS, 75-99.
- VIGNINOU T. et BALOUBI M. D. (2017), Développement des activités de vente de véhicules d'occasion et dynamique du paysage urbain de Sèmè-Podji au sud-est du Bénin, in A. Loba et A. B. N'Guessan (dir.), *Le port dans la ville*, Éditions EMS, 127-151.

Chapitre 3.

Le transit portuaire et le transport maritime des marchandises agricoles : le cas des produits cacao au port d'Abidjan (Côte-d'Ivoire)

OUATTARA Seydou

Résumé

La plupart des recherches actuelles sur la filière cacao se consacrent aux activités dans l'arrière-pays des ports au détriment de celles qui se rapportent aux dimensions portuaire et maritime. Elles sont pourtant révélatrices de dynamisme impulsé par de nombreux acteurs et porteuses de réalités géographiques. C'est pourquoi cette étude vise à montrer le fonctionnement du transit portuaire et du transport maritime des produits cacao, tant en importation qu'en exportation au port d'Abidjan. La collecte des données s'est effectuée grâce à la recherche des statistiques portuaires relatives aux opérateurs économiques et aux produits cacao. Elle est complétée par les entretiens avec les professionnels de la filière et l'observation des activités portuaires et maritimes liées au trafic cacao. L'analyse montre que le port d'Abidjan dans le but d'assurer ses fonctions de « poumon » de l'économie ivoirienne, met en place une organisation logistique pour le transit des produits agricoles. De plus, le passage portuaire présente un système complexe où plusieurs circuits, institutions et opérateurs économiques sont interconnectés. La question du transport maritime implique une pluralité de conditions de circulation de ces marchandises, qui met en scène différents types de navires, d'infrastructures portuaires et de modes de conditionnement. De surcroît, les horizons marins touchés par le trafic cacao se recomposent.

Mots-clés : port d'Abidjan, négoce, cacao, transit portuaire, transport maritime.

Abstract

Port transit and maritime transport of agricultural goods: the case of cocoa products in the port of Abidjan (Côte-d'Ivoire)

Most of the researches on the cocoa sector are devoted to inland activities. This study aims to highlight port transit and maritime transport of cocoa products, both for import and export, through the case of the port of Abidjan. Data collection was carried out from port statistical data relating to economic operators and cocoa products. It has been supplemented by interviews with professionals in the sector and also observation of the port and maritime activities linked to cocoa traffic. The analysis shows that the port of Abidjan, in order to ensure its functions as the “lung” of the Ivorian economy, is setting up a logistical organization for the transit of agricultural products. Moreover, the port transit appears as a complex system where many institutions and economic operators are interconnected. The issue of maritime transport involves a plurality of conditions for the movement of goods, involving different types of ships, port infrastructures and packaging methods. At the same time, the flows of cocoa are affected by the restructuring of the cocoa trade at a world scale.

Keywords: Abidjan port, trade, cocoa, port transit, maritime transport.

Introduction

La Côte-d'Ivoire, à l'instar de bon nombre de pays africains, a une économie qui repose sur l'agriculture et, plus particulièrement, sur les productions agricoles industrielles d'exportation (Sawadogo, 1977). Celles-ci représentent des flux croissants, aussi bien à l'échelle mondiale qu'à l'échelle de l'Afrique (Foulquier, 2016, Lihoussou, 2016, Steck, 2016). La filière cacao y occupe une place de choix (Dian, 1978). Elle a été le moteur de la croissance économique avec 15 % du Produit Intérieur Brut (PIB). Le relatif développement économique qu'a connu le pays dans les années 1960 et 1970, était essentiellement lié à sa performance agricole, donc au revenu généré par la commercialisation des produits agricoles dont le principal est le cacao. Le surplus généré par la Caisse de Stabilisation des Prix des Productions Agricoles (CSSPPA), a permis alors la réalisation de

projets de développement sur l'ensemble du territoire national. Cette filière a généré jusqu'à 40 % des activités bancaires. Elle a employé plus de la moitié de la population active, concernant 600 000 producteurs et fait vivre environ 6 millions de personnes.

Le cacao procure aux producteurs des revenus importants. Le revenu qui leur est distribué était estimé à 640 milliards de FCFA pour la campagne 2001-2002 (Esso, 2008). La dépendance de l'économie du pays vis-à-vis des matières premières d'exportation, surtout du cacao, est estimée à un taux de 33 %. La production cacaoyère a atteint 1 795 852 tonnes en 2014-2015 et environ 2 000 000 tonnes en 2016-2017 (Conseil du Café-Cacao, 2017). Le cacao représente environ 21 % du fret manipulé au port d'Abidjan en 2016. Il a permis à la Côte-d'Ivoire d'être le seul pays africain leader sur le marché mondial de matières premières depuis 1978. Il est le troisième marché alimentaire après la canne à sucre avec une part de 78 % de la production qui transite par le marché mondial.

Cette importance du cacao dans l'économie a suscité des études sur le déroulement de la commercialisation intérieure en mettant l'accent sur les relations établies entre les divers opérateurs (Léonard, 1998 ; Losch, 1999 et Serhan, 2001). La dimension portuaire et maritime de la filière cacao créatrice d'activités a fait aussi l'objet d'études (Ouattara, 2010 ; Kablan et Ouattara, 2012). Mais les récentes évolutions institutionnelles de la filière ont modifié le fonctionnement pratique du processus d'exportation. Investir à nouveau le champ du transit portuaire et du transport maritime du cacao, c'est mettre en lumière ce nouveau cadre d'organisation et reconnaître de facto leur importance capitale dans le trafic cacao.

L'objectif de cette recherche est de décrypter le fonctionnement du passage portuaire et du transport maritime des produits cacao au port d'Abidjan, en insistant sur les acteurs impliqués, les circuits, les conditions de circulation, les types de navires et d'infrastructures portuaires.

Méthodologie

La méthodologie s'appuie sur la recherche documentaire, l'observation des activités portuaires et les entretiens avec les acteurs de la filière cacao. L'investigation documentaire préalable s'est d'abord portée sur les travaux concernant les flux de produits agroalimentaires à l'échelle mondiale, puis sur le fonctionnement des activités

portuaires et maritimes se rattachant aux marchandises agricoles et plus particulièrement au cacao au port d'Abidjan. Les références à ces travaux figurent tout au long du texte de ce chapitre. La méthodologie mise en œuvre s'est appuyée aussi sur la recherche de données statistiques auprès des administrations portuaire, douanière et cacaoyère. Quant à l'observation de terrain, elle a consisté, lors des visites sur le site du port d'Abidjan, à assister aux opérations de transport et de manutention du cacao. Elle a permis de retracer la chaîne de circulation du cacao ainsi que les acteurs et la logistique portuaire impliqués. Le stage pratique effectué à ECOOKIM¹ (encadré 1), spécialisé dans le négoce du cacao, a facilité la réalisation des entretiens avec les acteurs qui interviennent dans la chaîne portuaire du cacao.

Encadré 1

ECOOKIM est une union de 23 coopératives réparties sur le territoire national. Le service export est localisé en zone portuaire (site de l'ex-ZAMACOM) d'Abidjan. Ces activités se composent de la production, de la collecte et de l'exportation des produits agricoles (cacao, café et anacarde). En dehors de ses activités, elle apporte assistance à ses coopératives affiliées en distribuant des produits phytosanitaires et du matériel logistique. Elle initie aussi des sessions de formations et apporte du financement. Ce stage a été l'occasion de vérifier de manière pratique les informations recueillies lors des entretiens. Il a permis d'être en contact avec l'objet de l'étude et d'appréhender les réalités de la chaîne d'exportation du cacao depuis la zone de production jusqu'à l'embarquement. Le département *shipping* est chargé des opérations pour l'embarquement des produits. Il assure toutes les formalités administratives auprès des différents services impliqués dans la chaîne portuaire.

Au total, 14 entretiens ont été réalisés avec les professionnels publics et privés impliqués dans le transit portuaire et le transport maritime du cacao. À la suite de nos requêtes d'autorisation d'enquêtes introduites auprès des différentes administrations, les entretiens se sont réalisés avec les agents désignés (tableau 1).

1 ECOOKIM : Entreprise Coopérative Kimbê.

Tableau 1 : Les entretiens réalisés avec les acteurs du transit portuaire et du transport maritime du cacao au port d’Abidjan

Type	Nombre
Agents du bureau export du cacao	4
Services de L’ECORE	3
Administration portuaire	1
Exportateurs	3
Auxiliaires du transport maritime	3
Total	14

Source : Ouattara Seydou, 2017

Les entretiens ont été des occasions de collecte d’informations sur l’organisation de la chaîne portuaire et maritime et du circuit documentaire du cacao. Au terme des enquêtes, les résultats montrent qu’à l’exportation comme à l’importation, trois phases fondamentales structurent le fonctionnement de la dimension portuaire et maritime du négoce du cacao.

Résultats : un processus complexe

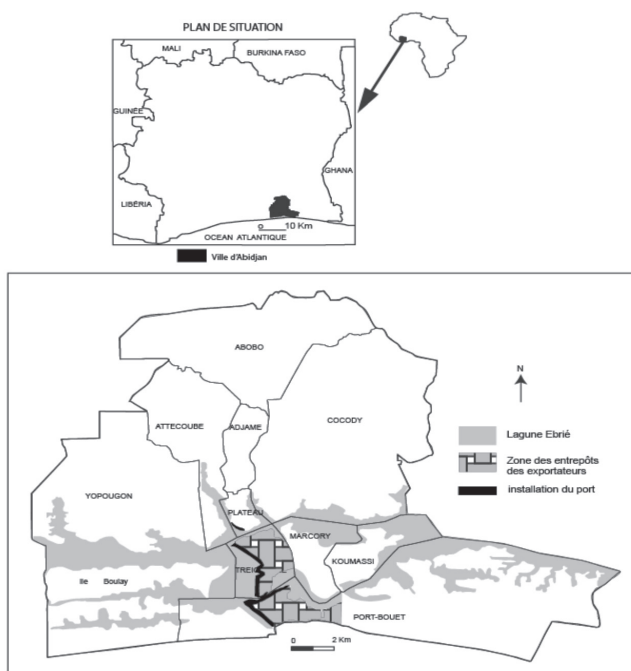
1. Une concentration d’infrastructures, d’acteurs et de services liés à la réception du cacao

La ville portuaire d’Abidjan dispose de nombreux espaces aménagés en vue de la réception et de la préparation de l’exportation du cacao.

1.1. Les magasins portuaires comme premières portes d’entrée du cacao dans le circuit international

Abidjan abrite l’un des ports servant de point de sortie du cacao produit sur le territoire ivoirien. Par conséquent, la ville abrite les entrepôts de nombreux chargeurs spécialisés dans l’exportation de ce produit. Ils sont principalement installés dans les communes de Treichville et de Port-Bouët contiguës aux activités portuaires (figure 1).

Figure 1 : Zones de concentration des entrepôts des exportateurs de cacao



Source : Port d'Abidjan, 2012.

Réalisation : Ouattara S., 2017.

Le produit reçu venant des zones de production peut se présenter sous deux formes. Il est soit du « cacao brousse » non usiné mis dans des sacs brousse, soit du « cacao usiné » à la base et mis dans des sacs de jute export. Le cacao usiné à la base est mis dans des sacs de 65 kg à l'effigie de l'exportateur et/ou du logo de la certification. Quant au cacao brousse, les sacs sont marqués Conseil Café-Cacao (CCC) ou par le logo de l'exportateur. Les différents types de cacao sont réceptionnés aux entrées des usines selon un processus mis en vigueur par le CCC.

Avant tout déchargement, le fournisseur (producteur ou coopérative) est tenu de se munir d'un connaissance (électronique) disponible sur la plate-forme SIGEC4 (Système Intégré de GEstion de la Commercialisation) du CCC. Ce connaissance est dûment rempli par le fournisseur et comprend plusieurs informations (nom du fournisseur, zone de provenance, le n° matricule du véhicule, la destination, le destinataire, etc.). Il est présenté au pont bascule à l'agent du CCC qui s'y trouve. Il s'assure de son existence en ligne sur le SIGEC4 avant d'autoriser le processus de déchargement. Le camion chargé de cacao est pesé (première pesée) avant d'être déchargé sur les plates-formes de

déchargement. Celles-ci sont divisées physiquement et sont destinées, l'une au cacao ordinaire et l'autre au cacao certifié. Cependant dans la pratique, les sites de déchargement ne sont pas toujours respectés pour les débarquements des produits certifiés et non certifiés. Les déchargements de produits sont effectués sous la surveillance des concessionnaires mandatés par le CCC et ceux de l'exportateur afin de réaliser le contrôle qualité. Les volumes de cacao réceptionnés (achat brousse) à l'entrée de l'usine de conditionnement, sont enregistrés et déclarés numériquement sur le Système Autonome et Intégré de Gestion des Informations Commerciales à l'entrée des usines (SAIGIC).

1.2. Des conditions sine qua non pour l'exportation du cacao

La question de la qualité du cacao constitue une préoccupation majeure et un enjeu pour le pays. En vue de garantir cette qualité du cacao destiné à l'export, en début de campagne, le CCC affecte des agents dans les différents sites de déchargement des concessionnaires pour le contrôle qualité brousse. Ils prélèvent le taux d'humidité de la cargaison à l'aide d'un KPM. Si ce taux est conforme aux normes prescrites ($\leq 8\%$) par le CCC pour le cacao brousse, l'on procède au déchargement. Dans le cas contraire, le chargement est refoulé. Le déchargement se fait par des ouvriers temporaires en disposant les sacs sur des palettes (figure 2). Au fur et à mesure que les sacs sont déchargés, les concessionnaires prélèvent des échantillons pour le contrôle qualité brousse et délivrent un bulletin de vérification (bulletin d'analyse cacao brousse). Selon le résultat obtenu, le chargement est soit accepté soit refoulé.

Figure 2 : Déchargement de cacao sur le site CFS-1 en zone portuaire à Abidjan

*Cliché :
Ouattara
Seydou, 2017*



Pour le cacao conforme aux normes prescrites, les sacs sont acheminés par des chariots appelés « fourchettes » à l'usine pour le conditionnement avant d'être entreposés (figure 3).

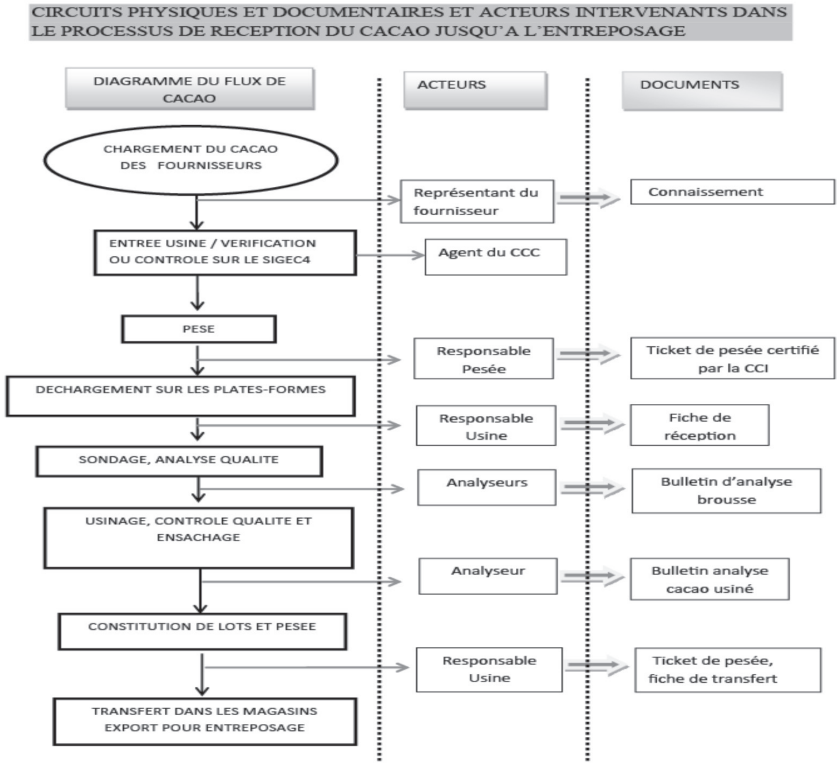
Figure 3 : Usinage de cacao et prélèvement d'échantillon pour le contrôle qualité



Cliché : Ouattara Seydou, 2017

Les sacs de cacao export de 65 kg sont marqués d'un numéro de lot fabriqué (un lot équivaut à 385 sacs) ainsi que du logo de l'exportateur. S'il s'agit d'un produit certifié UTZ ou RAINFOREST, le sac porte le logo du standard contrairement à FAIRTRADE (FLO). Le conditionnement du cacao à l'export est régi par le décret n°2012-1011 du 17 octobre 2012, fixant les modalités de conditionnement à l'exportation. Dans ce cas, le camion déchargé sort du site pour être pesé à vide (deuxième pesée). Un ticket de pesée est émis au pont bascule indiquant les poids des deux pesées et le poids net du cacao déchargé (figure 4).

Figure 4 : *Circuits physiques, documentaires et acteurs du cacao de la réception jusqu'à l'entreposage*



Source : Ouattara Seydou, 2017

Par la suite, il est enregistré et certifié par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Côte-d'Ivoire (CCI-CI). Les lots transférés sont accompagnés de tickets de pesée et de fiches de transfert. Ils sont entreposés au magasin exportation sur des palettes et subiront d'autres traitements avant l'embarquement. Mais lorsque le cacao usiné à la base (dans les zones de collecte) est déchargé, analysé et accepté, il est directement entreposé au magasin exportation. Tous les lots bruts fabriqués et entreposés sont enregistrés sur la plateforme électronique du Conseil Café-Cacao (CCC) dénommée le Système de Gestion de la Chaîne de commercialisation du Café et du Cacao (SIGEC4). Il en est de même pour les dérivés issus des usines de transformation.

2. La préparation de l'exportation du cacao : un processus soumis à un ensemble de circuits

Les opérations d'exportation du cacao répondent à un ensemble de circuits. Ces circuits sont aussi physiques que documentaires sous le jeu d'acteurs spécifiques.

2.1. Le déblocage d'une quantité à exporter

Une fois que le cacao export est entreposé dans le magasin de l'exportateur, la prochaine étape concerne les démarches pour l'évacuation effective vers les clients *via* le port d'Abidjan. Le chargeur participe à la vente du CCC à travers le Système de gestion des Ventes à Terme (SYVAT). Cette tâche est effectuée par voie de messagerie électronique, et consiste pour l'exportateur à participer au marché de vente anticipée tous les jours, en proposant une quantité et un prix. Il permet au chargeur de débloquent un volume de cacao pour l'exportation. Ce déblocage permet au CCC d'émettre une Confirmation de Vente (CV), qui autorise l'exportation sur une période bien déterminée (janvier-février-mars / avril-mai-juin/ juillet-août-septembre ou octobre-novembre-décembre). Ce document contient des renseignements sur le volume du produit, la période d'exportation, la destination, les conditions du marché et les redevances à payer au CCC ou le Droit Unique de Sortie (DUS) à la douane, par le biais du SYDAM WORLD. La CV donne droit à une autorisation d'exportation ou formule lancée ou F01.

2.2. Mise aux normes sanitaires internationales du cacao, demande d'empotage et mise à quai

Le commerce international exige le contrôle de la qualité et le traitement phytosanitaire du cacao. L'exportateur adresse une demande au CCC à travers le Système Électronique de Qualité (ECOQUAL) pour l'analyse de la qualité du produit sorti de l'usine par une société agréée. Lorsque le lot est conforme aux normes prescrites, il fait l'objet de délivrance d'un Bulletin de Vérification (BV). Dans le cas contraire, un Bulletin d'Analyse (BA) est émis. Le lot conforme est par la suite soumis au traitement phytosanitaire ou la fumigation, par un applicateur agréé qui délivre un certificat de traitement. Les services du ministère de l'agriculture procèdent au sondage et à l'analyse des lots fumigés (figure 5). Si le résultat est positif, une autorisation de mise à quai est délivrée à l'exportateur. Mais le cacao biologique (bio) ne subit aucun traitement (fumigation).

Figure 5 : Une opération de prélèvement d'échantillons de cacao par un agent du MINAGRA



Cliché : Ouattara Seydou, 2017

Dans le cas du cacao conteneurisé, le transitaire formule auprès du CCC une demande pour la mise du produit en conteneur. Si elle est acceptée, une autorisation d'empotage est émise.

2.3. Le conditionnement du cacao et le transport vers les sites d'embarquement

Toute expédition de marchandise par voie maritime nécessite un mode de conditionnement en fonction des désirs du client. Le cacao ivoirien se présente en vrac ou en conteneur. Dans le cas d'une exportation en vrac, les lots entreposés dans les magasins export sont acheminés par des camions plateau au quai dans les magasins cales (6, 7, 8, 9) pour être embarqués. Le vrac se présente sous deux formes. Le produit peut être soit déversé directement dans les cales du navire après traitement, soit il est emballé dans des sacs de jute de 65 kg et disposé dans les cales du navire (conventionnel). Toutefois, le transport du cacao en conteneur est de plus en plus développé.

Cette évolution a influencé l'organisation spatiale du port. Des sites, notamment des stations d'empotage et un terminal à conteneurs, sont aménagés pour charger et décharger les conteneurs. Damien (2008) avance que « *Du fait de ses exigences techniques, de son caractère intermodal et de son recours à un navire spécialisé, le conteneur transforme le paysage portuaire et le fonctionnement des ports traditionnels. Le port sort de son isolement relatif pour s'intégrer au système-monde grâce à son réseau-système en mutation*

constante ». Tout comme le vrac, le cacao conteneurisé s'effectue sous deux formes : le conventionnel et le vrac. Le conventionnel se fait en disposant les sacs de cacao dans les conteneurs de 40 pieds ou de 20 pieds (figure 6). Concernant le vrac, ce sont les fèves qui sont directement déversées dans les conteneurs de 20 pieds uniquement (figure 7). Un conteneur de 40 pieds a une capacité de 25,025 tonnes de cacao et ne peut contenir qu'un lot de cacao constitué de 385 sacs de 65 kg. Quant aux 20 pieds, il en faut deux pour un lot en raison de 192 sacs pour l'un et 193 pour l'autre.

Figure 6 : Emportage conventionnel du cacao



Figure 7 : Emportage en vrac du cacao



Clichés : Ouattara Seydou, 2017

Les opérations d'embarquement du cacao font l'objet de contrôles aux entrées du terminal à conteneurs et de la zone sous douane. Le contrôle des marchandises aux entrées des quais est une activité importante pour les marchandises à l'exportation. Pour ce faire, la douane à travers les services de L'ECORE assure le co-contrôle avec la Société d'Exploitation du Terminal de Vridi (SETV). Le service de L'ECORE ou brigade Ecore est un service d'identification et de dénombrement des conteneurs. Il assure aussi l'apurement des déclarations. Le contrôle effectué pour l'accès des conteneurs sur les sites du terminal à conteneurs ou dans les magasins cales est un contrôle informatique par le biais du SYDAM WORLD pour la douane et OSCAR pour la SETV (figure 8).

Figure 8 : Contrôle documentaire (D6) et physique (marchandise) à l'entrée du Terminal de Vridi



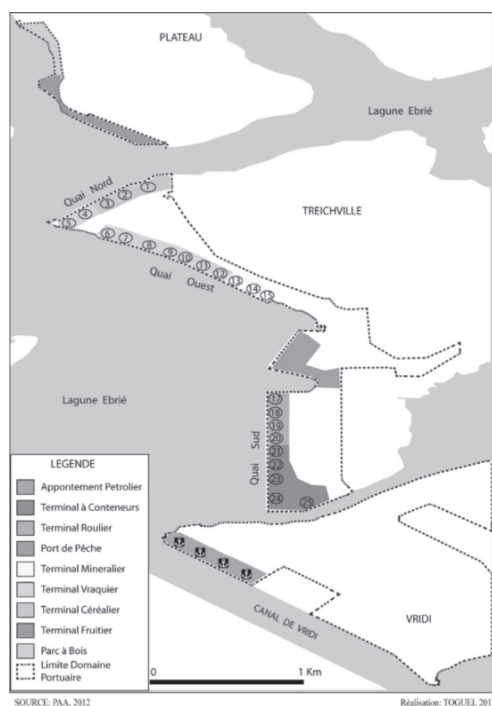
Cliché : Ouattara Seydou, 2017

Cette vérification documentaire n'exclut toutefois pas celle liée à la présence physique des marchandises qui entrent aux quais, au niveau du terminal à conteneurs ou des magasins cales, pour les lots du transport en vrac. Pour l'une, les numéros du conteneur et du plomb relevés sont soumis au contrôle informatique. Pour l'autre, la conformité des lots déclarés avec ceux destinés aux magasins cales est contrôlée.

Le suivi des opérations d'embarquement du cacao en conteneur ou en vrac est assuré par un opérateur privé, CONTRÔLE-UNION, pour le compte de la douane en dépit de leur présence et des agents du CCC, du représentant de l'exportateur, du transitaire au terminal à conteneurs et au terminal vraquier (figure 9). Il pointe les navires, effectue le draft survey, suit le chargement. À la fin de l'embarquement, un rapport est établi qui marque la fin du processus d'exportation. La compagnie maritime dont le navire assure le transport de la marchandise délivre un bon de livraison (bill of loading ou BL) à l'opérateur. Il atteste que le produit a été embarqué sur ledit navire. Le transitaire qui est l'intermédiaire entre l'exportateur et l'administration douanière, se présente au service de L'ECORE avec le BL pour que soit apposé au verso de la D6 la mention « *vue et embarqué x TC de 40'/20' disant contenir des fèves de cacao, sur le navire*

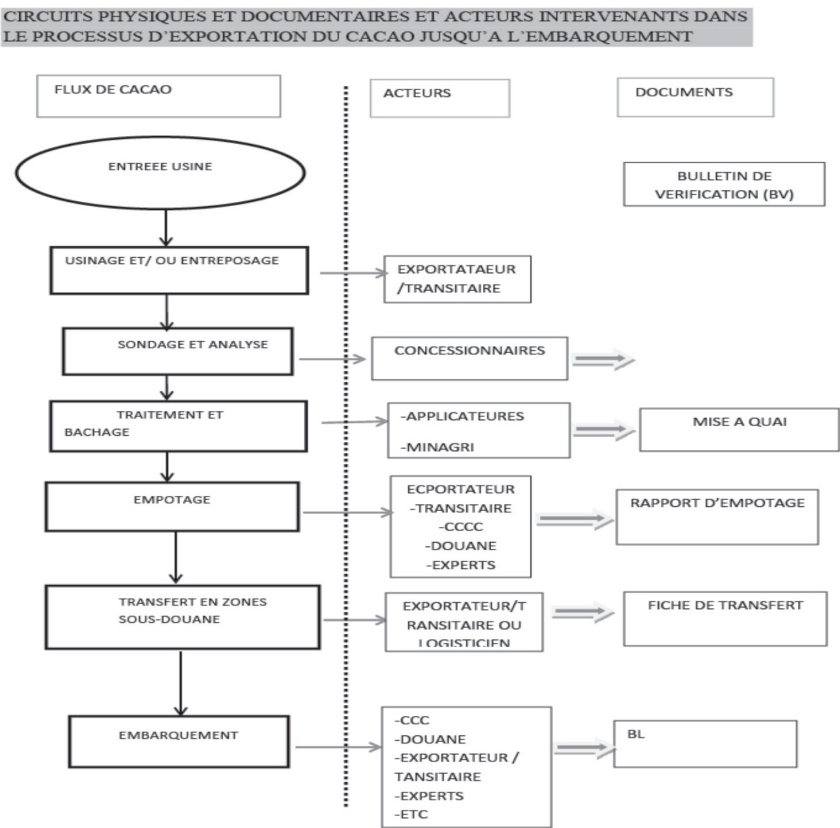
(nom du navire) du (date) en partance pour (destination) » que le numéro du BL. Puisque 48 h avant l'arrivée du navire, le transitaire transmet un certain nombre de documents à la douane, dont la D6, le rapport d'emportage, etc. Cette mention donne le statut de D6 apurée. L'apurement peut être total (quand tous les lots déclarés sont embarqués) ou partiel (tous les lots ne sont pas embarqués). Ce système implique le suivi des lots embarqués et le suivi de la documentation qui les accompagne. Une copie de la D6 apurée est transmise au service des archives de la douane. L'exportateur reçoit du transitaire ou de la compagnie maritime, le BL des lots embarqués. Il accompagne le BL du certificat phytosanitaire délivré par le MINAGRA et le transmet au client pour règlement de la facture du colis embarqué.

Figure 9 : Structuration de la zone sous douane du port d'Abidjan



Pour les produits certifiés, certains documents tels que BL, le certificat phyto, etc. qui accompagnent la marchandise sont marqués du sceau « certifié » UTZ ou RA ou FLO ou BIO, selon le type de certification. La CCI-CI qui certifie les poids de produits, délivre quelques semaines après les opérations, les certificats de poids net embarqué (figure 10).

Figure 10 : Circuit physique, documentaire et acteurs du processus d'exportation du cacao jusqu'à l'embarquement



Source : Ouattara Seydou, 2017

3. Le transport maritime, vecteur d'intégration du cacao dans le commerce mondial

En fonction du choix de conditionnement, différents types de navires transportent le cacao ivoirien vers tous les continents. Mais il en est aussi importé en Côte-d'Ivoire par le port d'Abidjan, sous diverses formes.

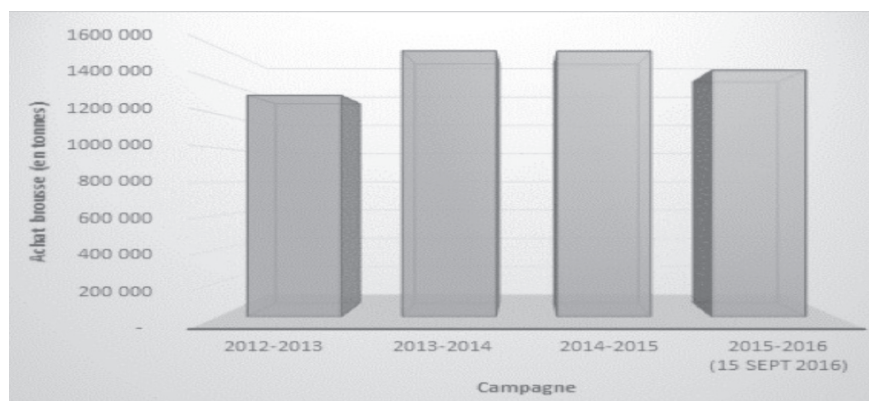
3.1. Le mode de conditionnement impose le type de navire qui en retour implique un type d'aménagement

Vecteurs du transport maritime, les navires se présentent sous des types différents selon la nature et le conditionnement de la marchandise. Ils imposent de facto des formes particulières d'aménagements et d'équipements portuaires. Le cacao mis en conteneur et le cacao en vrac conduisent à l'utilisation de navire conteneur et de navire vraquier. Ces deux types de navires ne sont pas manutentionnés sur le même espace. Ils demandent des aménagements spécifiques.

3.2. La structure des horizons marins des exportations

Les exportations de cacao sont passées de 1 521 524 t en 2012-2013, à 1 530 000 t en 2015-2016, soit une hausse de 14 % (figure 11).

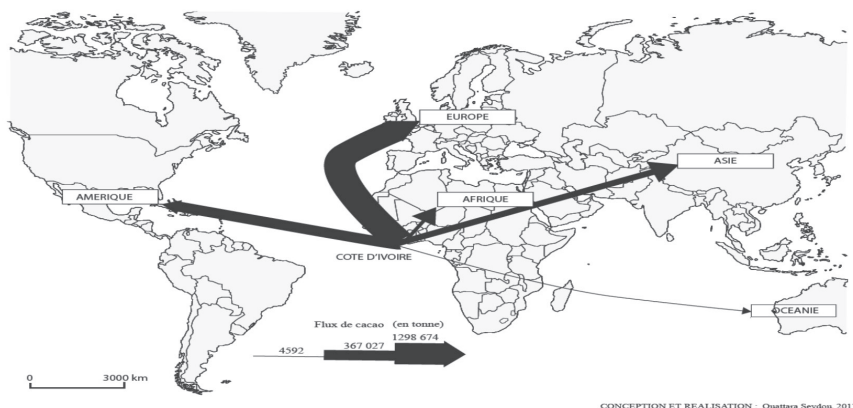
Figure 11 : Évolution des exportations de cacao en Côte-d'Ivoire



Source : CCC, 2017

Les embarquements réalisés à partir des ports d'Abidjan et de San-Pedro représentent respectivement 52 % et 48 % des volumes exportés. Les exportations sont constituées à 73 % de fèves brutes et 27 % de produits transformés. Les principales destinations des exportations du cacao ivoirien sont l'Union Européenne et l'Amérique du Nord. Au terme de la campagne 2014-2015, les exportations de cacao se stabilisaient à 1 789 522 t. L'Europe a accueilli 1 298 674 t, l'Amérique 367 027 t, l'Asie 96 212 t, l'Afrique 23 017 t et l'Océanie 4 592 t (figure12).

Figure 12 : les destinations des exportations de cacao en 2014-2015



3.3. Une diversité de produits cacao importés au port d'Abidjan

Fournisseur de plus de 1/3 de l'offre mondiale de cacao, la consommation de produits finis cacao de la Côte-d'Ivoire reste minime. Sa production de fèves est largement supérieure à ses importations en termes de produits finis. En 2013, les importations de produits finis de cacao du port d'Abidjan s'élevaient à 1 469 tonnes (statistiques douanières), contre une exportation de 765 774 tonnes la même année. Les importations de produits finis en Côte-d'Ivoire sont tenues par deux firmes à savoir CEMOI-CI et SACO. Elles sont composées de chocolat en barres, chocolats fourrés, biscuits fourrés, poudre de cacao, etc. (tableau 2). Ces produits qui débarquent sur le territoire ivoirien sont mis à la disposition des consommateurs sur le marché, dans des supermarchés et des surfaces de vente de produits alimentaires. Le statut d'importateur de produits finis de cacao est soumis aux conditions d'importation des marchandises édictées par l'administration ivoirienne.

L'importation de produits finis cacao est un secteur libéralisé qui fait appel à un ensemble de procédés de la part d'un opérateur, afin d'obtenir le statut d'importateur. Pour se faire, il doit disposer d'une autorisation préalable d'importation pour chaque produit à importer. L'opérateur est tenu d'avoir un compte contribuable pour effectuer ses opérations de paiement (droits et taxes). Ayant ainsi régularisé sa situation d'importateur, celui-ci mandate un commissionnaire agréé en douane (transitaire), qui se charge de produire toute la documentation nécessaire jusqu'à la main levée donnant ainsi lieu à la mise sur le marché national du produit importé. L'importation est soumise au régime IM4 c'est-à-dire un régime de mise à consommation directe.

Cette importation implique un contrôle de fond et de forme par la douane. Par le biais de WEBB FONTAINE, une société d'expertise à l'échelle mondiale, le client transmet la documentation (liée à la marchandise) à l'interface de l'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC).

L'OIC publie ensuite ces documents sur l'interface SYDAM WORLD de la douane ivoirienne. Dès lors, les contrôles de la douane peuvent commencer. Il existe deux types de contrôle : le contrôle de forme et le contrôle de fond.

Le contrôle de forme est la vérification de l'authenticité et de la conformité de la documentation reçue avec celle fournie par le transitaire. Cependant le contrôle de fond est un contrôle physique des produits déclarés, par des agents de la douane. Ce contrôle a pour but de vérifier la conformité du produit déclaré avec la marchandise dont elle possède la documentation.

À côté de la douane, le ministère de l'agriculture à travers la direction de la protection des végétaux, du contrôle et de la qualité assure le contrôle phytosanitaire. Il prélève des échantillons de la marchandise qu'il soumet à un contrôle. En cas de présence d'infestation du produit, la marchandise est soumise à une fumigation.

À la fin de ces différentes démarches, la marchandise est prête à être évacuée sur le marché national. Cependant, dans le cas des contentieux, certains opérateurs libèrent la marchandise sans que la douane ait fait la main levée.

Tableau 2 : Importation de produits cacao au port d'Abidjan de 2008 à 2014 (en kg)

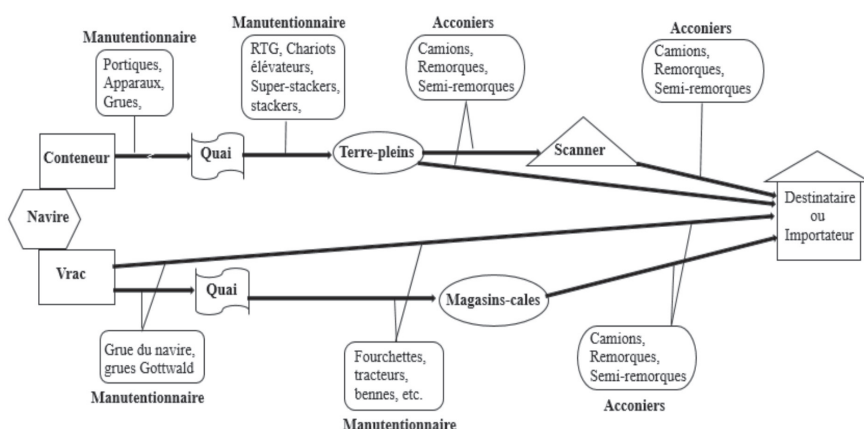
Types de produits cacao	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Cacao en fèves brutes (supérieur, courant, torréfiées et autres)	51	11	0	0	239	0	779
Pâte de cacao (non dégraissée, complètement ou partiellement dégraissée)	1855	126	0	14564	125	807	171
Beurre de cacao (naturel et autre)	12	404	15899	175	92	36	41
Poudre de cacao (sans addition de sucre ou d'autres édulcorants, présentée en emballages immédiats d'un poids net de 2 kg ou moins ou autrement présentée)	26041	22247	38852	56846	44696	111322	163226
Cacao de couverture	0	67	0	0	9 267	15 026	32 058
Chocolat (fourré, non fourré et présenté en barre, tablette ou bâton)	278990	290147	256025	199152	273901	316009	295932
Préparation l'état liquide ou pâteux ou en poudres, granules ou formes similaires, en récipients ou emballages	2362	5603	51482	5715	1910	27436	36840
Confiseries contenant du cacao et du chocolat	172 065	145 213	155 364	286 236	207 054	157 699	295 301
Autres préparations alimentaires contenant du cacao et du chocolat	525 267	866 984	828 593	1 032 358	698 353	858 287	645 290
Total	1 006643	1 330802	1 346215	1 595046	1 235637	1 486622	1 469638

Source : douanes ivoiriennes, 2015

3.4. Le fonctionnement du passage portuaire des produits cacao importés

Au port d'Abidjan, la marchandise emprunte un circuit bien défini (figure 13). Lorsqu'un navire est à quai, il a à son bord des marchandises en conteneurs ou des marchandises en vrac. Avant que ces dernières ne puissent être livrées au destinataire final, elles transitent dans divers endroits (quai, terre-pleins, magasins-cales, etc.). Les conteneurs sont mis à quai par les grues des navires, les portiques et grues mobiles du port d'Abidjan. Du quai, les marchandises conteneurisées sont conduites sur les terre-pleins par les RTG, les chariots élévateurs, les super-stackers, les stackers des manutentionnaires. Une fois sur les terre-pleins, les conteneurs sont conduits au Bureau Scanner puis chez le propriétaire par les camions, remorques, semi-remorques des acconiers.

Figure 13 : Circuit des marchandises importées au port d'Abidjan



Source : d'après Toguei, 2015

Il y a des situations où les conteneurs des terre-pleins sont directement conduits chez l'importateur ou le destinataire par les camions, remorques, semi-remorques des acconiers. En ce qui concerne les marchandises en vrac, elles sont mises à quai par les grues du navire ou par celles des manutentionnaires du port d'Abidjan.

Une fois à quai, ce fret est mis dans les magasins-cales à l'aide des fourchettes, tracteurs, bennes, etc. des manutentionnaires du port. Du magasin-cale, ces marchandises sont amenées chez l'importateur ou le destinataire par les camions, remorques, semi-remorques

des acconiers. Dans le cadre d'un enlèvement sous-palan, les étapes de quais et de magasins-cales sont sautées. Les marchandises, de la cale du navire sont chargées sur les véhicules des acconiers pour être directement déposées chez le propriétaire. Avant la réalisation de ce circuit, un travail est fait en amont par plusieurs acteurs.

Conclusion

L'économie de la Côte-d'Ivoire repose sur l'exportation des produits agricoles, surtout celle du cacao. Son passage par le port revêt donc une importance capitale qui appelle la mise en œuvre de toute une chaîne logistique complexe, combinant circuits physiques et circuits documentaires. Il faut des espaces dédiés avec des équipements adaptés. Cette chaîne met en relation une multitude d'acteurs publics et privés à tous les niveaux du processus. En outre, cela suppose des lieux spécialement aménagés pour permettre les activités de négoce, au sein même de la ville d'Abidjan, preuves du dynamisme que cette filière insuffle à toute l'économie ivoirienne et, plus spécifiquement au fonctionnement du port d'Abidjan.

Pour assurer les conditions de la réussite de cette chaîne logistique, un système de suivi de la traçabilité physique et documentaire est mis en place. Ce suivi est assuré par le secteur public à travers le CCC, le MINAGRI (DPVCQ) et les services de la douane. Le système en vigueur permet de lutter contre les exportations ou sorties frauduleuses de marchandises du territoire ivoirien par voie maritime. Le CCC qui est désormais en charge de la gestion de la filière cacao est aussi responsable des opérations d'exportation et de la qualité du produit. À ce titre, il est au cœur des opérations d'exportation.

L'exemple d'Abidjan est révélateur de toute la place qui est encore celle des flux de produits agroalimentaires dans l'économie mondiale, qu'ils soient encore sous forme de vrac solide ou qu'ils soient conteneurisés. Les deux modes d'acheminement coexistent et conduisent à relativiser les propos généraux que la conteneurisation forcée du transport maritime. Source d'emplois, créateur de richesses, générateur de nombreuses activités annexes, le transit du cacao par les ports ivoiriens, que ce soit Abidjan ou San-Pedro, est cependant soumis aux fluctuations de la conjoncture et subit les effets d'une mondialisation dont les centres de commandement sont extérieurs à la Côte-d'Ivoire. Le port doit toujours s'adapter et ceux

qui y travaillent subissent ainsi les aléas d'un marché auquel leur travail est soumis.

Références bibliographiques

- BENVENISTE C. (1974), *La boucle du cacao de Côte-d'Ivoire : étude régionale des circuits du transport*, Paris, ORSTOM, 216 p.
- DIAN B. (1978), *Aspects géographiques du binôme café-cacao dans l'économie ivoirienne*, Abidjan, NEA, 111p.
- DOMOUA K. E. S. (1992), *Trafic café-cacao au port d'Abidjan*, Mémoire de maîtrise, Abidjan, IGT-université nationale de Côte-d'Ivoire, 95p.
- ESSO L.J. (2008), Dynamique des recettes du café et du cacao en Côte-d'Ivoire, *Bulletin de Politique Économique et Développement (BUPED) de la Cellule d'Analyse de Politiques Économiques du CIRES (CAPEC)*, 10-01-2012.
- FOULQUIER E. (2016), Transport maritime et fluvial de marchandises agricoles : Entre trajectoires géo-historiques et volontés politiques, *Le Déméter*, 7 p.
- GUILLAUME J. (2008), *Les transports maritimes dans la mondialisation*, L'Harmattan, Paris, 279 p.
- KABLAN N. (2000), *Les arrière-pays des ports ivoiriens*, Thèse de troisième cycle, université de Cocody-Abidjan, 342p.
- KABLAN N.H.J. et OUATTARA S., (2012), Bilan et perspectives de la filière café-cacao en transit par le port de San-Pedro (Côte-d'Ivoire), in Koffié-Bipko C.Y. (dir.), *Côte-d'Ivoire, 50 ans d'indépendance. Permanence, mutation et/ou évolution des territoires*, Abidjan, L'Harmattan, 77-115.
- LÉONARD É. (1998), La commercialisation du café et du cacao : restructurations nationales et implications dans la région de Sassandra, in Guillaume A, Ibo J. et N'Guessan K. (dirs.), *Croissance démographique, développement agricole et environnement à Sassandra (Sud-Ouest de la Côte-d'Ivoire)*, Paris, ORSTOM-ENSA-GIDIS-CI, 203-219.
- LIHOUSOU M. (2016), Afrique de l'Ouest, Importance des terminaux intérieurs dans l'optimisation des flux agricoles, *Le Déméter 2016 « Commerce agricole mondial : géographie du transport maritime et fluvial »* (FOULQUIER E., dir.), 355-362
- LOSCH B. (1999), Le complexe café-cacao de la Côte-d'Ivoire. Une relecture de la trajectoire ivoirienne, *Thèse de doctorat de science économique*, Univ. de Montpellier 1, 602 p.
- N'DJAMBOU L.E. (2004), Échanges maritimes et enclavement en Afrique de l'Ouest : le cas des ports d'Abidjan et de Cotonou, *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n°226-207, Afriques, 16 p.
- OUATTARA S. (2010), Ports et commercialisation du binôme café-cacao en Côte-d'Ivoire, *Thèse Unique de doctorat*, Université de Cocody-Abidjan, 424 p.
- SAWADOGO A. (1977), *L'agriculture en Côte-d'Ivoire*, Paris, PUF, 367p.
- SERHAN N. (2001), La commercialisation du café et du cacao en Côte-d'Ivoire. La stratégie des acheteurs Libanais, *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement (GEOTROPE)*, PUCI, 19-28.

STECK B. (2016), Un défi pour l'Afrique : fluidifier les flux croissants de produits agro-alimentaires, *Le Déméter 2016* « Commerce agricole mondial : géographie du transport maritime et fluvial » (FOULQUIER E., dir.), 199-207.

TAPE J. (2004), Économie Maritime et Portuaire de la Côte-d'Ivoire : Étude Géographique, *Thèse de Doctorat d'État*, Université de Cocody Abidjan, 3 tomes, 876 p.

Chapitre 4.

L'application du Code ISPS dans les ports de la côte Ouest africaine : difficultés de sa mise en œuvre aux ports de Dakar et de Port-Gentil

Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA
François Edgard FAURE

Résumé

Depuis les attentats terroristes perpétrés le 11 septembre 2001 aux Etats-Unis sur le transport aérien, le monde a pris conscience avec une acuité redoublée du problème de la sûreté du transport maritime. Ces attentats ont eu pour effet d'accélérer la réflexion sur la mise en sûreté des navires et des installations portuaires, d'où l'adoption du Code ISPS lors de la Conférence Diplomatique organisée à Londres du 9 au 13 décembre 2002 par l'Organisation Maritime Internationale (OMI). En Afrique, notamment au port de Dakar et de Port-Gentil, le Code ISPS connaît quelques difficultés dans sa mise en œuvre. Ces difficultés sont dues essentiellement à des facteurs d'organisation interne. La présente contribution a pour objectif d'analyser d'abord le contexte international de la création du Code ISPS, d'examiner ensuite les efforts consentis aux ports de Dakar et de Port-Gentil pour sa mise en œuvre, d'analyser enfin les difficultés de son application dans ces ports. Le choix de ces deux ports est motivé par leurs caractères stratégiques pour le Sénégal et pour le Gabon, et la disponibilité des données scientifiques capables de soutenir notre analyse. Enfin il est question de lancer un débat d'experts sur les difficultés pratiques de la mise en œuvre de cette Convention internationale dans les installations portuaires et les navires.

Mots-clés : Code ISPS, côte Ouest africaine, transport maritime, sûreté portuaire, port de Dakar, port de Port-Gentil.

Abstract

The application of the ISPS Code in the ports of the West African Coast: analysis of the difficulties of its implementation in the ports of Dakar and Port-Gentil

Since the terrorist attacks on air transport in the United States on the 11th of September 2001, the world has become increasingly aware of the problem of maritime transport security. These attacks have sped up the reflections on the security of ships and port installations, hence the adoption of the ISPS Code during the Diplomatic Conference organized in London from 9 to 13 December 2002 by the International Maritime Organisation (IMO). In Africa, particularly in the ports of Dakar and Port-Gentil, the ISPS Code is experiencing some difficulties in its implementation. These difficulties are mainly due to internal organizational factors. The purpose of this contribution is first to analyse the international context of the creation of the ISPS Code, then to examine the efforts made by the ports of Dakar and Port-Gentil for its implementation, and at last to analyze the difficulties of its application in these ports. The choice of these two ports is motivated by their strategic characteristics for Senegal and Gabon, and the availability of scientific data capable of supporting our analysis. Finally, there is the question of launching a debate among experts on the practical difficulties of implementing this international Convention in port facilities and ships.

Keywords: ISPS Code, 11 September 2001, West african coast, maritime transport, port security, port of Dakar, port of Port-Gentil.

Introduction

Le commerce maritime connaît en début du XXI^e siècle une forte croissance. Ainsi, les estimations de la CNUCED pour l'année 2015 indiquent que les expéditions maritimes mondiales totalisent 9,84 milliards de tonnes transportées par environ 89 000 navires vers 5 000 ports. Ce trafic maritime représente environ 90 % du commerce international d'après l'agence onusienne (CNUCED, 2015). À titre de comparaison, le transport aérien représentait 1 % du commerce international en volume (38 millions en 2005). Mais il repré-

sentait 10 % en valeur selon Coutau-Begarie cité par Samuel Sylvain Ndutumu (NDUTUMU S.S., 2012).

Le transport maritime est donc un maillon sensible de l'économie mondiale. Il suscite de nombreuses réflexions et actions concernant aussi bien la sûreté maritime qui consiste à assurer la protection des navires et les installations portuaires contre les pratiques criminelles, et la sécurité maritime qui, elle, vise à protéger les navires et les ports des risques naturels et des risques techniques, en particulier de navigation (GIDEL G., 2003). La sûreté maritime « *constitue un enjeu crucial, au vu de l'importance du trafic maritime mondial. On peut imaginer une attaque terroriste qui aurait pour objectif de faire exploser un navire contenant des matières dangereuses dans un port. Cela pourrait être catastrophique non seulement pour le port et la ville elle-même, mais aussi pour le pays* » (<http://www.cesm.marin.defense.gouv.fr/images/cargo/2009/Article-cargo-2009-le-code-isps.pdf>, 2016).

C'est pour cette raison que l'Organisation Maritime Internationale (OMI) s'était réunie en Conférence Diplomatique du 9 au 13 décembre 2002 à Londres, après les attentats du 11 septembre 2001, subis par les Etats-Unis d'Amérique, pour mettre en place un mécanisme capable d'assurer la sûreté du transport maritime. À l'issue de cette Conférence, le Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires (Code ISPS) a été adopté à la suite de la modification du chapitre XI.2 de la Convention SOLAS (Convention pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer) de 1974. Plus d'une dizaine d'années après son entrée en vigueur (le 1^{er} juillet 2004), plusieurs difficultés apparaissent dans sa mise en application, notamment dans les ports de Dakar et de Port-Gentil. Face à ce constat, quelques questions méritent d'être posées. Qu'est-ce que le Code ISPS ? Quels sont les efforts consentis par les ports de Dakar et de Port-Gentil pour la mise en œuvre du Code ISPS ? Quelles sont les difficultés rencontrées pour l'application du présent Code dans ces ports ? Et que pensent les experts du transport maritime des difficultés de l'application du Code ISPS dans les ports et les navires ?

Le choix de ces deux ports est motivé par les éléments constitutifs de notre méthodologie que sont : les enquêtes sur le terrain et la disposition des sources scientifiques fiables capable de nous permettre de conduire notre analyse.

Méthodologie

Pour conduire notre recherche, nous avons choisi de mener une analyse critique de la mise en œuvre de cette convention internationale dans les ports commerciaux.

Du point de vue méthodologique, les analyses développées s'appuient sur une recherche de terrain qui s'est organisée en deux étapes. La première étape a consisté à mettre en place un dispositif d'enquêtes à travers les entretiens et questionnaires auprès des agents chargés de l'application du Code ISPS dans les ports de Dakar et de Port-Gentil. La seconde étape quant à elle a consisté à faire une synthèse des contributions sur les enjeux liés à la mise en œuvre du présent Code dans les installations portuaires. Ainsi, nous avons consulté le Code ISPS qui est la principale référence institutionnelle et internationale pour l'application des mesures de sûreté dans les navires et les installations portuaires. Nos recherches nous ont également conduit à étudier les ouvrages de CARLUER F., ALIX Y., JOLY O. (2008) ; NDUTUMU S.S. (2012) ; TAMEKAMTA A. Z., (2015) ainsi que des thèses et des mémoires de Master) qui traitent des questions de sûreté maritime.

Le choix des ports de Port-Gentil et de Dakar est motivé par leur position stratégique sur la Côte Ouest Africaine. La Port Autonome de Dakar est la principale port-océane du Sénégal et est également indispensable pour le trafic maritime du Mali. Le port de Port-Gentil est le principal port de la capitale économique du Gabon qui est situé sur l'Île Mandji. Par ailleurs, le choix de ces ports relève également de la qualité des données que nous avons à notre disposition. Etant situé dans deux sous-région différentes (le port de Dakar est en Afrique de l'Ouest et celui de Port-Gentil est en Afrique Centrale), nous avons estimé qu'il pouvait être judicieux d'étudier comparativement ces ports sous l'angle de la sûreté.

Durant nos recherches sur le terrain, les personnes ressources que nous avons interrogées sont essentiellement les agents chargés de l'application du Code ISPS au sein des ports de Dakar et de Port-Gentil. Notamment, les Agents de Sûreté de l'Installation Portuaire (PFSO, en anglais)

Pour ce faire, nous avons au préalable adresser une demande de recherche à la Direction Générale du port concerné par notre mission. Il importe de souligner ici que, n'ayant pas les moyens financiers pour mener des enquêtes dans tous les sites portuaires, nous avons profité des invitations aux Colloques, Séminaires Symposium

et autres missions financées par l'Etat pour conduire des investigations dans les installations portuaires.

Quatre axes structurent notre étude, à savoir l'analyse du Code ISPS comme nouveau régime de sûreté du transport maritime, l'examen de l'incontournable rangée portuaire de la COA dans le transport maritime international, l'analyse des difficultés de l'application du Code ISPS dans les ports de Dakar et de Port-Gentil et le débat d'experts sur l'application pratique du Code ISPS dans les installations portuaires et les navires.

Résultats : difficultés d'une mise en œuvre délicate

1. Aperçu du nouveau régime de sûreté du transport maritime

Plusieurs cadres ont été mis en place spontanément ou par contrainte, après les attentats terroristes du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis, en réponse aux préoccupations sans cesse plus pressantes soulevées par la mobilité internationale des biens et des personnes, en vue d'améliorer la sûreté du transport maritime international. Au nombre des mesures convenues et mises en œuvre au niveau international se range le Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires (ISPS).

1.1. Les textes fondateurs du Code ISPS

La Conférence Diplomatique de l'OMI qui s'est tenue du 9 au 13 décembre 2002 à Londres avait modifié le Chapitre XI-2 de la Convention SOLAS (Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974), pour y introduire le Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires ou Code ISPS (*International Ship & Port Facility Security Code*) dont l'entrée en vigueur avait été fixée au 1^{er} juillet 2004.

Ce Code a pour objectif : d'établir un cadre international de coopération entre les Etats membres de la Convention SOLAS ; d'établir les rôles et responsabilités respectifs des Etats ; de garantir la collecte et l'échange rapide de renseignements liés à la sûreté et de donner l'assurance que des mesures de sûreté sont en place.

Le Code ISPS comprend deux parties : la partie A, d'application obligatoire, et la partie B, d'application facultative qui est un guide pour l'application de la partie A. Pour les Etats-Unis, la partie B est obligatoire pour tout navire se rendant dans ses ports.

Dans la même veine, l'Union Européenne par l'entremise de son parlement a rendu obligatoire la partie B du Code ISPS le 31 mars 2004 à travers le règlement Européen n°725/2004.

Trois niveaux de sûreté sont définis par le Code ISPS (tableau 1):

1. Le niveau de sûreté 1 désigne le niveau auquel des mesures de sûreté minimales appropriées doivent être maintenues en permanence ;

2. Le niveau de sûreté 2 désigne le niveau auquel des mesures de sûreté additionnelles appropriées doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incident de sûreté ;

3. Le niveau de sûreté 3 désigne le niveau auquel de nouvelles mesures de sûreté spéciales doivent être maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sûreté est probable ou imminent, bien qu'il puisse ne pas être possible d'identifier la cible précise (Code ISPS, 2003).

Tableau 1 : Les niveaux de sûreté sur instruction de l'administration maritime

Niveaux	1	2	3	Typologies
Partie A Obligatoire	7.2	7.3	7.4	Sauvegarde – Protection additionnelle – Protection, spéciale supplémentaire
Partie B Recommandations	9.14 9.15	9.16	9.17	Mesures de sûreté sur les accès, contrôles, fouilles, guides de visiteurs, suspension des opérations, évacuation ou déplacement du navire
Partie B	9.22	9.23	9.24	Zones d'accès restreint
Partie B	9.27	9.30	9.32	Manutention cargaison
Partie B	9.35	9.36	9.37	Livraison des provisions de bord
Partie B	9.38	9.40	9.41	Manutention des bagages non accompagnés
Partie B	9.45 9.46	9.47 9.48	9.49	Surveillance du navire/installation portuaire, ronde, éclairage
NB : Les chiffres en italique désignent les différentes sections du Code ISPS. Ces sections permettent sa compréhension et facilite son application.				

Source : Manuel d'instruction du Code ISPS, 2004, p.12

1.2. Le champ d'application du Code ISPS

Le Code ISPS s'applique aux types de navires effectuant les voyages internationaux : navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers ; unités mobiles de forage au large ; navires de charge, y compris les engins à grande vitesse à cargaisons, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 ; installations portuaires fournissant des services à de tels navires qui effectuent des voyages internationaux.

Pour sa part, l'Union Européenne à travers son règlement n°725/2004 a élargi le champ d'application du Code ISPS à tous les navires à passagers effectuant des dessertes nationales à plus de 20 milles de ses côtes.

Chaque navire ou installation portuaire appliquant le Code ISPS doit avoir à bord ou en son sein un plan de sûreté qui découle au préalable d'une évaluation de la sûreté du navire ou de l'installation portuaire. Car, l'évaluation de la sûreté du navire ou de l'installation portuaire est un élément essentiel qui fait partie intégrante du processus d'établissement et d'actualisation du plan de sûreté. Le plan de sûreté doit être approuvé par l'Etat du pavillon ou l'Etat de l'Installation portuaire fixant des dispositions de protection pour les trois niveaux de sûreté. Le navire doit disposer également d'un système d'alerte de sûreté (SSAS) à diffusion couverte vers l'Etat de son pavillon. Et l'installation portuaire doit disposer d'un système d'alerte de sûreté capable d'informer tous les acteurs du domaine portuaire en cas d'attaque terroriste.

En outre, l'objectif du plan de sûreté est de garantir l'application des mesures nécessaires pour protéger les personnes, la cargaison, les engins de transport, les provisions, le navire et l'installation portuaire contre le risque d'un incident de sûreté. Ainsi, le plan de sûreté doit porter sur :

1. Les mesures visant à empêcher l'introduction d'armes à bord, de substances dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires, des ports ;
2. Les mesures pour faire face à une menace contre la sûreté en toutes positions de navigation et aux trois niveaux de sûreté ;
3. Les procédures, les instructions, les conseils concernant l'utilisation du système d'alerte de sûreté du navire ou l'installation portuaire. L'identification des zones d'accès restreint et des mesures visant à empêcher l'accès non autorisé à ces zones.

1.3. Les procédures pour l'application du Code ISPS

Les procédures pour l'application du Code ISPS sont organisées autour de trois phases administratives :

1. Une phase de dossier : l'approbation par l'Etat du pavillon du plan de sûreté du navire ou de l'installation portuaire établi par la compagnie maritime ou l'autorité maritime ;

2. Une phase pratique : la délivrance Certification ISPS du navire ou de l'installation portuaire après son inspection par l'Etat du pavillon ;

3. Une phase opérationnelle : la prise en compte provisoire de la réalité d'adaptation à bord du navire ou dans l'installation portuaire des mesures de sûreté. Cette phase est sanctionnée par la délivrance d'un Certificat International de Sûreté définitif pour 5 ans après une visite de sûreté par l'administration maritime. Un Certificat Provisoire de Sûreté de 6 mois est d'abord délivré afin que l'autorité maritime s'assure de l'effectivité de l'application des mesures de sûreté dans le navire ou l'installation portuaire.

Par ailleurs, deux conditions sont à remplir avant la délivrance du Certificat International de Sûreté définitif, avant l'échéance du Certificat Provisoire de Sûreté à savoir :

1. La visite de vérification initiale des Inspecteurs des Affaires Maritimes, éventuellement accompagnés d'experts étatiques en sûreté ;

2. L'avis de la Commission Nationale de Sûreté au vu des examens de l'évaluation et du plan de sûreté déposés et du compte-rendu de la visite.

En outre, le Certificat International de Sûreté est retiré si les prescriptions ne sont pas respectées, suite à une visite spéciale, intermédiaire (entre 2 et 3 ans) ou renouvellement (5 ans), et en cas de changement de compagnie ou de pavillon pour le navire.

2. La COA, une rangée portuaire active pour l'Afrique mais modeste à l'échelle mondiale

L'activité portuaire et commerciale représente pour les pays de la Côte Ouest Africaine le principal réservoir en devises : 80 % du PIB du Nigeria, 70 % du Bénin, 42 % du Cameroun, 5 % du Burkina Faso et du Niger (TAMEKAMTA A. Z, 2015). Aussi, l'Afrique Atlantique est-elle la voie incontournable des navires qui transportent les mar-

chandises importées et les hydrocarbures exportées des pays de la région. Dans cette perspective, le Golfe de Guinée est dans la ligne de mire des Etats-Unis dont les investisseurs s'intéressent particulièrement à l'industrie pétrolière.

D'après la CNUCED (Etude sur les transports maritimes, 2016), les données d'observation du Système d'Identification Automatique (AIS) de Marine Traffic : (voir <http://www.marinetraffic.com>, 2017), un fournisseur privé de données maritimes basé à Londres, illustrent la répartition géographique des 76 000 escales enregistrées en Afrique. Ces données AIS montrent un trafic maritime considérable dans le Golfe de Guinée. Ainsi, Luanda (Angola) est le deuxième port le plus actif dans l'échantillon de données, après Tanger au Maroc, avec près de 4 000 escales (2 105 navires de charge/passagers, 1 235 pétroliers, 507 porte-conteneurs et 147 vraquiers). L'échantillon fait également ressortir un trafic important à Lagos au Nigeria. Selon cette source, Abidjan (Côte-d'Ivoire) affiche une forte proportion de navires pétroliers, Lomé (Togo) est plus spécialisé en navires porte-conteneurs tout comme à Libreville-Owendo (Gabon).

Par ailleurs, le tableau 2 ci-après met en exergue les tonnages réalisés par les principaux ports de la Côte Ouest Africaine. Le complexe portuaire de Lagos-Apapa-Tin Can (76 millions de tonnes) et celui de Pointe-Noire/Djeno (21,9 millions de tonnes) arrivent en tête du peloton du trafic total. Lagos (1 818 000 EVP), Luanda (1 050 000 EVP), Abidjan (977 000 EVP), et Pointe-Noire (620 000 EVP) s'imposent quant à eux pour les trafics conteneurisés.

Dans l'ensemble toutefois, les ports de commerce représentés au tableau 2 ont des trafics modestes qui oscillent en moyenne autour de 10 millions de tonnes) (FAURE F.E et MADOUNGOU NDJEUNDA G.M., 2016). Les ports de la Côte Ouest Africaine restent ainsi en marge de la grande évolution du trafic maritime, alors que leur développement pourrait avoir un impact positif sur les économies locales : (NDUTUMU S.S, 2012). Par contre, les ports d'Asie sont en forte croissance et sont désormais desservis par des portes conteneurs de 18 000 EVP qui nécessitent 16 à 20 mètres de tirant d'eau. Alors que la majorité des ports de la présente région n'accueille pas les navires de plus de 2 500 EVP, en raison d'un niveau de performance très faible. Ce niveau de performance est essentiellement dû aux difficultés de ces ports de satisfaire aux exigences du transport maritime. En effet, la liste des maux des ports de la région est longue : engorgement, lenteur des procédures administratives et douanières, délais de transport pré et post-acheminement considérables, corruption endémique, insécurité, faible investissement de la part des pouvoirs pu-

blics, forte emprise des acteurs internationaux bien que les situations soient très variables d'un pays à un autre (CNUCED, 2015). À ces difficultés de fonctionnement s'ajoute l'application du Code ISPS dont la complexité de mise en œuvre suscite des débats.

Tableau 2 : Trafic total et conteneurisé des principaux ports de la côte Ouest africaine en 2014

Villes portuaires et pays	Trafic total (en millions de tonnes métriques)	Trafic conteneur (en milliers d'EVP)
Dakar (Sénégal)	11,4	475 000
Conakry (Guinée)	10,1	145 000
Abidjan (Côte-d'Ivoire)	21,5	977 000
Accra-Tema (Ghana)	12,1	905 000
Lomé (Togo)	8,2	375 000
Cotonou (Bénin)	6,8	350 000
Lagos-Tin Can (Nigéria)	76,9	1 818 000
Douala (Cameroun)	7,9	350 000
Libreville-Owendo (Gabon)	6,3	110 000
Pointe Noire et le terminal de Djéno (Congo)	21,9	620 000
Luanda (Angola)	9,6	1 050 000

Sources : Compilation des données bibliographiques à travers les sources suivantes : Alix, Y. & Ikambouqyat Ndeka, R. (2015), Réflexions sur le futur des relations ville-port en Afrique de l'Ouest et du Centre, p. 170 ; CNUCED (2016), Revue annuelle des Transports Maritimes, Genève, 135 p.

3. Les difficultés de l'application du Code ISPS : exemple des ports de Dakar et de Port-Gentil

3.1. Les efforts consentis pour l'application du Code ISPS aux ports de Dakar et de Port-Gentil

Dès l'entrée en vigueur du Code ISPS, le Port Autonome de Dakar a pris l'engagement d'opérer des mutations profondes pour conformer ses installations et son fonctionnement aux nouvelles exigences.

Ainsi, l'autorité portuaire a mis en place une Cellule de Coordination ISPS placée sous l'autorité du Directeur Général du port, qui assure la fonction d'Agent de sûreté portuaire en collaboration avec les membres des administrations connexes (MARTELLO LOUBELO C., 2011).

Les dispositifs de sécurisation des accès terrestres, de surveillance du plan d'eau (les radars) et d'aide à la navigation ont été installés. Ils sont appuyés par un système de télésurveillance centralisé dans une salle de commandement (figure 1) et de patrouilles nautiques du Centre Polyvalent de Sécurité. Ce port a aussi été doté d'un scanner de dernière génération comme l'exige le présent Code (figure 2).

Figure 1 : La salle de vidéosurveillance



Figure 2 : Le scanner du Port de Dakar



Cliché : Port Autonome de Dakar, janvier 2018

Les figures 1 et 2 présentent la salle de vidéosurveillance et le scanner du Port de Dakar. Ces aménagements techniques ont permis à cette plateforme portuaire de se conformer au Code ISPS.

Au port commercial de Port-Gentil, la mise en application du Code ISPS a entraîné de nombreux changements significatifs. La clôture a été rehaussée de 3 m, les caméras de surveillance à vision nocturne ont été installées, les Zones d'Accès Restreintes ont été délimitées (les Zones d'Accès Restreintes sont des endroits sensibles de l'installation portuaire dont l'accès et la circulation sont soumis à des conditions particulières). L'entrée principale a été aménagée et bien sécurisée avec un passage piéton permettant de filtrer les usagers (figures 3 et 4). Plusieurs barrières métalliques ont également été construites à cet effet, afin de séparer les zones sensibles du reste du port. L'autorité portuaire a construit une nouvelle capitainerie équipée de matériels de dernière génération tels que les caméras té-

lescopiques à vision nocturne et diurne, un « *Système d'Identification Automatique (AIS) qui permet de traquer les navires au-delà de la zone de compétence de l'autorité administrative qui est de douze (12) miles marins de la côte* » (MOUTENDY T.S., 2016).

Figures 3 et 4 : L'entrée principale du port de Port-Gentil et son passage piéton



Cliché : Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA, décembre 2017

Les figures 3 et 4 présentent les aménagements réalisés au port de Port-Gentil dans le cadre de l'application du Code ISPS. Le passage piéton permet un véritable filtrage des usagers qui rentrent dans l'enceinte du port.

Des Séminaires de renforcement des capacités des agents de sûreté ont aussi été régulièrement organisés au port de Port-Gentil. Du 6 au 8 novembre 2013, un atelier sur « l'audit du plan de sûreté des installations portuaires » a été organisé à Port-Gentil par la Direction Générale de la marine marchande. Du 9 au 12 décembre 2014, la Direction Générale de la marine marchande en collaboration avec les gardes côtes américains avaient organisé à Port-Gentil un « atelier national de formation aux exercices et entraînement en matière de sûreté maritime » (BIDANG MINTSA O.A., 2016).

La mise en œuvre des exigences de l'OMI pour la lutte anti-terroriste entraîne des dépenses financières importantes et difficiles à supporter pour les installations portuaires. En effet, une étude des gardes côtes américains révèle que le coût de la mise en conformité d'une installation portuaire la première année est d'environ 963 millions de dollars en coût initial, 509 millions de dollars par an pour des évaluations périodiques. La même étude affirme qu'environ 8 000 \$

doivent être déboursés pour l'élaboration du plan de sûreté d'une installation portuaire et 400 \$ pour son maintien. Les impératifs de sécurité amputent significativement le montant des ressources portuaires qui auraient pu être directement consacrées au financement de nouvelles infrastructures d'envergure (CARLUER F., ALIX Y., JOLY O., 2008), surtout pour les ports des pays en voie de développement comme ceux de Dakar et de Port-Gentil.

Malgré ces contraintes financières, les ports de Dakar et de Port-Gentil doivent engager des dépenses financières énormes pour se conformer à l'application du présent Code. Ces dépenses doivent être consacrées à l'achat des outils de pointe comme les scanners. Car, l'entrée en vigueur de la loi 100 % scanning depuis le 1^{er} juillet 2012, imposée par les Etats-Unis (qui stipule que tout conteneur à destination des Etats-Unis doit être scanné) oblige l'ensemble des plates-formes portuaires à se doter des scanners. Le port de Dakar dispose déjà de 2 scanners. C'est encourageant mais c'est insuffisant dans la mesure où 2 scanners ne peuvent pas contrôler le passage de tous les conteneurs dans ce port. Par contre le port de Port-Gentil ne dispose pas de scanner. Par conséquent, il ne peut commercialiser avec des ports commerciaux exigeants, en particulier ceux des Etats-Unis.

Malgré les efforts fournis par les autorités du port de Dakar et de Port-Gentil pour l'application du Code ISPS, beaucoup reste encore à faire. Au port de Port-Gentil, la clôture présente des passerelles que certains usagers empruntent pour y accéder. Ces passerelles sont situées à l'extrémité Nord de l'installation portuaire et à l'extrémité Sud, c'est-à-dire à la limite jouxtant l'entreprise Cora-Wood (OGANDAGA EMVO E., 2014). Au port de Dakar, on observe encore beaucoup de manquements qui freinent la stricte mise en œuvre du présent Code. Car, les audits annuels ne sont pas réguliers, les exercices ne sont pas faits à intervalle régulier, les agents de sûreté ne sont pas tous formés à l'application du Code, plusieurs navires battant pavillon sénégalais ne respectent pas les normes ISPS. Le drame de la catastrophe du *Joola* qui avait causé la mort de plus de 1 200 personnes le 26 septembre 2002, est une triste illustration d'une application moins rigoureuse du présent Code dans les ports sénégalais (MADOUNGOU NDJEUNDA G.M., 2009).

3.2. Analyse critique des difficultés de l'application du Code ISPS aux ports de Dakar et de Port-Gentil

L'examen des critiques de l'application du Code ISPS aux ports de Port-Gentil et de Dakar que nous faisons ici met en évidence les différents acteurs de la mise en œuvre de cette loi dans chacun de ces ports et les difficultés qu'ils rencontrent.

L'application du Code ISPS aux ports de Dakar et de Port-Gentil laisse apparaître plusieurs difficultés. Au Gabon, les administrations en charge de l'application du présent Code ne travaillent pas en synergie. En effet, la Direction Générale de la marine marchande (DGMM) qui est l'administration mandatée par l'Etat pour la mise en œuvre de cette Convention internationale sur toute l'étendue du territoire, travaille en « vase clos ». Elle devrait mettre en place une « plateforme de coordination » qui rassemblerait les représentants de l'Office des Ports et Rades du Gabon (OPRAG), administration parapublique en charge des ports et d'autres administrations publiques et privées exerçant dans le domaine portuaire. Les difficultés observées sont tels que l'OPRAG « refuserait » très souvent les recommandations de la DGMM qu'elle trouve exagérées. Ce qui crée un conflit « d'insubordination » dans la mesure où l'OPRAG est administrativement sous la tutelle de la Direction Générale de la Marine Marchande. Le Code ISPS se retrouve ainsi au milieu d'un conflit entre deux administrations incontournables pour sa mise en œuvre.

Dans la même veine, durant nos enquêtes et entretiens, il nous a été rapporté que la Compagnie Nationale de Navigation Intérieure et Internationale (CNNII), qui est également sous la tutelle administrative de la Direction Générale de la marine marchande du Gabon, refuserait que l'autorité administrative procède à la vérification et à l'inspection de ses navires, afin de leur délivrer les Certificats de Navigabilité exigés par les prescriptions 19.1 et 19.2 de la partie A du Code ISPS. Cela est déplorable, dans la mesure où cette compagnie transporte des milliers de passagers et de marchandises entre Libreville et Port-Gentil, la capitale économique du Gabon qui est desservie uniquement par voie maritime ou aérienne (en attendant la fin de la construction de la voie terrestre en cours). Le comportement des administrateurs de cette Compagnie ressemble « étrangement » à celui des administrateurs du navire *Joola* qui transportait les populations sénégalaises et les marchandises entre Dakar et Ziguinchor. Ils avaient délibérément ignoré les inspections de sécurité du navire (programmé à leur demande par le Bureau d'expertise Veritas) pendant des années (MADOOUNGOU NDJEUNDA G.M.,

2009), ce qui avait entraîné le naufrage de ce ferry le 26 septembre 2002 au large de la Gambie, causant ainsi la mort de plus de 1 200 personnes et la perte de toute la marchandise à bord (Rapport de la Commission d'Enquête Technique sur les Causes du Naufrage du *Joola*, 2002). Cette tragédie devrait conduire les responsables de la CNNII à prendre les mesures nécessaires pour arrimer leurs navires au Code ISPS, afin de garantir la sécurité et la sûreté des personnes et des biens transportés.

Au Sénégal, le Port Autonome de Dakar est sous la double tutelle des Ministères de l'Economie et des Finances et celui de l'Economie Maritime. Pour l'application du Code ISPS, une Cellule de Coordination ISPS a été créée par les autorités portuaires. Elle est placée sous l'autorité du Directeur General du port qui assure la fonction d'Agent de Sûreté Portuaire (PFSO) en collaboration avec les différentes commissions qui sont sur le terrain. Cette double tutelle ne facilite pas nécessairement la mise en œuvre du présent Code au port de Dakar, car les projets pour l'application de cette loi doivent recevoir l'approbation de ces deux Ministères. Ainsi cela nécessite des réunions triparties qui alourdissent le processus d'application.

Cela impact aussi la qualité des agents de sûreté recrutés, dans la mesure où plusieurs d'entre eux sont recommandés par les Ministères de tutelle et la présidence de la République qui nomme les Directeurs Généraux des ports sans tenir compte des qualifications, ce qui est aussi le cas au port commercial de Port-Gentil. Ainsi, on observe au port de Dakar que plusieurs agents de sûreté maritime n'ont pas été formés au Code ISPS. Certains agents chargés de la sûreté dans ces ports ne connaissent même pas l'existence du présent Code, car ils sont pour la plupart recrutés par affinité sans exigence de qualification.

Au vu des entretiens que nous avons eus avec les agents de ces installations portuaires, il ressort que certains agents recrutés n'ont aucune connaissance en transport maritime, encore moins en management de la sécurité et de la sûreté portuaire. Ce qui pose un réel problème dans l'application des Conventions Internationales dans ces ports. Pour résoudre ce problème et améliorer l'application de la présente Convention au Port Autonome de Dakar, Charles MARTELLO LOUBELO propose, dans une étude réalisée dans le cadre d'un Master Professionnel à l'Institut Supérieur des Transports de Dakar en 2011, l'organisation de plusieurs séminaires de formation et de sensibilisation, afin de mettre au même niveau de connaissance les agents chargés de l'application du Code ISPS.

La résolution du problème de manque de compétence en matière de sécurité et de sûreté au port de Dakar et de Port-Gentil, passe aussi par une sélection rigoureuse des dossiers de candidature, qui aboutirait à retenir uniquement les dossiers qui ont un rapport avec la sécurité et la sûreté du transport maritime international. Cela nécessite une nouvelle gouvernance portuaire dénuée de toutes les pratiques des pressions sociales issues des réseaux d'appartenance des individus.

Pour ce faire, cela nécessite une réelle prise de conscience et une politique nationale claire en matière de sécurité et de sûreté maritime. Au Sénégal, l'Etat a bien défini sa politique de sécurité et de sûreté maritime en mettant en place une plateforme nationale de concertation dirigée par le Directeur Général du port. Au Gabon, il n'existe pas une telle structure qui a pour objectif d'impliquer tous les acteurs de la filière portuaire à la mise en œuvre du Code ISPS. En effet, depuis l'entrée en vigueur du Code ISPS, le parlement gabonais ne l'a pas encore ratifié. Ceci pourrait être considéré comme un manque de volonté politique, dans la mesure où les hommes politiques savent que, pour qu'une Convention internationale soit appliquée avec rigueur dans un pays, elle doit être ratifiée par le parlement national. En France par exemple, le Code ISPS a été ratifié par le parlement en 2007 et durci par un texte Européen, faisant ainsi des installations portuaires et des flottes de commerce françaises l'une des plus contraignantes par le Code ISPS.

Les difficultés de la mise en œuvre du Code ISPS dans les navires et les installations portuaires suscitent beaucoup de débats des experts du transport maritime international.

4. Débat sur l'application du Code ISPS dans les navires et les ports de commerce

L'application du Code ISPS dans les installations portuaires depuis juin 2004 suscite beaucoup de débats. Certains spécialistes pensent que ce Code est « né très tôt », d'autres pensent qu'il génère une réelle problématique d'équilibre entre rentabilité et sûreté auprès des acteurs du transport maritime, et d'autres pensent même que son « hérédité aérienne » a engendré un certain nombre de difficultés quant à son application.

Ainsi, il est judicieux ici d'ouvrir un débat sur cette question, afin de recueillir les avis des uns et des autres pour étayer la communauté scientifique sur la nécessité de cet outil de lutte contre le terrorisme

dans les installations portuaires et les navires. Certains experts français pensent que le Code ISPS génère un surcoût sur le transport maritime, car « *le respect strict du code va devenir un luxe trop coûteux pour beaucoup de compagnies françaises qui, pour rester compétitives, se verront peut-être dans l'obligation de choisir un pavillon ayant adopté une version moins exigeante* » (<http://www.cesm.marin.defense.gouv.fr/images/cargo/2009/Article-cargo-2009-code-isps-deuxieme-generation-pdf>, 2009). D'autres experts dénoncent « l'hérédité aérienne » du Code ISPS. Ils pensent que le Code ISPS ayant été rédigé dans l'urgence par les experts de l'aérotransport juste après les attentats du 11 septembre 2001, présente un certain nombre de difficultés quant à son application. En effet, « *le vecteur maritime est beaucoup plus robuste que le vecteur aérien, et on peut comprendre combien il est en pratique difficile de lui appliquer stricto sensu un code ISPS qui a en grande partie été écrit par des experts de l'aérotransport, ceux-là mêmes qui veillent encore aujourd'hui à ce qu'il soit correctement appliqué* » : (<http://www.cesm.marin.defense.gouv.fr/images/cargo/2009/Article-cargo-2009-code-isps-deuxieme-generation-pdf>, 2009).

Un autre expert pense que le Code ISPS a une portée limitée. Car selon lui « *Même si le code ISPS laisse finalement une certaine liberté d'appréciation aux gouvernements contractants, fixant surtout une démarche à respecter, il peut cependant exister des difficultés nées de son application. La principale recensée est le conflit qu'il peut exister entre règles de sûreté et règles de sécurité* » : (<http://www.cesm.marin.defense.gouv.fr/images/cargo/2009/Article-cargo-2009-le-code-isps-pdf>, 2009).

Ce dernier avis appelle débat. Les mesures liées à la sécurité existaient déjà en transport maritime avant la mise en œuvre des mesures liées à la sûreté. Le Code ISPS est explicite : son objectif est de prévenir les attentats et d'autres types d'attaques que peuvent subir les ports et les navires, avec les différents niveaux de sûreté. La sécurité et la sûreté sont complémentaires pour un transport maritime international sécurisé et sûr.

Laurent Galy, Professeur à l'École Nationale de la Marine Marchande de Nantes, soulève la question des faux documents de voyage que détient généralement l'équipage des navires et leur intégrité à respecter les dispositions de sûreté. A cet effet, il affirme, « *qu'il est très facile pour un terroriste de s'infiltrer dans un équipage, la multiplicité des nationalités qui cohabitent souvent au sein d'un navire jouant en leur faveur. Ainsi, selon une étude de l'OMI en 2001, dans certains pays, jusqu'à 80% des certificats détenus par les*

marins étaient des faux » : ([http://www.cesm.marin.defense.gouv.fr/images/cargo/2009/Article-cargo-2009-le-code isps.pdf](http://www.cesm.marin.defense.gouv.fr/images/cargo/2009/Article-cargo-2009-le-code%20isps.pdf), 2009).

D'autres pistes sont ouvertes par la réflexion des experts. Selon l'un d'entre eux, les difficultés d'application du Code ISPS découlent de trois facteurs : la culture marine des pays de la côte Ouest africaine, leur faible maîtrise des « enjeux de la mer » et leurs capacités de surveillance dérisoires au regard de l'étendue de l'espace maritime à couvrir (François Edgard FAURE). Cet expert pense également que l'une des difficultés majeures dans l'application du Code ISPS, notamment au Gabon, réside dans le « flou institutionnel » de la gestion de la sûreté maritime qui est un domaine strictement militaire. Or, dans ce pays, la gestion de la sûreté a été confiée à l'autorité maritime (la Direction Générale de la marine marchande) qui est une institution d'application civile. Au Togo par exemple, l'Etat a créé la Haute Autorité de la sûreté maritime et environnementale, dirigée par le Directeur Général du port autonome de Lomé qui est un Officier supérieur de la marine nationale.

Derrière ces éléments de débat, se pose la question du financement du Code ISPS. Imposé à l'OMI par les Etats-Unis après les attentats du 11 septembre 2001, suite au durcissement des mesures de sécurité et de sûreté sur le territoire fédéral américain, le Code ISPS a été pensé et dimensionné à la taille des pays développés auxquels sont liés les grands armateurs. Le problème de son financement n'avait pas été posé, car l'OMI était et reste toujours convaincu que les Etats en voie de développement sont capables de se conformer à ce code en 18 mois. Sauf que 16 ans après son entrée en vigueur, plusieurs de ces pays comme le Gabon et le Sénégal rencontrent encore des difficultés pour son financement. C'est vrai que les complexes portuaires sont de grands pourvoyeurs de fonds pour les caisses des Etats. Mais en Afrique, cet argent est généralement orienté vers d'autres projets tels que la construction des routes, des hôpitaux, des écoles et l'organisation permanente des élections, sans omettre les détournements. Les ports se retrouvent ainsi comme « une poule aux œufs d'or qu'on n'entretient pas ». La plupart des pays de la COA attendent l'aide des partenaires au développement pour investir dans les programmes, tels que celui du Code ISPS. Pourtant, de nombreux pays de la région comme le Gabon sont des Etats pétroliers (et donc économiquement bien dotés pour investir les moyens financiers dans l'application du présent Code. On constate cependant que la priorité est donnée aux événements festifs). Le Gabon par exemple a choisi depuis près d'une dizaine d'années d'investir dans des événements sportifs comme l'organisation de la Coupe d'Afrique des Nations

(CAN) de football en 2012 et 2017, et l'organisation de la Coupe d'Afrique de Hand-ball en 2018 sans retour d'investissement.

À l'analyse de tous ces différents points de vue critiques sur la mise en application du Code ISPS, nous pensons que le contexte politique international actuel justifie bien la mise en oeuvre du présent Code. Les problèmes « d'hérédité aérienne », d'équilibre, de financement et de faux documents peuvent être surmontés si toutes les entités qui doivent le mettre en pratique jouent chacune leur « partition ». L'engouement suscité pour son entrée en vigueur, soit 18 mois seulement après sa conception, augure beaucoup d'espoir pour la réussite de cet instrument indispensable pour la lutte contre le terrorisme international. La sûreté maritime constitue un enjeu majeur aujourd'hui. Car, les progrès apportés par le Code ISPS sont incontestables en termes de prévention. Cependant, il n'en demeure pas moins que l'on ne saurait s'en contenter, dans la mesure où la menace maritime évolue sans cesse, il doit en être de même pour sa prévention.

Conclusion

Au terme de la présente analyse, les résultats montrent que la mise en oeuvre du Code ISPS dans les ports est confrontée à de multiples difficultés. En effet, l'examen de l'application du présent Code au port de Dakar et de Port-Gentil relève un manque de collaboration entre les administrations en charge de sa mise en oeuvre, le manque de personnel ISPS formé et l'irrégularité des exercices de simulation.

En outre les termes du débat que nous avons présentés sur les difficultés d'application pratique du Code ISPS laissent apparaître de nombreuses critiques des modalités de mise en oeuvre du Code. Cependant, ces différents points de vue critiques vont dans le sens de la recherche des mécanismes pour une meilleure application du Code ISPS, sans incidence majeure sur le transport maritime international.

L'entrée en vigueur de la loi 100 % scanning aux Etats-Unis le 1^{er} juillet 2012 a en outre compliqué la situation pour les ports africains. De nouveaux aménagements impliquant des investissements financiers colossaux doivent être consentis pour s'arrimer à cette norme qui exige l'installation des scanners dans les ports. Ce qui de prime à bord n'est pas facile pour les ports des pays en voie de développement comme celui de Dakar au Sénégal, Port-Gentil au Gabon

et bien d'autres. Cela dit les liaisons directes avec les Etats-Unis sont jusqu'alors peu nombreuses.

Les exigences actuelles en matière de sécurité et de sûreté maritimes ont de toute façon un effet d'entraînement positif pour les ports africains, les contraignant à se moderniser, à investir, à innover, ce qui, à terme, est un facteur décisif pour leur permettre de se placer dans la compétition portuaire mondiale.

Références bibliographiques

- ALIX Y., IKAMBOUYAT NDEKA R. (2014), Réflexions sur le futur des relations ville-port en Afrique de l'Ouest et du Centre, in Alix Y., Comtois C. et Delsalle B., *Port-City Governance*, Editions EMS, 167-180.
- BIDANG M. O. A. (2016), *Bilan de l'application du Code ISPS de 2004 à nos jours : Le cas des ports de Libreville/Owendo et de Port-Gentil*, Mémoire de Master II, Département de Géographie Université Omar Bongo, Libreville-Gabon, 116 p.
- CARLUER F., ALIX Y., JOLY O. (2008), *Sécurisation et facilitation de la chaîne logistique globale : Les impacts macro et micro-économiques de la loi américaine 100% scanning*, Éditions EMS, 225 p.
- CNUCED (2015), *Etude sur les transports maritimes*, Rapport UNCTAD/RMT/2015, Genève, 143 p.
- FAURE F.E. et MADOUNGOU N. G. M. (2016), La piraterie et les activités maritimes dans le golfe de Guinée. Etat des lieux, menaces et stratégies de lutte, in G. Bertin Madébé (dir.), *Le Gabon aujourd'hui*, Libreville, Oudjat, p. 487.
- GIDEL G. (2003), *Le droit international de la mer*, Tome III, Paris, Sirey.
- MADOUNGOU N. G. M., (2009), *Contribution à l'étude de la sécurité et de la sûreté portuaire dans les pays de la côte Ouest africaine*, Thèse de Doctorat, (NR) en Sciences Humaines de la Mer, Université de Nantes, Nantes-France, 514 p.
- MADZINZA Y. (2004), *La sécurité de la navigation maritime dans les pays de la CEMAC*, Mémoire de DESS, Activités Littorales et Maritimes, Département de Géographie, Université Omar Bongo, Libreville-Gabon, 89 p.
- MARIONNET P. (2006), *Sûreté maritime et portuaire vade-mecum ISPS*, Rennes, Mayenne, 280 p.
- MARTELLO L. C. (2011), *Effectivité du Code ISPS les Ports Africains : Cas du Port Autonome de Dakar*, Mémoire de Fin d'étude pour l'obtention du Diplôme de Master II en Management Portuaire et Maritime à l'Institut Supérieur des Transports de Dakar, Dakar-Sénégal, 79 p.
- MOUTENDY T.S. (2016), *L'Utilisation du Système VTS au Port Commercial d'Owendo/Libreville*, Mémoire de Master II Professionnel, Département de Gestion Logistique et Transport de l'Ecole Supérieure de Commerce et de Management (Sup de Com), Libreville-Gabon, 102p.
- NDUTUMU S.S. (2012), *Géopolitique maritime du Golfe de Guinée au XXI^e siècle*, L'Harmattan, Yaoundé, 149 p.

- OGANDAGA E. E. (2014), *La mise en application du Code ISPS dans les ports gabonais : Cas du port de Port-Gentil*, Mémoire de Master Professionnel, « Activités Littorales et Maritimes », Département de Géographie de l'Université Omar Bongo, Libreville-Gabon, 139 p.
- OMI (2003), *Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires*, (ISPS) Publication de l'Organisation Maritime Internationale, 106 p.
- Rapport de la Commission d'Enquête Technique sur les Causes du Naufrage du « Joola », le 4 novembre 2002, Dakar, 107 p.
- TAMEKAMTA A. Z. (2015), *Le Golfe de Guinée : inflation criminelle et stratégies institutionnelles*, Note de recherche, Institut de Recherche et d'Enseignement sur la Paix, 12 p.

Sitographie

- <http://www.cesm.marin.defense.gouv.fr/images/cargo/2009/Article-cargo-2009-le-code-isps.pdf> : Le Code ISPS est-il né trop vite ?, 6p. Consulté le 20 avril 2016.
- <http://www.cesm.marin.defense.gouv.fr/images/cargo/2009/Article-cargo-2009-code-isps-deuxieme-generation-pdf> : Vers un Code ISPS de deuxième génération, 8p. Consulté le 18 mai 2016.
- <http://www.marinetraffic.com>, 2016-2017, consulté le 4 août 2018.

DEUXIÈME PARTIE

Profils socio-économiques et identités sociales des travailleurs en milieux portuaires et péri-portuaires

Chapitre 5.

L'implication du travailleur indépendant dans le fonctionnement des activités portuaires : le cas du port d'Abidjan

ADIKO Simplicie
KABLAN N'guessan Hassy Joseph

Résumé

Le port d'Abidjan est le deuxième employeur après l'État ivoirien. Hormis les employés rattachés à des structures maritimes et portuaires administrativement légales et formelles, le port d'Abidjan accueille une autre catégorie d'ouvrier : le travailleur indépendant. La présente étude vise à dresser le profil socioéconomique de cette catégorie de travailleurs méconnue, dont la contribution au fonctionnement des activités dans la zone portuaire d'Abidjan est indéniable. Pour atteindre notre objectif, l'approche méthodologique déployée se fonde sur l'observation directe des travailleurs indépendants dans le champ du domaine portuaire, sur la tenue d'entretien avec eux par focus groupe ainsi qu'avec les propriétaires des entreprises pour lesquelles ils travaillent, enfin sur la recherche documentaire. Cette étude révèle que les travailleurs indépendants sont en majorité des ressortissants des pays francophones de la sous-région ouest africaine. Ils sont impliqués massivement dans la manutention et le transport des marchandises au port d'Abidjan. Ils constituent des sources de revenus pour les membres de leurs familles dans les pays d'origine. Les investigations ont mis en évidence la précarité de leur condition de vie et de travail.

Mots-clés : travailleur indépendant, activité portuaire, emploi, Abidjan.

Abstract

The involvement of the self-employed in the operation of port activities: the case of the port of Abidjan

The port of Abidjan is the second employer in Ivory Coast, behind the Ivorian State administration. Apart from the employees attached to administratively legal and formal maritime and port structures, the port of Abidjan welcomes another category of worker: the self-employed worker. This study aims to establish the socio-economic profile of this unknown category of workers, whose contribution to the functioning of activities in the Abidjan port area is undeniable. The methodological approach deployed is based on the direct observation of the self-employed in the harbor area, on the holding of focus groups with them as well as with the owners of the companies for which they work and also on documentary research. This study reveals that the majority of self-employed workers are nationals of French-speaking countries in the West African sub-region. They are heavily involved in the handling and transport of goods in the port of Abidjan. They are sources of income for their family members in their native countries. The investigations revealed the precariousness of their living and working conditions.

Keywords: self-employed, port activity, employment, Abidjan.

Introduction

Le port est un espace où se déroulent les opérations de déchargement ou de chargement des marchandises afférentes aux navires (Tapé, 2004). Ces opérations font appel à diverses entreprises, dont les activités dans le traitement de marchandises transportées sont complémentaires. L'ensemble des entreprises intervenant dans ce processus complexe du traitement de la marchandise forme une chaîne de travail dont chacun des maillons est d'une importance capitale dans l'animation du domaine portuaire (CCI Le Havre, 2015). Ces entreprises pour le fonctionnement de leur activité ont donc recours à une main-d'œuvre diverse et abondante.

En Côte-d'Ivoire, le port d'Abidjan emploie un peu plus de 50 000 personnes sur ses différentes plateformes. Ce qui fait de lui le deuxième pourvoyeur d'emplois après l'État ivoirien (PAA, 2014). Si les employés du port d'Abidjan sont majoritairement rattachés à des structures maritimes et portuaires, une part non négligeable d'entre

eux s'inscrit dans une forme de relation de travail toute particulière qualifiée de travail indépendant. Le travail indépendant est une forme très ancienne de contrat de travail observée au port d'Abidjan.

Dans la littérature, nous trouvons peu de travaux qui se sont directement intéressés à cette forme d'embauche dans les ports. En termes de référence sur la question, nous pouvons souligner les travaux de Gorgeu et Mathieu (2011) qui insistent sur les dimensions de la précarité des conditions de travail que subissent les travailleurs indépendants dans le port d'Anvers en Belgique. Selon ces derniers, les conditions d'exercice des activités des travailleurs indépendants sont difficiles et ont des effets néfastes sur leur santé. Cependant, leurs travaux ne se focalisent que sur les travailleurs indépendants du secteur automobile. En Côte-d'Ivoire, aucun travail de recherche n'a été identifié sur la question. L'implication des travailleurs indépendants dans les activités du port d'Abidjan est donc méconnue. Cette méconnaissance a conduit à cette recherche visant à montrer l'importance de leur contribution au fonctionnement de ce port.

Méthodologie

La méthodologie adoptée repose sur la recherche documentaire, l'observation directe de terrain et la tenue d'entretiens avec des groupes de travailleurs indépendants, ainsi qu'avec des propriétaires des magasins de stockage de marchandises.

Relativement à la recherche documentaire, les ouvrages consultés portent sur les textes en rapport avec les mesures de sécurité de la main-d'œuvre dockers dans les ports, les textes relatifs à la sécurité du travail en zone portuaire, sur les mesures de précaution et de sécurité relative à la manutention. Il s'agit surtout de textes réglementaires et institutionnels.

S'agissant de l'observation directe du cadre de travail des ouvriers indépendants, elle s'est déroulée durant le stage que nous avons effectué au port d'Abidjan du 4 septembre au 11 décembre 2017. Il y était question d'observer le déroulement des activités quotidiennes des travailleurs indépendants, les équipements utilisés, les marchandises et les charges transportées, les lieux et les méthodes de travail. Une grille d'observation et un appareil photo numérique ont été les outils mis à contribution durant cette étape.

Pour ce qui est des échanges avec les ouvriers, nous avons eu recours à une série de focus group. Ce type d'enquête a été utilisé

pour deux raisons. Premièrement, il permet d'évaluer des besoins, des attentes, des satisfactions ou de mieux comprendre des opinions, des motivations ou des comportements. En second lieu, le nombre exact des travailleurs indépendants au port d'Abidjan est méconnu. Les lieux ciblés pour ces entretiens sont les deux cimenteries du port d'Abidjan, trois magasins de stockage de marchandises et le marché aux poissons. Ce sont les espaces privilégiés d'accueil au quotidien des travailleurs indépendants.

Dans chaque cimenterie, un groupe de 10 personnes a été constitué. Pour les trois magasins de stockage de marchandises, deux groupes de 7 personnes ont été formés. Au marché aux poissons, nous avons constitué un groupe de 8 travailleurs indépendants. Ont donc été interrogés 35 travailleurs indépendants exerçant dans la manutention. S'agissant des charretiers, deux groupes ont été constitués. Le premier était composé de 12 ouvriers et 11 pour le deuxième, soit, au total, 23 charretiers. Les personnes qui composent le focus group ont été choisies de façon aléatoire.

Durant ces enquêtes, ont été abordées les questions relatives aux rémunérations, aux conditions de recrutement des ouvriers, aux conditions de travail, à la nationalité des ouvriers, aux moyens de transport utilisés, aux lieux d'habitation des ouvriers, aux équipements de travail et aux problèmes vécus par les travailleurs indépendants. Concernant les propriétaires de magasin, l'entretien directif a été utilisé. Les conditions de recrutement des ouvriers, les conditions de travail, les équipements de travail, la rémunération sont les thèmes abordés au cours de l'échange.

Les informations recueillies à partir des entretiens, combinées à celles issues de la recherche documentaire et de l'observation directe, ont fait l'objet d'une analyse de contenu. Celle-ci a d'abord consisté à isoler les termes clés liés à l'environnement de travail puis à les mettre en rapport avec les variables sociodémographiques et économiques caractérisant les travailleurs indépendants interrogés. Le mécanisme de traitement des informations a essentiellement reposé sur une retranscription manuelle des entretiens.

Quant aux données statistiques obtenues des différents services et à partir de nos enquêtes de terrain, elles ont été regroupées dans des tableaux et ont servi à la réalisation de graphiques et de cartes. Le traitement cartographique des données essentiellement fondé sur la représentation par plages, s'est fait à l'aide du logiciel Adobe Illustrator.

À l'issue du processus de traitement des données, nous avons organisé la présentation des résultats selon le plan suivant :

1. La caractérisation des travailleurs indépendants au port d'Abidjan ;
2. Les principales zones d'habitations des travailleurs indépendants ;
3. De la précarité des conditions d'exercice du travail.

Résultats : la contribution capitale des travailleurs indépendants au port d'abidjan

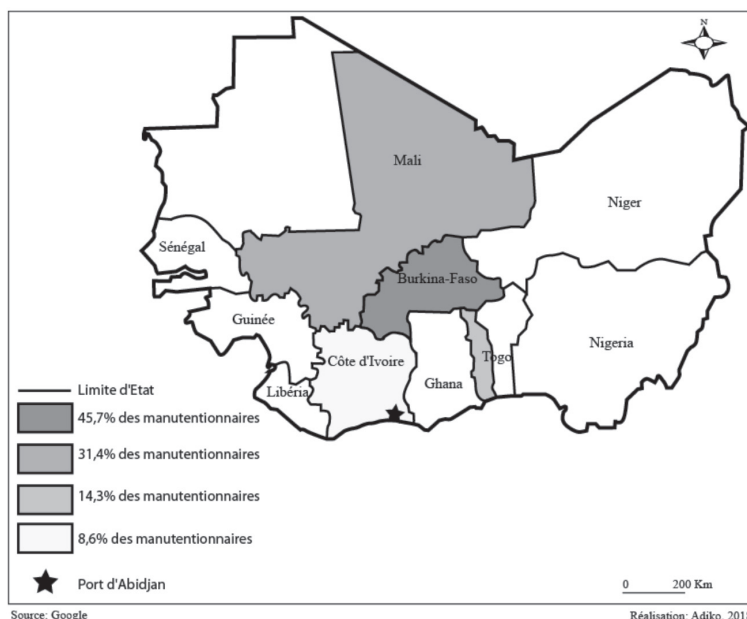
1. La caractérisation des travailleurs indépendants au port d'Abidjan

Le secteur du travail indépendant est une activité existant depuis la création du port d'Abidjan. Les travailleurs indépendants relèvent de deux catégories, à savoir les manutentionnaires et les transporteurs. Il faut préciser que ces deux termes ne concernent pas dans cette étude les grandes entreprises nationales et internationales qui sont généralement les seules identifiées comme manutentionnaires et transporteurs selon les termes utilisés dans le vocabulaire des ports et du transport international.

1.1. Les travailleurs indépendants, une main-d'œuvre exerçant dans la manutention des marchandises au port d'Abidjan

Les manutentionnaires sont composés d'ivoiriens et de ressortissants de pays francophones de la sous-région ouest africaine. Le Burkina-Faso vient en tête des états pourvoyeurs de travailleurs indépendants. Il devance le Mali et le Togo (figure 1).

Figure 1 : Zones de provenance des manutentionnaires exerçant comme des travailleurs indépendants



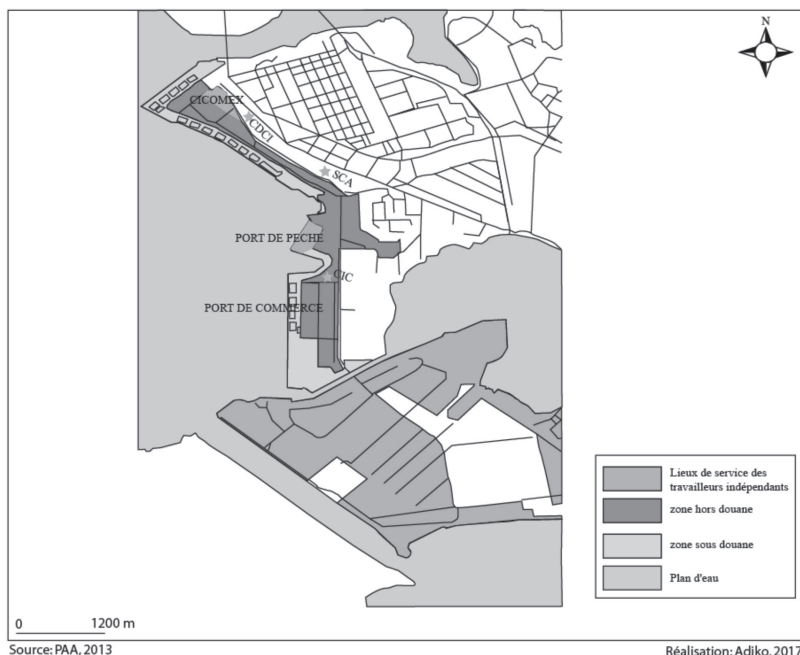
Les travailleurs originaires de la Côte-d'Ivoire sont les moins nombreux. À cet effet, l'étude montre que parmi les ouvriers de manutention qui ont été interrogés (35 manutentionnaires), seulement 3 sont des Ivoiriens (soit 8,6 % du total des interrogés). Quant aux ressortissants Burkinabés qui s'adonnent à cette activité, ils constituent 45,7 % soit un total de 16 individus. Pour ce qui est des Maliens, leur effectif est 11, soit 31,4 %. Enfin les Togolais représentent 14,3 % de l'effectif soit 5 travailleurs indépendants.

Au port d'Abidjan, les manutentionnaires recensés sont tous de sexe masculin. Compte tenu de la pénibilité (horaires de travail, charges soulevées) de cette activité, ce sont exclusivement des hommes qui la pratiquent. À ce sujet Lesparre (2018) affirme ceci : « *le manutentionnaire est un ouvrier, très rarement une ouvrière, qui charge et décharge tout type de marchandise dans les magasins de stockage* ».

Les marchandises manutentionnées par les ouvriers indépendants sont soit en vrac soit conditionnées. Les charges des marchandises transportées sont comprises entre 20 et 50 kg et le travail se fait en moyenne 10 heures par jour. Il commence à 7 h 30 et prend fin à 18 h. Les manutentionnaires sont des jeunes hommes dont l'âge oscille entre 17 et 33 ans, et donc à même de supporter de telles charges et conditions de travail. Ils travaillent dans les cimenteries du port

d'Abidjan, les magasins de stockage de marchandises, les entrepôts et au marché aux poissons (figure 2).

Figure 2 : Zone d'activité des travailleurs indépendants au port d'Abidjan



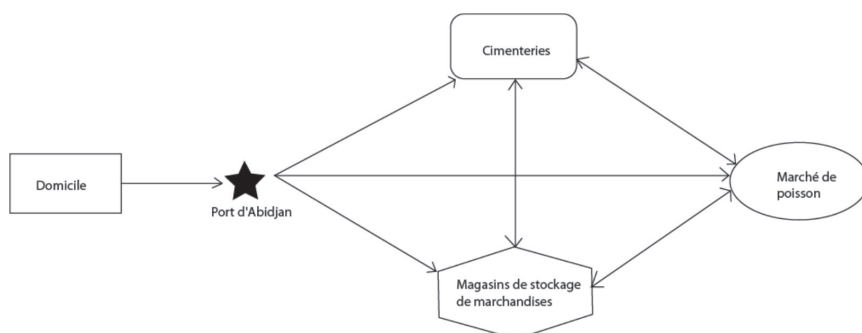
1.2. Le nomadisme des manutentionnaires dans l'espace portuaire

Les manutentionnaires peuvent être assimilés à des travailleurs nomades (figure 3). Ils ne connaissent pas de sédentarité de travail et se donnent la possibilité d'être embauchés le jour sur 2 ou 3 sites possibles. Cet état de chose particularise leur mode de recrutement ainsi que la nature des contrats de travail établis.

Le recrutement se déroule de façon quotidienne. Chaque matin, les travailleurs indépendants regagnent le port d'Abidjan au plus tard à 6h. Une fois au port, ils rejoignent les sites où les opérations de manutention se déroulent en espérant être recrutés.

Lorsque les agents chargés des recrutements arrivent, ils récupèrent les pièces d'identité ou les cartes consulaires des postulants. Ceux qui ne sont pas retenus attendent sur place ou se dirigent vers d'autres magasins de stockage des marchandises, entrepôts et dans les cimenteries dans l'espoir d'atteindre l'objectif pour lequel ils ont quitté tôt leurs domiciles.

Figure 3 : Schéma de mobilité des travailleurs indépendants sur la plateforme portuaire d'Abidjan.



Source : enquêtes de terrain, 2017

1.3. La rémunération des manutentionnaires indépendants au port d'Abidjan

La rémunération des manutentionnaires diffère d'un espace de travail à un autre. Elle est souvent influencée par les méthodes de travail propre à chacun des espaces d'embauche.

Dans les cimenteries, le chargement d'un camion se fait à 4. Deux travailleurs sont chargés du transport des sacs de ciment d'une charge de 25 kg de l'usine jusqu'au camion. Les deux autres dans le camion sont chargés de les superposer. Le chargement d'un sac de ciment revient à 25 FCFA. Selon les enquêtes dans chaque cimenterie, les manutentionnaires chargent en moyenne 300 tonnes par jour. Chaque camion charge en moyenne 25 tonnes de ciment. Ainsi, la rémunération des manutentionnaires revient à 3 125 FCFA par personne. La rémunération est faite sans délai, c'est-à-dire qu'ils perçoivent ce qui leur est dû dans l'immédiat. Les deux responsables des usines affirment que les manutentionnaires participent à la performance de leurs entreprises et en particulier à celle du port d'Abidjan. En effet, l'un des problèmes environnementaux au port d'Abidjan est la congestion de l'espace portuaire et des magasins. Les ouvriers indépendants travaillent à toute vitesse parce qu'ils sont payés à la commission. Leur détermination à travailler rapidement concourt à la décongestion des magasins et indirectement, le port d'Abidjan. Grosso modo, elle accélère les activités du port d'Abidjan.

Dans les magasins de stockage de marchandises alimentaires, ils sont payés 11 000 FCFA par semaine (par exemple à la CDCI) quel que soit le travail.

Dans les magasins de stockage de riz, les rémunérations sont versées tous les 15 jours. Ici particulièrement, le chargement ou le déchargement d'une tonne de riz coûte 225 FCFA et le travail se fait à 4 comme dans les cimenteries. Les camions ont une capacité de 60 tonnes (figure 4). L'étude montre que les manutentionnaires chargent ou déchargent en moyenne 155 tonnes de riz par jour. Par conséquent, la rémunération journalière s'élève à 2 179,5 FCFA par manutentionnaire, soit un salaire de 32 692 FCFA versé toutes les quinze semaines.

Figure 4 : Un camion de 60 tonnes en chargement au port d'Abidjan



Le chargement de ce camion s'effectue au port d'Abidjan au magasin « CIC », un magasin de stockage de riz importé situé en face de l'usine UNILEVER. Le camion est chargé par 4 personnes. Il a une capacité de 60 tonnes. La marchandise manutentionnée est le riz conditionné. Les manutentionnaires percevront la somme de 13 500 FCFA. La destination du camion est Daloa. La prise de vue a été faite le mardi 7 novembre 2017 à 13h35 GMT.

Cliché : Adiko, 2017.

Au marché aux poissons, le travail se fait au plus à trois avec la supervision des propriétaires de la marchandise (poissons). Selon nos investigations, les prix de chargement et de déchargement varient selon la capacité des véhicules. Les « camions huit roues » sont fixés entre 6 000 et 8 000 FCFA et ceux de « 12 roues » à 11 000 FCFA. Cela sous-entend qu'un manutentionnaire gagne en moyenne 2 000 FCFA.

1.4. Les transporteurs indépendants de marchandises sur la plateforme portuaire d'Abidjan

La restauration de rue est une activité qui s'est implantée au port d'Abidjan dans le souci d'éviter aux agents portuaires d'effectuer de longs déplacements pour s'approvisionner en nourriture pendant les heures de pause. L'animation et le fonctionnement de ces espaces nécessitent la présence de transporteurs issus du lot des travailleurs indépendants. Ils ont très souvent recours à des charrettes pour le transport des marchandises nécessaire à l'approvisionnement des cuisines des espaces de restauration (figure 5).

Figure 5 : Un transporteur indépendant transportant des cartons de poissons au port d'Abidjan



Ce charretier transporte des cartons de poissons. Il est parti du marché aux poissons pour le quai 17. Le propriétaire de la marchandise paiera la somme de 300 FCFA au charretier quand il arrivera à destination. La prise de vue a été faite le mardi 14 novembre 2017 à 14h59 GMT en face de la direction OLAM.

Cliché : Adiko, 2017

L'étude montre que la totalité des charretiers sont des ressortissants de la sous-région ouest africaine, de même que les propriétaires de charrettes. Parmi les 23 charretiers interrogés, 4 sont propriétaires et 19 font de la location. Les 4 propriétaires sont tous de nationalité malienne, ayant été préalablement manutentionnaires indépendants au port d'Abidjan. Parmi les 19 faisant de la location, 6 sont de nationalité burkinabé et 13 originaires du Mali. Leurs économies leur ont permis d'investir dans cette activité car selon eux, elle est rentable. Ils ont en plus affirmé qu'ils ont encore investi dans d'autres activités. L'étude montre également que les propriétaires refusent d'employer les ivoiriens parce qu'il refusent systématiquement de verser la pension du propriétaire de la charrette qui s'élève à 2000 FCFA par jour. Ils ont aussi certifié que cet argent leur permet de s'occuper de leurs familles résidant dans leur pays respectif.

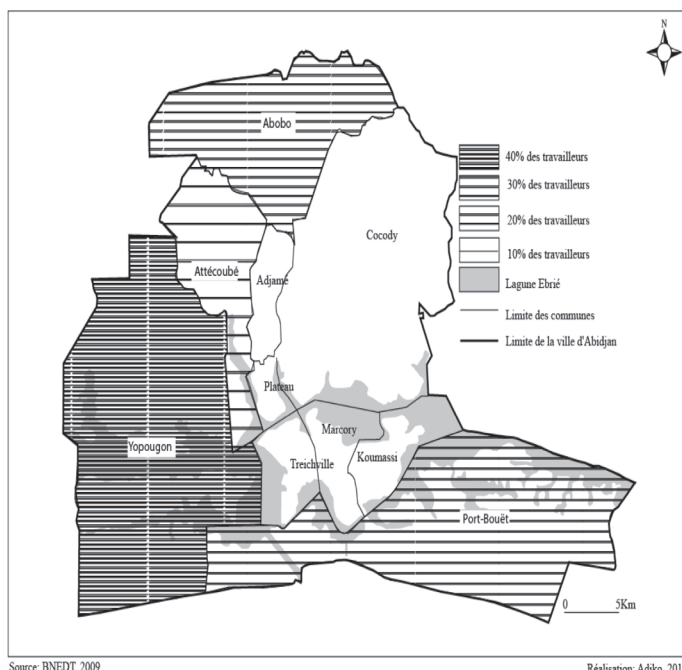
Les charretiers n'ont pas de revenu fixe, car selon eux, la recette dépend de la disponibilité de marchandises à transporter. Néanmoins, selon leurs dires, il est possible d'affirmer que leur gain moyen est de 3 500 FCFA par jour.

2. Les principales zones d'habitations des travailleurs indépendants

Le choix de la résidence pour la majorité des actifs du port réside dans la possibilité d'être à l'heure indiquée sur le lieu de travail, d'atteindre rapidement les grands centres de vente des denrées alimentaires, d'avoir à bas coût leurs loyers (Tapé, 1998). Les travailleurs indépendants affirment que le choix de leur résidence est grandement influencé par la disponibilité de logements à moindre coût et

par la modestie du niveau de vie dans l'espace d'habitation sollicité. Le problème le plus difficile à résoudre à Abidjan est la cherté des loyers. Dans les communes prisées par les ouvriers indépendants, ils habitent les « cours communes » qui sont des maisons à moindre coût. Une cours est un ensemble de logements où les appartements sont composés d'une pièce. Elle est construite souvent sur un espace de 600 m² et tous les habitants de la cours partagent un seul WC et une seule douche. Leurs coûts fluctuent entre 15 000 FCFA et 25 000 FCFA. En revanche, dans les autres communes, le coût du loyer est élevé. Il existe, certes, des cours communes dans ces zones mais le coût du loyer excède 35 000 FCFA. Cela indispose les ouvriers indépendants car ils ne sont pas bien rémunérés. La figure 6 montre que les communes les plus prisées et répondant au mieux à ces critères sont Yopougon (40 %), Abobo (30 %), Port-Bouët (20 %) et Attécoubé (10 %). Le choix de ces communes de résidences particularise la nature des mouvements pendulaires effectués par chacun de ces travailleurs, en l'occurrence en matière de coût de transport.

Figure 6 : Lieux d'habitation des travailleurs indépendants du port d'Abidjan



Les échanges avec les travailleurs indépendants révèlent qu'ils utilisent uniquement le transport en commun : taxis communaux, bus, bateau-bus et « gbaka », ces mini cars de 22 places au minimum permettant de transporter la population abidjanaise d'une commune à une autre. Comparativement au revenu obtenu, le coût du transport paraît élevé (tableau 1) et donc difficilement supportable pour leur bourse.

Tableau 1 : Coût journalier du transport des travailleurs indépendants

Trajet	Coût journalier en FCFA
YOPOUGON-PORT	900
ABOBO-PORT	1 100
ATTECOUBE-PORT	500
PORT BOUËT-PORT	800

Source : Enquêtes personnelles, 2017

Le coût du transport excède souvent la paye journalière du travailleur indépendant. En effet, il arrive qu'il y ait peu de marchandise à manutentionner pour un nombre important d'ouvriers indépendants. Dans ces circonstances, des travailleurs indépendants se retrouvent sans aucune rémunération, toute la journée. Les investigations sur le terrain montrent que 75 % des travailleurs indépendants, quel que soit leur lieu de résidence, ne regagnent pas leur domicile respectif le même jour à cause du coût du transport. Ils passent pratiquement toute la semaine au port pour économiser l'argent de transport, mais aussi de l'énergie car selon les enquêtes, le coût minimal du transport (500 FCFA) représente 1/3 de la paye moyenne (1 833 FCFA) du travailleur indépendant.

3. De la précarité des conditions d'exercice du travail

Les travailleurs indépendants exercent dans des conditions difficiles, contrairement à ceux rattachés aux structures maritimes et portuaires. Tous ces travailleurs indépendants exercent leur tâche sans équipements de protection. Ceux qui exercent dans les cimenteries, par exemple, ont la peau entièrement exposée au ciment et ne possèdent pas de cache-nez. Nos enquêtes montrent que 73 % de cette catégorie d'employés souffrent d'une pathologie respiratoire, 83 %

connaissent des irritations de la peau pendant que 76 % souffrent de sinusite. L'étude révèle également qu'aucun de ces employés n'a une assurance maladie et une prise en charge médicale, car selon eux leur rémunération ne le leur permet pas, malgré les risques auxquels ils sont exposés et qu'ils ne sont reconnus ni par le PAA ni par le SEMPA. La non reconnaissance de cette catégorie de travailleurs par ces structures s'explique par le fait qu'ils ne font pas partie de leurs effectifs.

Concernant les travailleurs du marché aux poissons, ils sont exposés aux odeurs nauséabondes qui provoquent chez eux la sinusite (SEMPA, 2013). Le tiers des personnes interrogées sur ce site souffrent de cette maladie. L'étude montre également que tous les travailleurs indépendants au port d'Abidjan souhaitent avoir une vie et des conditions de travail comme leurs homologues dockers travaillant sous la bannière du SEMPA (Syndicat des Entreprises de Manutention des Ports d'Abidjan et San-Pedro). Ils font appel aux autorités portuaires et à des structures privées pouvant les prendre en charge, afin qu'ils soient bien insérés dans la vie sociale.

Discussion : le travail indépendant un problème humain

La présente recherche, en se penchant sur le profil social des travailleurs indépendants, a pour ambition de combler un déficit en termes d'informations sur cette main-d'œuvre exerçant sur la plateforme portuaire d'Abidjan. L'approche méthodologique adoptée pour cette première expérience a certes permis d'atteindre les objectifs fixés à cette recherche, mais force est de constater qu'en se fondant sur une recherche quantitative, nous pourrions avoir plus d'informations sur cette corporation, notamment en terme d'effectif exhaustif. Le difficile environnement de travail et la méfiance de ces derniers seront certainement un obstacle. Cela conduit à poser la question du lancement d'un programme de recherche qui s'installera dans la durée et nous familiarisera davantage aux travailleurs indépendants.

Pour revenir aux résultats obtenus à l'issue de cette investigation, ils sont relativement proches des acquis des recherches antérieures menées sur la question dans les domaines portuaires européens. Pour ce qui est du genre et de l'âge des travailleurs indépendants, les résultats ici acquis, sont proches de ceux que le rapport PRISME (2010) présente. Ainsi en France où ce rapport a été édité, il a été aussi observé que les travailleurs indépendants sont essentiellement

des hommes dont l'âge moyen a été estimé à 29 ans. Cette donnée coïncide avec le profil observé à Abidjan, quoique 29 % des ouvriers indépendants en France sont des femmes. Si les travailleurs indépendants sont sollicités suivant un cadre formel bien défini par la législation des domaines portuaires en France, ceux observés à Abidjan sont embauchés suivant des dispositions informelles et vont jusqu'à effectuer plus de 10h de travail par jour, quand ceux de France sont sollicités pour des missions inférieures à deux semaines.

C'est dans l'urgence et pour des missions souvent courtes que les entreprises font appel à cette main-d'œuvre contrairement, à Abidjan ou leur présence est permanente. L'expérience belge présentée par Gorgeu et Mathieu (2011) confirme le caractère informel du travail des ouvriers indépendants d'Abidjan. En effet, en Belgique, les travailleurs indépendants sont recrutés bimensuellement, alors qu'au port d'Abidjan ils le sont quotidiennement. Le recrutement quotidien à Abidjan apparaît comme une stratégie de lutte contre le chômage et vient donner la chance à tout le monde d'avoir au travail dans une ville où le taux de chômage s'élève à 20 %.

Pour la majorité de travailleurs indépendants que nous avons questionnés au port d'Abidjan, les conditions de travail sont perçues comme difficiles. Comme déjà souligné dans l'exposé des résultats, 73 % de cette catégorie d'employés souffrent d'une pathologie respiratoire, 83 % connaissent des irritations de la peau pendant que ceux souffrant de sinusite affichent un taux de 76,3 %. Tous ces maux sont la conséquence des conditions difficiles de travail. Ces résultats vont dans le sens des conclusions de l'enquête « Conditions de travail » menée par Rouxel (2009). En s'appuyant sur cette enquête, il apparaît que ces travailleurs sont souvent soumis à des contraintes de rythme, une faible autonomie et diverses pénibilités physiques. D'autres études, comme celle menée par Lorient (2001), vont dans ce sens. L'auteur fait ressortir le fait que les travailleurs sont soumis à une cadence de travail hors norme et ce sans équipement approprié et sans formation préalable au maniement des instruments. Ce fait mis en évidence par Lorient est quasi similaire à ce qu'on a pu observer à Abidjan. À ce propos Gorgeu et Mathieu (2011) affirment que les travailleurs indépendants sont également soumis à des contraintes organisationnelles importantes : horaires évolutifs et changeants. Selon Lorient (2001) et Gorgeu et Mathieu (2011), un ouvrier indépendant peut successivement connaître le travail en deux équipes alternantes (le travail de nuit), mais aussi le travail du week-end en fonction des besoins de l'entreprise utilisatrice. Cette réalité a été aussi décrite par des travailleurs indépendants à Abidjan. Ces

conditions difficiles de travail augmentent la vulnérabilité de ces travailleurs aux accidents du travail. Ce fait est d'ailleurs reconnu par l'organisation syndicale professionnelle du secteur de l'intérim (De la Tour, 2008).

Conclusion

Les travailleurs indépendants sont une catégorie d'ouvriers impliquée dans la manutention et le transport des marchandises dans l'enceinte portuaire. L'étude montre que ces ouvriers participent à la décongestion des magasins, des cimenteries et des entrepôts installés sur la plateforme portuaire d'Abidjan. Ils participent ainsi à l'accélération des activités au port d'Abidjan. Toutefois, ils travaillent dans des conditions précaires. La recherche a montré aussi que la mauvaise rémunération des travailleurs indépendants les contraint à habiter les communes éloignées du port d'Abidjan où les loyers sont moins coûteux. Or, le rôle de toute entreprise (ici, le port d'Abidjan) comme agent socialement responsable, est accompli dans la mesure où elle permet une amélioration des conditions de vie de la société dans son ensemble, en répondant à ses besoins. Une meilleure prise en charge des travailleurs indépendants au port d'Abidjan sera d'un apport important, non seulement pour l'efficacité du port mais aussi pour l'élévation sociale de ceux qui y travaillent. Il devient urgent que des études sur la responsabilité sociétale du port d'Abidjan soient menées.

Références bibliographiques

- AIVP (1995), *Impact des activités portuaires sur le développement de la ville : cas d'Abidjan*, 14 p.
- BELKACEM R. et MONTCHARMONT L. (2012), Analyse des conditions de travail des travailleurs intérimaires, *Perspectives interdisciplinaires sur le travail et la santé*, 19 p.
- BOURDIEU P. (1979), *La Distinction : critique sociale du jugement*, Paris, Éditions de Minuit, 672 p.
- CNUCED (1976), *Etude sur les ports maritimes*, New York, 94 p.
- DE LA TOUR A. (2008), *Quel travail ? De l'agence d'intérim à l'agence d'emploi*, Paris, éditions PRISME, 10-13.
- LE MESTRE P. (2006), À la recherche d'une structuration de la performance des ports maritimes, maillons des chaînes logistiques, Université de Nantes, 343-352.

- LEFEVRE *et al.*, (2002), *Les stratégies des entreprises de travail temporaire, acteurs incontournables du marché du travail, partenaires experts en ressources humaines*. *Travail et emploi*, Direction de l'Animation de la Recherche, des Études et des Statistiques (DARES), ministère du Travail, n° 89, 45-64.
- LORIOT D. (2001), *Accidents et organisations du travail : les enjeux de l'arrêt de travail*. *Travail et emploi*, Direction de l'Animation de la Recherche, des Études et des Statistiques (DARES), ministère du Travail, n° 88, 43-63.
- MICHON F. (1987), Flexibilité et marché du travail, *Cahiers français « La flexibilité du travail »*, n° 231, 35-39.
- PRISME (2005 à 2011), *Rapports économiques et social, prisme, professionnels de l'intérim, services et métiers de l'emploi*, Paris, [http : www.prisme.eu/magazine/rapport-annuel-2011/pdf/rapport-annuel-2011](http://www.prisme.eu/magazine/rapport-annuel-2011/pdf/rapport-annuel-2011).
- ROUXEL C. (2009), *Conditions de travail et précarité de l'emploi. Premières synthèses*, DARES, Direction de l'Animation de la Recherche, des Etudes et des Statistiques, Ministère du Travail, n°28.2.
- SEMPA (2003), Bureau de la main-d'œuvre dockers, 8^e édition, 31 p.

Chapitre 6.

Conditions de travail des dockers au port d'Abidjan

KOUTOU Claude

Résumé

Les conditions de travail des dockers sont un sujet de préoccupation pour les chercheurs compte tenu de la pénibilité de cette activité, tout autant dans les pays développés que dans les pays en développement. La présente étude réalisée au port d'Abidjan a pour objectif principal d'étudier les conditions de travail des dockers et les risques professionnels auxquels ils sont exposés au cours des opérations portuaires. La méthodologie adoptée a permis de combiner les approches qualitatives et quantitatives à partir d'études documentaires, d'entretiens individuels et de l'administration d'un questionnaire à un échantillon de 119 dockers. Il ressort des enquêtes que la population docker est vieillissante. Seulement 4 % de celle-ci ont un âge compris entre 20 et 30 ans et 26 % entre 31 et 40 ans. 57 % des dockers n'a pas été à l'école. Parmi les 43 % des dockers scolarisés, la grande majorité (84 %) n'a fait que le cycle primaire. 18 % des dockers travaillent en alternance de jour comme de nuit, 63 % travaillent de jour et 19 % travaillent uniquement de nuit. Par contre, 87 % des dockers affirment utiliser des équipements de protection individuelle, ce qui n'a pas empêché 55 % des enquêtés d'avoir été victimes d'accidents de travail. C'est pourquoi 92 % des dockers sont peu satisfaits. Afin de réduire les risques professionnels, 50 % des travailleurs pensent que des efforts doivent être menés par l'autorité portuaire au niveau des équipements de protection individuelle. 39 % pensent qu'il faut améliorer les conditions de travail et 11 %

font allusion à l'organisation du travail. Le travail de docker peut attirer de nombreux jeunes ivoiriens et contribuer à résorber le chômage en Côte-d'Ivoire à condition qu'il soit valorisé afin de donner aux dockers une dignité qui ne leur est pas reconnue.

Mots-clés : conditions de travail, docker, risques professionnels, milieu portuaire.

Abstract

Working conditions of dockworkers in the port of Abidjan

Dockers' working conditions is a matter of researches, because of the hardness of this activity in both developed and developing countries. The main objective of this study carried out in the port of Abidjan is to study those conditions, including the risks to which they are exposed during port operations. The methodology adopted combines qualitative and quantitative approaches based on documentary studies, individual interviews and the administration of a questionnaire to a sample of 119 dockworkers. Surveys show that the dockworker population is rather old. Only 4% of them are between 20 and 30 years old and 26% between 31 and 40 years old. 57% of the dockers have never been to school. Among the 43% of dockworkers attending school, 84% have only completed primary education. Facing their working conditions, 87% of dockworkers claim to use personal protective equipment, which did not prevent 55% of the respondents from having been victims of work accidents. This is why 92% of dockworkers are not very satisfied. In order to reduce occupational risks, 50% of workers believe that efforts must be made by the port authority in terms of personal protective equipment. 39% think that working conditions should be improved and 11% refer to work organization. The job of dockworker could attract many young Ivoirians and contribute to reduce unemployment in Côte-d'Ivoire, provided that it is valued in order to give dockworkers a dignity which is not yet recognized.

Key words: working conditions, docker, occupational hazards, port environment.

Introduction

Après son accession à l'indépendance, la Côte-d'Ivoire a fait du binôme café-cacao le levier de son développement économique et social. En effet, la décennie 1970-1980 a été marquée par une

production en grande quantité de ces deux produits, entraînant une croissance économique exceptionnelle à telle enseigne que de nombreux spécialistes du développement ont parlé de « miracle économique ivoirien »¹. Afin de pouvoir exporter facilement ces deux produits vers les pays consommateurs, la Côte-d'Ivoire bénéficie de deux ports en eau profonde, l'un à Abidjan et l'autre à San-Pedro. Selon le rapport d'activités du Ministère de l'Economie et des Finances de la Côte-d'Ivoire, le port d'Abidjan est classé parmi les ports les plus performants d'Afrique au sud du Sahara, venant en seconde position après celui de Durban en Afrique du Sud. Il participe à plus de 60 % des échanges maritimes de la Côte-d'Ivoire (PAA, 2016).

Le port d'Abidjan possède en son sein plusieurs terminaux. À chaque terminal correspond un système d'exploitation bien déterminé permettant la gestion d'une spécificité de marchandises telles que les conteneurs (terminal à conteneurs), les véhicules (terminal roulier), les minerais (quai minéralier). Tous les autres quais qui ne sont pas des terminaux sont dits des quais de marchandises conventionnelles. La vocation première du port d'Abidjan est le déchargement et le chargement des navires, activité qu'elle a concédée à des sociétés de manutention (PAA, 2016). Avant l'année 2000, le port d'Abidjan ne comptait pas plus de 7 sociétés de manutention, et aucune concession de terminaux n'était faite, excepté au port de pêche. Aujourd'hui, ce sont plus de 20 entreprises qui se partagent l'activité portuaire à Abidjan avec une main-d'œuvre essentiellement constituée de dockers (PAA, 2016). Dans la majorité des ports, les dockers sont classés en deux catégories : les professionnels et les occasionnels. Les dockers professionnels, dans les ports ouest-africains, sont le plus souvent des employés permanents des sociétés de manutention. Les occasionnels, quant à eux, sont sollicités pour l'exécution des tâches ponctuelles en cas d'un flux important de trafic. Ils sont employés pour les déchargements et chargements et parfois pour le pointage des marchandises.

S'il est reconnu que ces derniers jouent un rôle décisif dans les activités d'embarquement et de débarquement des navires, peu de travaux leur sont consacrés. L'objectif de cet article est double : d'une part procéder à la description du profil socioéconomique des dockers et d'autre part analyser leurs conditions de travail et les risques professionnels auxquels ils sont exposés au cours des opérations portuaires.

1 http://www.voyagesphotosmanu.com/economie_ivoirienne.html

Méthodologie

Le champ d'expérimentation de la présente étude est le port d'Abidjan. Le choix de ce champ d'étude se justifie par le fait que le port d'Abidjan représente le « poumon de l'économie ivoirienne ». Son trafic contribue à 90 % des recettes douanières du pays et à 60 % du revenu de l'État. 65 % des unités industrielles du pays exercent sur le port, représentant un effectif de 50 000 personnes sur le site. 70 % du Produit Intérieur Brut (PIB) ivoirien passe par le port. Ici transitent 70 % des échanges extérieurs des pays de l'hinterland.

Il dispose de la plus grande capacité d'accueil sur la côte ouest africaine avec : 34 postes à quai s'étendant sur 6 km ; une capacité d'accueil de 60 navires en opérations commerciales simultanées ; un trafic annuel de 22 millions de tonnes ; un plan d'eau de près de 1 000 hectares ; 140 000 m² de magasins cales et de hangars ; 105 000 m² de terre-pleins aménagés ; un domaine terrestre brut de 800 hectares comprenant une zone industrielle ; de multiples liaisons routières, ferroviaires, aériennes et maritimes de qualité... Ce port dispose également d'installations spécialisées. À titre d'exemple, on peut noter un terminal à conteneurs moderne et bien équipé avec 5 postes à quai ; 34 hectares pour le parc à conteneurs ; 6 portiques de quai ; 16 portiques de parc...

L'étude a été menée auprès des dockers en activité au port d'Abidjan, en l'occurrence dans les entrepôts de manutention où ils sont le corps de métier le plus en activité. La production scientifique sur ce corps de métier, encore peu étudié à Abidjan, montre que les dockers doivent affronter nombre de difficultés. À titre d'exemple, Cissé M. et Bonny J.-S. (1997), soulignent que la sécurité est quasi inexistante dans le travail de ces ouvriers si bien que les accidents constituent une des principales causes d'invalidité temporaire et permanente dans les ports. Ils travaillent sur le quai ou aux autres postes sans équipements adéquats. Ils n'ont ni gants, ni casques, ni chaussures de sécurité ni même gilet et encore moins d'équipements de sauvetage, ce qui explique les accidents de travail avec parfois des morts par noyade. Une autre étude réalisée par Lanciné Bakayoko (2010) a mis en exergue le vécu quotidien des dockers au Port Autonome d'Abidjan. Il affirme que les dockers déplorent leurs conditions de travail qui sont extrêmement pénibles. Il faut ajouter à cela l'absence de profil de carrière d'où la non-existence d'un statut professionnel, l'absence d'avantages sociaux et de prime de présence. Il soutient que ces employés indispensables au travail portuaire sont souvent l'objet de licenciements abusifs, d'emprisonnements extrajudiciaires, et d'en-

traves à la liberté syndicale. À ce tableau sombre des conditions de travail des dockers, nous pouvons ajouter la faible rémunération de ceux-ci, l'endettement et la paupérisation, l'absence de bulletin de salaire, de certificat de travail. Dans ce secteur de travail, le temps légal de travail n'est presque jamais respecté ; les heures supplémentaires non plus. Les conditions difficiles de travail décrites ne sont pas spécifiques aux dockers du port d'Abidjan. En effet, dans une étude similaire réalisée au port de Lomé, Albert AGBEKO (2018) soutient que le travail de docker est un métier éprouvant et à risques, pour un salaire de misère. Ces « forces de la nature » constituent pourtant la cheville ouvrière des activités et contribuent ainsi à la notoriété du port de Lomé. Ils opèrent la manutention manuelle des marchandises sur les navires et les caboteurs ou sur les quais, les wagons et les camions ou encore dans les entrepôts. Ils font la navette entre les navires et les hangars, sur le dos ou sur la tête, des sacs de riz, de ciment ou d'autres produits. Le constat est toujours le même : docker est un métier très éprouvant pour une rémunération misérable.

Dans le cas spécifique de notre étude, les investigations ont nécessité les techniques de collecte suivantes : l'observation directe, l'administration d'un questionnaire et la tenue d'entretiens. L'observation directe s'est effectuée sur une période de trois mois allant de novembre 2016 à janvier 2017. Elle a permis de nous familiariser avec l'environnement de travail des dockers. À ce propos, les conditions de travail ainsi que le matériel servant à l'exécution des travaux ont été analysés au moyen d'une grille d'observation.

Un questionnaire a été par la suite administré à 119 dockers choisis de façon aléatoire. En plus, un focus groupe a été réalisé avec 10 dockers et un entretien direct avec le responsable en charge de cette section d'activités au port d'Abidjan. Le traitement des informations issues de l'observation directe et des entretiens a fait l'objet d'une analyse de contenu thématique. Les principaux thèmes mis en évidence sont : les conditions de travail et les risques professionnels. L'analyse des informations issues du questionnaire se fonde sur la description des variables suivantes : l'âge, le niveau d'instruction, les fonctions et l'ancienneté. Le traitement a reposé sur des calculs de fréquences à partir du logiciel Excel. À l'issue des traitements effectués, les résultats sont structurés comme suit :

1. La présentation des éléments définissant le profil sociodémographique des dockers ;
2. Les conditions de travail des dockers et les risques professionnels.

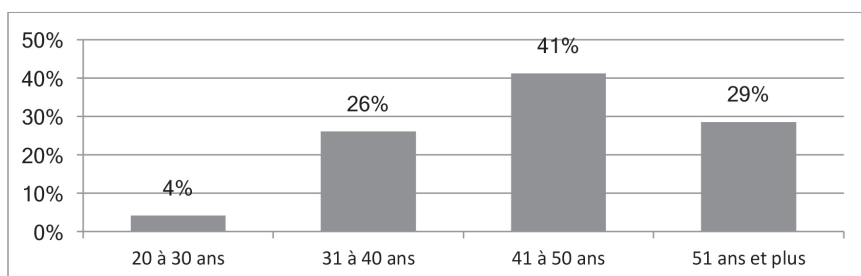
Résultats : docker, une activité majeure aux réalités complexes

1. Identité sociale des dockers

Seront présentées quelques-unes des caractéristiques de la population que constituent les dockers du port d'Abidjan : l'âge, le niveau scolaire, l'ancienneté dans le métier.

1.1. Classification de la population des dockers selon l'âge

Figure 1 : Répartition des enquêtés selon les tranches d'âge



Source : nos enquêtes, 2016-2017

D'après les données de l'enquête, on observe que la catégorie dominante est celle des dockers dont l'âge est compris entre 41 et 50 ans. Elle représente 41 % de la population totale. Seulement 4 % des dockers ont un âge compris entre 20 et 30 ans et 26 % entre 31 et 40 ans. La catégorie des dockers âgés de 51 ans et plus est estimée à 29 %. La faible proportion des individus de moins de 30 ans peut s'expliquer par la dureté des tâches à accomplir et le manque de volonté des jeunes pour de tels métiers. À cet effet, un docker dont l'âge est compris entre 41 et 50 ans dit ceci : « *Ce n'est pas facile de faire ce boulot car il est très pénible. Il faut beaucoup de force. Aujourd'hui, beaucoup de jeunes ne peuvent pas faire le travail de docker car ils n'ont pas de force et n'aiment pas travailler* ».

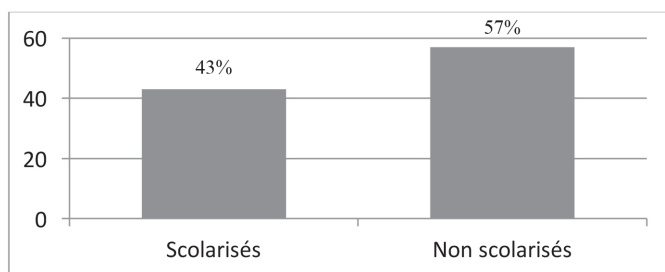
Pourquoi les jeunes sont-ils moins nombreux alors qu'ils sont censés disposer de la force physique nécessaire pour ce type d'activité ? À l'analyse, il faut noter que les jeunes, surtout les ivoiriens, ont une aversion pour certaines activités professionnelles dont le travail de dockers. Même sans qualifications professionnelles, ils préfèrent exercer d'autres activités moins pénibles et surtout plus « valori-

sées » par la société ivoirienne. C'est ainsi que l'on retrouve parmi les dockers un nombre plus important de ressortissants des pays limitrophes que des jeunes ivoiriens.

Au moment où de nombreux jeunes ivoiriens, sans qualifications professionnelles, se plaignent de ne pas trouver un emploi, il est plus que nécessaire de mener des activités de sensibilisation, afin d'amener les jeunes à s'intéresser à ce secteur d'activité. En effet, dans tous les pays, le travail des dockers est un secteur à haute intensité de main-d'œuvre et pourrait être une alternative au chômage des moins qualifiés. Il faudrait aussi revaloriser ce métier pour qu'il devienne réellement attractif.

1.2. Niveau de scolarisation de la population des dockers

Figure 2 : Répartition des dockers selon le statut lié scolaire



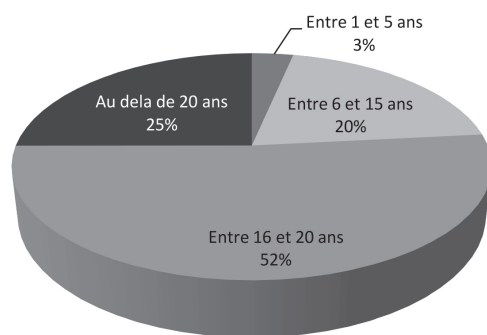
Source : nos enquêtes, 2016-2017

La population docker est une population majoritairement non scolarisée. En effet, 57 % de cette population n'a pas été à l'école. Les raisons évoquées par les dockers pour justifier cette situation sont multiples. Concernant les 43 % qui ont été scolarisés, le niveau d'instruction est majoritairement primaire (84 %). Ils sont en outre peu nombreux ceux parmi les dockers interviewés qui ont achevé ce cycle primaire. Plusieurs raisons sont avancées par ces derniers pour expliquer cette situation : pauvreté des parents, familles séparées, perte d'emploi du père, etc. L'activité de docker n'exigeant pas de spécialisation scolaire particulière se présente comme une voie de recours. Elle appelle une série de tâches qui demandent plutôt de la force physique et beaucoup d'endurance. Cet état de fait peut justifier la présence des 57 % de non scolarisés.

La faible scolarisation des dockers au port d'Abidjan n'est pas un phénomène spécifique à la Côte-d'Ivoire car cela est conforme à ce que l'on retrouve dans la littérature sur le travail dockers. Aussi, comme le souligne D. Mathieu GBAGUIGI (2007), la tâche principale du docker est le chargement et le déchargement des marchandises arrivant à bord des navires. C'est un travail qui demande une forme physique importante et une vigilance permanente. Le docker s'occupe également de toutes les activités de manutention sur le domaine maritime public (préparation du pont du bateau, manipulation des chariots élévateurs, assistance pour accoster le bateau...). Ce sont les forces physiques qui constituent la cheville ouvrière des activités de ceux-ci. Les dockers sont donc vus comme étant des individus sans qualifications monnayant leur force physique contre de l'argent et ce malgré les exigences accrues en termes de compétences, en particulier en ce qui concerne les porteurs.

1.3. Classification suivant l'ancienneté dans le poste de docker

Figure 3 : Répartition des dockers selon le temps passé dans le poste



Source : nos enquêtes, 2016-2017

On observe que 25 % des personnes interrogées ont une ancienneté de plus de 20 ans ; 52 % ont entre 16 et 20 ans ; 20 % entre 6 et 15 ans et seulement 3 % ont entre 1 et 5 ans d'ancienneté. Les dockers totalisant le plus d'années d'ancienneté sont les plus nombreux contrairement aux autres. Cette situation peut s'expliquer par une faible mobilité professionnelle des dockers, leur donnant ainsi beaucoup d'expérience à l'exécution de leurs tâches. Elle peut s'expliquer également par le maintien dans leurs fonctions de personnes ayant été recrutées jeunes à un moment où il y avait de nombreux recrutements, ce qui pourrait bloquer l'embauche de personnes plus jeunes.

La quasi absence de mobilité professionnelle s'explique par le fait que le métier de docker, depuis des années, ne requiert pas une unanimité sur sa définition même s'il est intrinsèquement lié aux opérations de chargement et de déchargement des navires dans les ports de commerce. En effet, comme le souligne D. Mathieu GBAGUIGI (2007), le rapport de la commission internationale de travail du BIT (2002), stipule que le docker est tout travailleur occupé tant à terre qu'à bord des navires à la manutention des marchandises dans un port. Cependant, la commission laisse le libre choix à chaque pays d'appréhender la notion de docker selon ses législations ou les pratiques nationales, notamment les conventions collectives. Or, en Côte-d'Ivoire, pour la grande majorité des gens, un docker, est considéré comme un ouvrier qui, grâce à sa puissance et sa capacité physique, pourra charger et décharger des colis. Exercer le métier de docker, c'est exécuter uniquement des tâches de subalterne. Les dockers sont donc vus comme étant des vils individus sans qualifications négociant leur force physique contre des rémunérations perçues par beaucoup comme enviables. Dans ces conditions, on ne peut prétendre à une mobilité professionnelle qui serait perçue comme un privilège pour des personnes exerçant une activité qui ne nécessite pas forcément des qualifications.

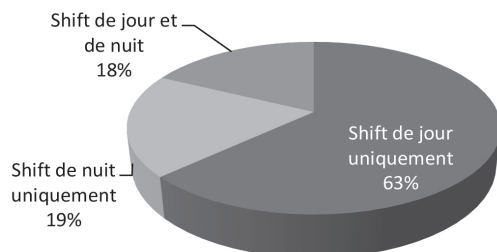
Le témoignage de ce docker rencontré au port d'Abidjan illustre bien cette réalité, tout en contestant les idées fausses souvent évoquées hors du monde portuaire : « depuis 16 ans que je suis docker, je n'ai jamais bénéficié d'une promotion. On me dit le plus souvent que je travaille bien mais je n'ai pas un bon niveau intellectuel pour prétendre à un poste de chef. N'ayant aucun moyen de pression et pas de fortes relations au sein de la structure, je ne fais que me contenter des petits contrats que l'on me donne même si cela ne me suffit pas pour nourrir ma famille ».

2. Les conditions de travail et risques professionnels

Plus importante pour notre étude se révèle l'analyse des conditions de travail, nécessaire pour mieux cerner la vérité d'un métier mal connu et mal apprécié. Sont en question le temps et les conditions de travail, les accidents du travail, les risques encourus, les mesures de protection mises en œuvre.

2.1. Temps et conditions de travail des dockers

Figure 4 : Répartition des enquêtés en fonction du temps de travail



Source : enquêtes, 2016-2017

La journée de travail dans le domaine portuaire se divise en deux parties : de 7h à 19h (shift de jour) et de 19h à 7h (shift de nuit). Notre enquête nous révèle qu'hormis 18% de la population interrogée qui travaillent en alternance de jour comme de nuit, 63% travaillent de jour et 19% travaillent uniquement de nuit. Quel que soit le shift de travail choisi, les conditions de travail restent toujours pénibles pour les dockers avec de nombreuses incertitudes. Le témoignage d'un des enquêtés révèle le poids de l'incertitude sur l'embauche vécue douloureusement au jour le jour :

« Moi, je suis docker depuis février 2001, période au cours de laquelle j'ai obtenu officiellement ma carte de docker. Mais, en réalité, cela n'a rien changé dans ma vie. Comme toujours, j'ai payé mon transport à près de 2 400 FCFA ce matin et je suis arrivé ici. Voilà que je vais retourner bredouille à la maison. C'est vraiment frustrant, puisque c'est à la fois, une perte d'argent, et une perte de temps. Et c'est comme cela pratiquement tous les jours. Il n'y a seulement que la semaine dernière que j'ai pu avoir deux jours de travail. Lorsqu'on arrive, nous ne sommes pas sûrs, à cent pour cent, d'avoir du boulot. Et pourtant, je vis en couple, je suis père de 4 enfants. Nourrir ma famille dans ces conditions relève vraiment d'un travail d'Hercule. Je crois que c'est ce cafouillage-là que le gouvernement doit essayer de corriger. Il s'agit de la programmation du docker. Il faut vraiment une organisation professionnelle au niveau du travail de dockers en Côte-d'Ivoire ».

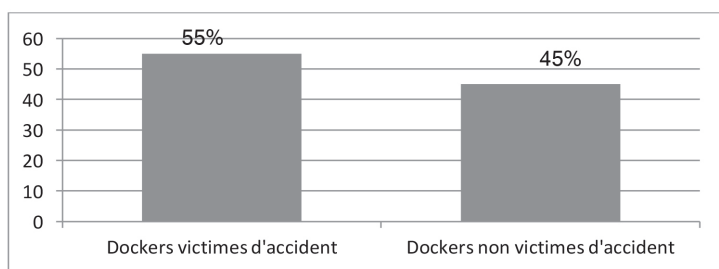
En plus des conditions de travail, les dockers se plaignent également de l'environnement dans lequel les activités de manutention sont réalisées : *« Vous constatez avec nous, comment nos toilettes*

sont délabrées ? Plus grave, vous voyez, le robinet ? C'est le seul au sein des toilettes que nous utilisons, même pour boire de l'eau. Ça veut dire que nous sommes exposés à toutes sortes de maladies ici. Surtout que nous n'avons pas de produits pour nous laver les mains, encore moins de produits adéquats pour l'entretien des lieux. Comme quoi, nous sommes des laissés pour compte, nous qui nous battons nuit et jour pour faire entrer des ressources dans les caisses de l'État », déplore un docker sur place.

La précarité des conditions de travail entraîne le plus souvent des grèves dans la majorité des ports aussi bien en Afrique que dans le reste du monde. Ces arrêts de travail entraînent des pertes importantes pour les différents Etats. Ils peuvent entraîner, une asphyxie des entreprises nationales du fait de leur non approvisionnement, des risques de pénuries de denrées de première nécessité tant pour les populations nationales que celles de l'hinterland, et une baisse de recettes pour les Etats étant entendu que pour les pays africains, l'essentiel des recettes douanières proviennent des ports. Au-delà des difficultés rencontrées par les dockers dans l'exercice de leurs fonctions et des pertes économiques que les Etats rencontrent en cas d'arrêts de travail, de nombreux cas d'accidents sont rencontrés dans l'environnement de travail des dockers.

2.2. Les accidents de travail des dockers

Figure 5 : Proportion de dockers ayant déjà été victimes d'accident de travail



Source : nos enquêtes, 2016-2017

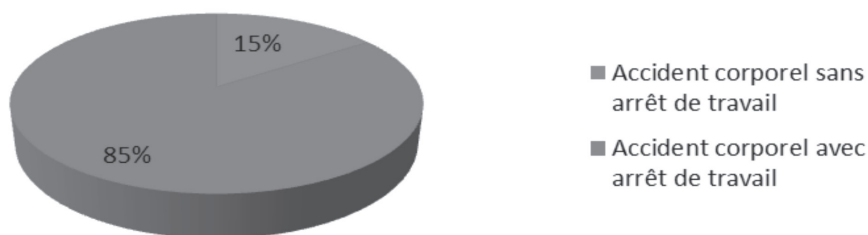
Nous observons que 55 % des enquêtés ont déjà été victimes d'accident de travail. Ce taux montre que les dockers sont exposés à de nombreux cas de risques professionnels dans la réalisation de leurs tâches quotidiennes. Vu le déroulement des opérations de manutention portuaire (passage d'engins, charges en hauteur, travail en

hauteur, travail dans les cales de navires...), la probabilité pour un travailleur d'avoir un accident dans ce secteur est grande. Cette probabilité est beaucoup plus élevée pendant le travail de nuit quand la mauvaise qualité de l'éclairage ou encore le manque de vigilance des dockers du fait de la fatigue les expose à de grands risques. Les enquêtés sont conscients du fait qu'ils sont exposés à des risques dans le travail. Néanmoins, ils disent ne pas avoir le choix car c'est grâce à cette activité qu'ils prennent en charge leurs familles respectives.

La prévalence élevée des accidents en milieu de travail docker est une réalité au port d'Abidjan. En effet, l'étude réalisée par Cissé M. et Bonny J.-S. (1997), à partir des fiches de déclarations d'accidents du travail de 1990 à 1994 a montré que sur un effectif de 22 238 dockers, 566 accidents du travail ont été déclarés, soit un taux d'incidence annuel de 2,54 %. Les dockers permanents représentaient 90,3 % des accidentés. La tranche d'âge la plus exposée était celle des travailleurs âgés de 40 à 50 ans (49,9 %). Les victimes d'accidents du travail étaient exclusivement des manœuvres (93,3 %). L'ancienneté des accidentés était élevée ; 58,1 % avaient une ancienneté supérieure ou égale à 15 ans. L'entrepôt (36,9 %) et le bateau (33,3 %) étaient les lieux où se produisaient le plus d'accidents du travail. Les tranches horaires concernées étaient de 7h à 13h (38,5 %) et de 13h à 19h (35,5 %).

Les investigations ont révélé aussi que 85 % des dockers ont déjà été victimes d'un accident avec arrêt de travail. Seulement 15 % ont connu un accident sans arrêt de travail. Les accidents au niveau de la manutention portuaire sont des accidents pour la plupart graves qui sont souvent mortels. Quand ils sont d'une certaine gravité, ces accidents peuvent handicaper leurs victimes momentanément pour certains et pour tout le reste de la vie pour d'autres. Concernant les 15 % d'accidentés sans arrêt de travail, ce sont ceux qui se sont retrouvés avec des égratignures pour certains et des lésions pour d'autres (figure 6).

Figure 6 : Accidents de travail et arrêts de travail

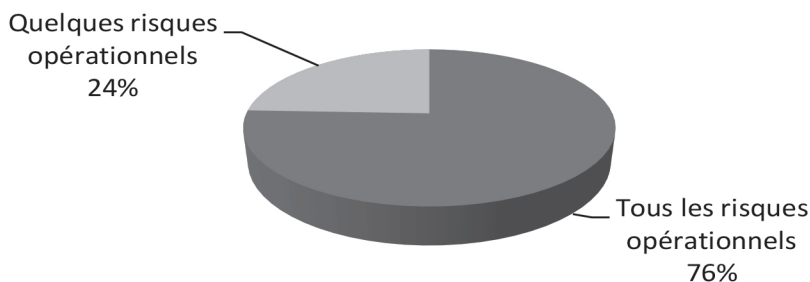


Source : enquêtes, 2016-2017

La typologie des accidents rencontrée chez les enquêtés est identique à celle présentée par Cissé M. et Bonny J.-S. (1997) dans leur étude. Les chutes d'objet étaient la cause la plus fréquente (49,3 %) des accidents. Parmi les différentes lésions provoquées par ces accidents, les plaies sont les plus nombreuses (42,6 %). Les lésions concernent le plus souvent les membres inférieurs (37,5 %) et les membres supérieurs (26,3 %). Les accidents du travail chez les dockers ont entraîné 69,5 % des incapacités de 4 à 30 jours et 1,4 % de décès.

2.3. Type de risques liés au travail des dockers

Figure 7 : Avis des dockers sur les types de risques auxquels ils sont exposés



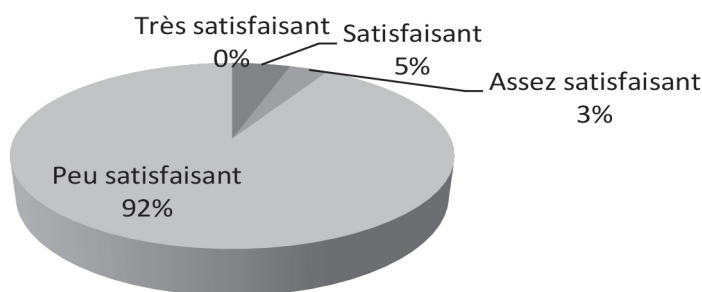
Source : nos enquêtes, 2016-2017

Sur cette question, nous avons voulu découvrir le niveau de connaissance des risques des personnes interrogées. À ce sujet, 76 % disent être exposés à tous les risques opérationnels, et 24 % à quelques risques. Cette fraction de dockers est composée majoritairement des chauffeurs caristes et des chefs d'équipe qui ont évoqué pour la plupart les risques de heurt et d'écrasement. Mais en réalité, tous les travailleurs sont exposés aux mêmes risques sur un site, quelle que soit leur fonction. Les faits d'une situation similaire sont relatés par un docker de 35 ans ayant déjà été victime en 2015 d'un accident professionnel : « Les accidents peuvent arriver à tout le monde sur le quai. C'est la raison pour laquelle les visites sont interdites. La chute d'un chariot 12t en lagune en 2015 en est la preuve. De même, lors d'une opération de débarquement de sacs de riz dans le magasin 08 en février 2016, un chef d'équipe a reçu une palette vide sur le pied gauche ».

Cette situation pourrait faire croire qu'il n'y a pas de dispositions sécuritaires prévues par les autorités portuaires. À l'analyse, c'est plutôt le non-respect de ces consignes par certains dockers, le manque ou l'insuffisance de formation et la complaisance de ceux chargés de veiller au respect et à l'application de ces consignes qui sont à l'origine des nombreux accidents constatés au port d'Abidjan.

2.4. Niveau de protection des dockers dans l'exercice de leur activité

Figure 8 : Avis des enquêtés sur la protection des dockers



Source : nos enquêtes, 2016-2017

Les dockers ne sont pas satisfaits de la manière dont ils sont protégés sur leur lieu de travail. On note que 92 % estiment être peu satisfaits du niveau de protection, 3 % sont assez satisfaits et 5 % sont satisfaits des mesures prises par les autorités portuaires en vue de la protection des travailleurs sur les chantiers. Les kits de protection ne sont pas distribués à tous les dockers et quelque fois il faut utiliser les affinités pour en obtenir. Au moment où tous les spécialistes des questions maritimes soutiennent que la manutention de matériels nécessite une protection, ne serait-ce que des mains, les enquêtés déplorent, dans leur grande majorité, l'absence de gants appropriés pour exercer cette activité. Le métier de docker ou de manutentionnaire peut en effet se révéler très exigeant avec les mains, et les abîmer en cas de non-port d'une protection adaptée.

En effet, comme le souligne Albert Agbeko (2018), le métier de docker est un métier éprouvant et à risques, pour un salaire de misère. La sécurité est quasi inexistante dans le travail de ces ouvriers. Ils travaillent sur le quai ou aux autres postes sans équipements adéquats. Ils n'ont ni gants, ni casques, ni chaussures de sécurité

ni même gilet et encore moins d'équipements de sauvetage ; ce qui explique les accidents de travail avec parfois des morts par noyade. Selon Cissé M. *et al.*, (1997), ces accidents constituent une des principales causes d'invalidité temporaire et permanente et de létalité sur les lieux de travail.

Discussion : remédier au manque d'attractivité du métier de docker

La fonction de docker ne semble pas attirer de nombreux jeunes. Cela pose un problème majeur. Ceux qui exercent majoritairement cette profession ont un âge moyen supérieur à 40 ans. Cette prédominance est également mise en exergue dans les travaux de Cissé *et al.* (1997) sur les accidents de travail des dockers du port d'Abidjan. Les résultats de notre enquête montrent que la majorité des personnes interrogées ont une ancienneté comprise entre 16 et 20 ans. En outre, les dockers ayant plus de 20 ans d'ancienneté sont à des postes de manœuvre. Il est clair que passer plus de 16 ans à un poste requérant un travail physique, présente un risque d'épuisement pour les travailleurs. La plupart de ces personnes fatiguées aspirent à se faire embaucher à des postes moins contraignants comme l'entretien des magasins et des quais.

Abidjan n'est pas un cas isolé. Les travaux d'Akkal (2013) sur les agents portuaires de Bejaia, montrent que 66 % d'entre eux ont un âge compris entre 31-50 ans. Pour cet auteur, le corps de métier de dockers est constitué en majorité de postes de manœuvre. Le travail est très physique et pénible. Il n'est pas facile de s'y adapter. Ce métier semble être en danger parce que la relève n'est pas assurée. Si aucune action n'est menée à un certain moment, les plus anciens atteindront l'âge de la retraite avant même d'avoir transmis leur expertise aux plus jeunes. Il faut différencier le travail de l'homme de celui d'une machine parce que dans sa combinaison avec le facteur capital, il doit garder la noblesse de son origine humaine. En effet, selon Ramanoelina (1963), la distinction entre les facteurs techniques et naturels (capital) et les facteurs humains (ouvriers, paysans...) est importante, car elle permet de ne pas confondre le travail de l'homme avec celui d'une machine ou d'un animal. Les dockers sont pour la plupart analphabètes ou avec un niveau d'instruction très bas (niveau primaire). Ce niveau d'instruction fait qu'ils minimisent les risques liés à leur activité ou ont peu conscience de ceux-ci.

Il ressort également de notre étude qu'il y a une relation entre l'âge et les fréquences des accidents dans le monde professionnel des dockers. La grande majorité des accidentés ont un âge minimum de 40 ans, ce qui est conforme à l'étude réalisée par Cissé M. et Bonny J.-S. en 1997. Cette grande proportion d'accidentés dans cette tranche d'âge s'explique par la fatigue chez la plupart des dockers pour exercer les activités d'embarquement et de débarquement continu des marchandises. Ceux-ci sont dans l'incapacité physique de travailler comme les autres, alors que dans ce secteur, il suffit d'une petite inattention ou d'un moment de faiblesse pour provoquer un accident. Cela montre bien que le facteur âge joue un rôle important pour permettre de déterminer les risques socio-professionnels dans les activités de manutention portuaire telles que le passage d'engins, les charges en hauteur, le travail dans les cales de navires, etc.

Ces résultats sont en concordance avec ceux obtenus par Bakayoko (2010) au port Autonome d'Abidjan. Dans cette étude, les dockers déplorent leurs conditions de travail qui sont extrêmement pénibles. Nous pouvons ajouter à cela l'absence de profil de carrière, d'où la non-existence d'un statut professionnel, l'absence d'avantages sociaux et de prime de présence. Dans ses travaux en 2013, Akkal montre que 100 % des dockers sont des agents d'exécution. Pour l'auteur, cette situation s'explique par l'absence d'exigence d'un niveau d'étude précis lors des recrutements. Le nombre de demandeurs d'emplois dockers, l'absence ou l'insuffisance de qualification de ces derniers et l'absence de contrôle des structures étatiques en matière de respect des dispositions réglementaires de l'activité font des travailleurs dockers, des personnes que l'employeur peut manipuler à sa guise. L'on constate aussi quelquefois que des équipements de sécurité sont donnés au personnel de bureau au détriment des dockers. Certes certains responsables de bureaux font des incursions sur les quais pour vérifier la qualité des prestations offertes par les dockers et à ce titre ont droit au matériel de protection mais le besoin le plus fondamental est celui des dockers directement sur les quais. Ce point est difficile à comprendre et surtout à accepter par ces derniers.

Cette réalité n'est pas spécifique à la Côte-d'Ivoire. En effet, dans une étude similaire, Assougba (2004) affirme qu'au Port Autonome de Cotonou, les ouvriers dockers professionnels sont, le plus souvent, recrutés sur la base d'un contrat écrit, verbal ou tacite à durée indéterminée et sont soumis au régime de sécurité sociale des agents permanents de l'Etat. Quant aux ouvriers dockers occasionnels, souvent oubliés, ils constituent des manœuvres ordinaires qualifiés de « *finish and I go* », qui se font recruter au jour le jour. Les

conditions de travail des dockers ne sont pas meilleures au Togo car, selon Albert AGBEKO (2018), chaque jour ou presque chaque semaine, le service de la main-d'œuvre du port (SMOP) règle des problèmes de créances des dockers, soit avec les femmes qui vendent de la nourriture dans le port de Lomé ou avec leurs propres femmes. Généralement, ces dockers restent ici de façon permanente. Ils ont élu domicile au SMOP alors qu'il n'y a même pas de chambre. Ils dorment à la belle étoile et à la merci du vent marin et de la poussière. Ils n'ont même pas de douche appropriée. La latrine qu'ils utilisent laisse à désirer. Pourtant, ce sont ceux-là même qui font vivre l'un des poumons économiques du Togo, qu'est le port.

Face aux récriminations liées aux critères de sélection et aux conditions de travail, les autorités portuaires, responsables des dockers, expliquent qu'il n'y a pas de favoritisme. D'abord, la sélection de la main-d'œuvre est faite en fonction du volume du travail qu'il y a dans les navires, ce que l'on appelle dans le jargon maritime, « le recrutement par rapport au chantier ». Mais pour qu'un docker soit sélectionné et affecté sur un navire, il lui faut forcément avoir une carte docker et arriver tôt le matin. Malheureusement, comme les dockers habitent souvent très loin du port, ils arrivent tardivement pour se faire enregistrer. La réglementation appliquée dans la sélection est la régulation, c'est-à-dire, ceux qui sont retenus sont ceux qui arrivent très tôt et s'il y a certains qui n'ont pas eu à travailler, leurs cartes sont enregistrées prioritairement pour le jour suivant, pourvu qu'ils arrivent à temps.

Dans cette même dynamique, l'autorité portuaire soutient que des instructions sont données aux dockers dans le cadre de la sécurité, mais avec leur faible niveau d'instruction ils ont du mal à bien les comprendre et surtout à les mettre en œuvre. Il y a un véritable problème de connaissance et d'application des règles de sécurité sur les lieux de travail. À cela, il faut ajouter un problème de conscience professionnelle qui influence significativement la survenue des accidents professionnels. Le constat qui est fait est qu'il y a une contradiction entre les opinions des dockers sur leurs conditions de travail et ce que les représentants de l'autorité portuaire affirment. Pendant que les premiers mettent en exergue les difficiles conditions d'exercice de leur profession, les autres soutiennent que des mesures sont prises pour faciliter le travail des dockers. Cependant, au stade actuel du développement économique de la Côte-d'Ivoire où les ports jouent un rôle très important dans la mobilisation des ressources de l'Etat, peut-on se passer de la main-d'œuvre dockers ? De plus, avec l'évolution des méthodes de manutention et l'introduction de nou-

velles techniques dans le secteur, est-il encore acceptable de penser que la seule énergie physique de ces ouvriers peut produire un meilleur rendement pour accroître la productivité des ports ? N'est-il pas temps de passer à une professionnalisation de la fonction de docker et à des formations spécifiques visant une spécialisation dans l'accomplissement des contrats de manutention et surtout à l'amélioration des conditions de travail ? Les activités de manutention portuaire qui autrefois avaient besoin d'une main-d'œuvre la plupart du temps occasionnelle et peu qualifiée, exige maintenant des travailleurs très qualifiés, avec des conditions de travail respectant les normes internationales et réduisant de façon drastique les risques d'accidents professionnels. Dans plusieurs pays, des changements notables ont été observés au niveau des conditions de travail des dockers à l'issue de négociations entre les partenaires sociaux.

En Côte-d'Ivoire, par exemple, le séminaire portant sur le thème : « paix sociale en milieu dockers et développement des ports ivoiriens » a permis une revalorisation de 5 % des salaires minima catégoriels. En outre, une nouvelle grille salariale a été adoptée. Une nouvelle convention des dockers et dockers-transit, portant sur un code de bonne conduite ainsi qu'un protocole d'accord stipulant une trêve sociale pour une durée de 3 ans. Au Sénégal également, un centre a été créé en 1995 et octroie une formation aux dockers en alphabétisation, secourisme, hygiène et sécurité au travail, etc. En effet, comme le souligne le secrétaire général du syndicat des auxiliaires de transport au Sénégal, (SATS) gérant le bureau d'embauche des dockers auxiliaires : « Il existe actuellement un centre de formation aux métiers portuaires créé par la Communauté des acteurs portuaires. La formation du personnel est un souci permanent chez nous et nous essayons de satisfaire tous les besoins exprimés » par l'ensemble des acteurs (dockers, manutentionnaires). Les salaires sont payés à date échue. Le dialogue social, permanent à tous les niveaux, remplace les conflits et nous voulons aborder maintenant la bancarisation. Il est nécessaire que chaque docker puisse disposer d'un compte bancaire ».

Conclusion

Au terme de cette étude, nous pouvons dégager trois axes majeurs de réflexion concernant l'activité des dockers dans l'environnement portuaire ivoirien : le profil sociodémographique, les conditions de travail et les risques professionnels dans l'exercice des activités por-

tuaires. D'abord, le profil sociodémographique des dockers révèle que le milieu des dockers est caractérisé par un nombre élevé d'analphabètes ou de personnes qui ont fait uniquement le cycle primaire. La population de jeunes de moins de 30 ans est réduite. On note également une faible mobilité professionnelle car 52 % d'entre eux occupent le même poste depuis bientôt 20 ans. Les conditions de travail dans ce secteur d'activité sont surtout très difficiles. En effet, les dockers interrogés sont unanimes sur les mauvaises conditions de travail : insuffisance de mesures de protection ; matériel de protection en mauvais état et fréquence des accidents etc. Toute chose qui ne leur permet pas de vivre sereinement de leur activité professionnelle. Enfin, les mauvaises conditions de travail augmentent les risques professionnels dans l'activité des dockers. Selon ces derniers, ils sont souvent victimes d'accidents professionnels de jour comme de nuit.

Etant donné que les dockers jouent un rôle prépondérant dans les activités portuaires, il est grand temps que les responsables des ports prêtent, de plus en plus, une oreille attentive à leur revendication. En effet, le secteur de la manutention portuaire est devenu un maillon important du réseau de transport qui nécessite des améliorations constantes afin de répondre aux exigences du commerce international. L'augmentation du volume des marchandises transportées, la sophistication de plus en plus grande des infrastructures, l'utilisation plus répandue des conteneurs et l'ampleur des investissements en capitaux nécessaires pour le développement des activités de manutention dans le secteur portuaire, ne vont jamais entraîner la disparition du travail des dockers. Il est donc urgent d'améliorer les conditions de travail et de réduire les risques professionnels pour que vive cette corporation qui participe activement au développement économique et social.

Le dialogue social a permis d'obtenir des résultats encourageants en Côte-d'Ivoire, même si beaucoup reste encore à faire. Certains pays, comme le Sénégal par exemple, ont compris et pris des dispositions importantes pour améliorer le quotidien des dockers car ils constituent une corporation dont il faut reconnaître les efforts. Il est donc révolu le cliché du docker portant un sac de riz sur la tête. Leurs conditions de vie et de travail doivent être améliorées et ils doivent bénéficier d'une couverture sociale et de pension de retraite, comme c'est déjà le cas au Sénégal. La Côte-d'Ivoire envisage de traiter 25 millions de tonnes de marchandises dans ses deux ports pour l'année 2018, 23 millions de tonnes pour Abidjan et 2 millions pour San Pedro. Elle veut investir environ 5 000 milliards d'ici 2020 afin de

faire de ses deux ports les premiers de toute l'Afrique. Pour parvenir à ces objectifs, il est nécessaire d'intégrer dans cette dynamique la revalorisation de l'activité des dockers par la formation, l'amélioration des conditions de travail, l'adoption et la mise en œuvre de mesures de sécurité, la définition d'un plan de carrière, etc. Le travail de docker peu attirer de nombreux jeunes ivoiriens et contribuer à résorber le chômage en Côte-d'Ivoire à condition qu'il soit valorisé afin de donner aux dockers une dignité qui leur fait défaut.

Références bibliographiques

- AGBEKO A. (2018), *Dockers « Ces esclaves » du port autonome de Lomé*. <http://news.icilome.com/?idnews=837128&t=dockers--ces-esclaves-du-port-autonome>, consulté en ligne le 20/01/2018.
- AKKAL F. (2013), *Les conditions de travail et la nature des risques professionnels : Cas de l'Entreprise Portuaire de Bejaia (EPB)*, Université Abderrahmane Mira, Bejaia, Algérie, 192 p.
- ASSONGBA H. (2004), *Le régime de la manutention portuaire en droit communautaire en Europe et en Afrique de l'Ouest et du Centre*, Université du Droit et de la santé, Lille 2.
- BAKAYOKO L. (2018), *Port d'Abidjan – dockers : l'enfer se trouve sur les quais*, 08 juin 2010. <http://www.koffi.net/koffi/actualite/88278-Port-d-Abidjan-Dockers-l-enfer-se-trouve-sur-les-quais.htm>, consulté le 20/01/2018.
- DELEUSE G. et IPPERTI P. (2013), *L'analyse des risques, concepts, outils, gestion, maîtrise*, Coll. « Pratiques d'entreprise », Editions EMS, France, 339 p.
- DIALLO O. (2012), *Manutention, portuaire : Le salaire des dockers augmente, Nord-Sud*, Publié le lundi 17 septembre 2012, consulté sur <http://news.abidjan.net/p/108916.html>
- Emploi.ci, <https://www.emploi.ci/recrutement-docker>, consulté en ligne le 20/01/2018.
- GBAGUIGI D. M. (2007), *Les performances des sociétés de manutention portuaire dans les ports ouest africains : Cas de la société béninoise de manutention portuaire au port autonome de Cotonou*, Université de Perpignan, Perpignan, France, 60 p.
- GIBEAULT G., GAUTHEY O., BERNARD X. (2004), *Les clés de la santé-sécurité au travail : Principes et méthodes de management*, Association Française de normalisation, France, 316 p.
- GUINDO H. (2008), *Optimisation des opérations d'entreposage et réduction des coûts dans une entreprise de manutention portuaire*, Ecole Supérieure de Gestion de Paris, Abidjan, Côte-d'Ivoire, 76 p.
- MASSAR S. (2013), *TAM TAM du Docker*, Bimestriel d'information du Port Autonome de Dakar, n°1, mai-juin, p. 7.
- PAA (2016), *Rapport d'activités*, Ministère de l'économie et des finances, Abidjan, Côte-d'Ivoire, 110 p.

- PERRETI P. (2001), Sociologie du risque, *Les annales de la recherche urbaine*, 89, Armand Colin, Paris, 177-178.
- RAMANOELINA M. (1964), Premières notions de science économique, *Revue Française de Sociologie*, 2-5, 224-225.
- SIBI M. et BONNY J. S. (1997), *Accidents du travail chez les dockers. Exemple du port d'Abidjan*, <https://biblio.uvci.edu.ci/record/4061/> consulté en ligne le 20/01/2018.
- VOILIN L. A. (2008), *L'évaluation des risques professionnels, clef de voûte d'une politique globale de gestion des risques*, Ecole des hautes études en santé publique, Rennes, France, 91 p.
- YANN I. (2012), *Revalorisation du taux horaire de base dockers: plus de raison de perturber les activités portuaires*, <http://news.abidjan.net/h/442937.html>, consulté le 19/01/2018.

Webographie

- https://fr.wikipedia.org/wiki/Port_autonome_d%27Abidjan
- http://www.voyagesphotosmanu.com/economie_ivoirienne.html
- <http://www.etudier.com/dissertations/Les-Caract%C3%A9ristiques-De-l%27Agriculture-Ivoirienne/611357.html>

Chapitre 7.

Les déterminants du choix résidentiel des « dockers » du port autonome d'Abidjan

*MAI Gilles-Harold Wilfried
ASSI Odilon Ulrich Akoto
ALOKO N'guessan Jérôme*

Résumé

Cette étude s'intéresse aux déterminants du choix résidentiel de la classe ouvrière du port appelée communément « dockers ». Elle part du principe économique que les travailleurs disposant de revenus assez faibles ont des choix résidentiels situés à proximité de leur lieu de travail afin de limiter le coût de la distance et du transport. À cet effet, cette étude cherche à connaître les choix résidentiels de ces travailleurs à bas revenus et les facteurs influençant ces choix en termes de localisation de logement. Ainsi, cette étude s'est appuyée sur l'analyse statistique des données d'une enquête socio-économique et démographique menée auprès des dockers de la zone portuaire à Abidjan en 2016. Et ce, afin de vérifier si le choix du lieu d'habitation des travailleurs à revenus modestes était fonction du lieu d'implantation de leur travail. Les résultats révèlent que la majorité de cette classe ouvrière du port d'Abidjan (situé dans la périphérie sud de la capitale économique) ont opté pour un choix résidentiel situé aux marges nord de la ville d'Abidjan (Abobo, Anyama, Yopougon, Attécoubé), soit à une distance de plus de 20 km entre les deux points de mobilité du docker. Cet article montre que les choix résidentiels des dockers sont déterminés par le poids du revenu mensuel, le coût du logis, la taille du ménage et l'influence des caractéristiques socioculturelles et religieuses.

Mots-clés : choix résidentiel, dockers, port d'Abidjan, district d'Abidjan.

Abstract

The determinants of the residential choice of the dockers working in the port of Abidjan

This study focuses on the key factors which determine the residential choice of the working class of the port so called “dockers”. It is based on the economic principle that workers with relatively low incomes have residential choices close to their place of work in order to limit the cost of distance and transport. To this end, this study seeks to know the residential choices of these low-income workers and the factors influencing these choices in terms of housing location. Thus, this study is based on the statistical analysis of data from a socio-economic and demographic survey conducted among dockworkers in the port area in Abidjan in 2016. This was done in order to check whether the choice of location for low-income workers depended on the location of their work. The results reveal that the majority of the dockers working in the port of Abidjan (located in the southern periphery of the economic capital) have opted for a residential choice located at the northern margins of the city of Abidjan (Abobo, Anyama, Yopougon, Attécoubé) at a distance of more than 20 km from the port. This paper shows that dock workers’ residential choices are determined by the weight of monthly income, the cost of housing, the size of the household and the influence of socio-cultural and religious characteristics.

Keywords: residential choice, dockers, Abidjan port, Abidjan district.

Introduction

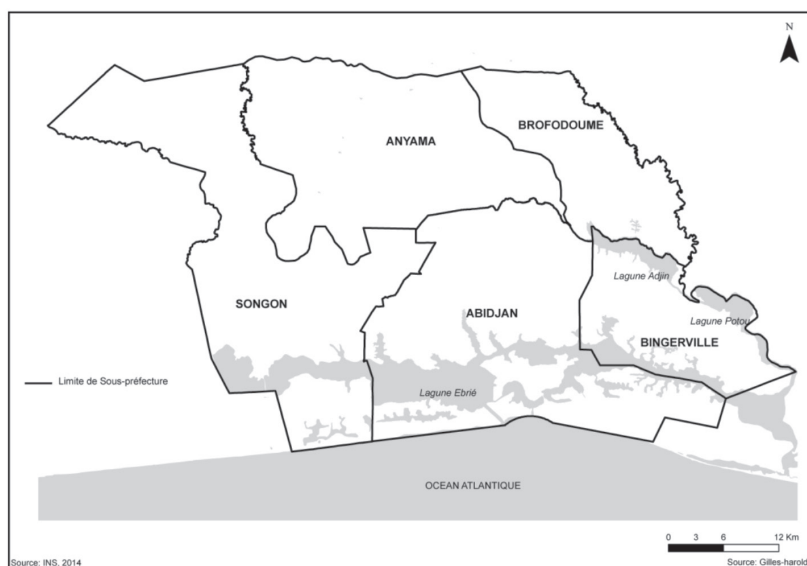
La question de l’emploi a toujours été un facteur de mobilité des personnes en quête de travail tout autant dans les pays dits développés que ceux en développement (Banque mondiale, 2014). Elle est indissociable de la question du logement. Dans leur quête d’emploi, les travailleurs recherchent des logis dans des zones accessibles à leur lieu de travail (ONU-Habitat, 2010), bien que cela ne soit point aisé pour nombre d’entre eux. Minimiser la contrainte de la distance géographique dans les mouvements pendulaires de travail-résidence, est un déterminant majeur de leur choix. L’emploi et le logement

constituent ainsi deux préoccupations majeures du citoyen comme le révèle la fondation Abbé Pierre (2014). Deux sources d'inquiétude étroitement liées dans la vie quotidienne. En effet, pour avoir un emploi, il faut disposer d'un logement d'un coût supportable et qui ne soit pas trop éloigné du lieu de travail (la fondation Abbé Pierre, 2014). Les populations en quête de travail ont souvent priorisé des choix résidentiels qui les amènent à être plus proches des zones potentielles de travail.

La ville d'Abidjan concentre plusieurs services qui polarisent les mobilités quotidiennes des travailleurs et des personnes en quête de travail. Cette concentration des services dans les quartiers administratifs et des affaires, les secteurs industriels et portuaires amène plusieurs employés desdits services à faire des choix résidentiels qui ne soient pas trop éloignés de leur lieu de travail. C'est pour vérifier l'hypothèse de la fondation Abbé Pierre (2014) qu'une étude a été menée sur les choix résidentiels des dockers du port d'Abidjan, afin de déterminer leurs choix résidentiels, et les facteurs influençant ces choix dans la quête du logement.

Pour ce faire, la première partie de notre travail fait une analyse des caractéristiques socio-démographiques et économiques des dockers du port d'Abidjan. La seconde partie cherche à comprendre les facteurs influençant les dockers dans le choix de leur destination résidentielle. La figure 1 ci-dessous présente la zone d'étude.

Figure 1 : District d'Abidjan



Méthodologie

La réalisation de cette étude s'est appuyée sur l'analyse statistique des données d'une enquête socio-économique et démographique, menée auprès des dockers de la zone portuaire à Abidjan en 2016. Il s'agit de vérifier si le choix du lieu d'habitation des travailleurs à revenus modestes est lié à la localisation de leur travail. Cette étude a nécessité la collecte de données statistiques dans la structure de recrutement et de gestion des dockers (SEMPA). Par ailleurs, l'observation directe sur les sites de travail (de leur localisation) par rapport aux choix résidentiels des dockers, s'est avérée nécessaire pour évaluer la distance géographique et le coût de la distance parcourue au quotidien par ces ouvriers pour rallier le port d'Abidjan.

De plus, un questionnaire a été soumis à un échantillon de 250 dockers choisis de manière aléatoire sur les 7321 travaillant au port d'Abidjan. Cela a été fait dans le but d'identifier les zones résidentielles de ces derniers et les raisons qui motivent leur choix résidentiel. Cette activité de collecte d'informations a nécessité des visites des différents lieux d'habitation des dockers et la zone de travail (le port d'Abidjan) afin d'évaluer la distance géographique séparant ces deux lieux. Par ailleurs, le questionnaire administré aux dockers visait à identifier leurs lieux de résidence et les facteurs guidant leurs choix résidentiels.

Résultats : une population pauvre résidant à distance du port

Avant d'affronter la question de la localisation de la résidence des dockers, il est nécessaire de cerner les particularités de cette population singulière au sein du monde du travail abidjanais.

1. Caractéristiques sociodémographiques des dockers du PAA

1.1. La nationalité des dockers

L'enquête portant sur les dockers a montré que ces derniers sont composés à 68,7 % d'ivoiriens et 31,3 % d'étrangers. Le tableau 1 montre la répartition des dockers selon la nationalité.

Tableau 1 : Répartition des dockers selon la nationalité

Nationalité	Total	%
Ivoirien	4942	68,7
<i>Krou</i>	2254	31,33
<i>Mandé</i>	1834	25,49
<i>Akan</i>	574	7,98
<i>Gour</i>	280	3,9
Non Ivoirien	2251	31,3
<i>CEDEAO</i>	2250	31,29
<i>Hors CEDEAO</i>	1	0,01

Source : SEMPA, 2016

On constate que la majorité des dockers de nationalité étrangère sont issus des pays de la CEDEAO. Ils représentent quasiment 100 % des étrangers. On remarque également qu'un seul docker est issu de l'Afrique centrale, plus précisément du Cameroun. S'agissant des dockers de nationalité ivoirienne, ils sont dominés par les Krou qui représentent 33 % de l'ensemble des dockers et 45,6 % des dockers ivoiriens. Il faut cependant souligner que le groupe de dockers Krou est à majorité composé de l'ethnie Guéré. Après les Krou, viennent les Mandé. Ils représentent 25,49 % des dockers en général et 37,11 % des ivoiriens. Les Gour sont les moins nombreux parmi les dockers ivoiriens. Ils sont au nombre de 280 soit 5,66 % de cette catégorie.

1.2. Le niveau d'instruction des dockers

Les enquêtes auprès des dockers ont montré que 86 % d'entre eux ont un niveau d'instruction allant de l'école coranique au supérieur. Le tableau 2 présente la répartition des dockers selon le niveau d'instruction.

Les dockers ayant un niveau secondaire sont les plus nombreux. Au nombre de 87, ils sont représentés à 34,8 %. Suivent après les dockers ayant un niveau coranique qui représentent 18,8 % des dockers. Les dockers ayant un niveau primaire sont représentés à 16 % tandis que ceux du supérieur représentent 16,4 %. Ceux qui sont sans niveau d'instruction sont moins nombreux. Ils représentent 14 % des dockers.

Tableau 2 : Répartition des dockers selon le niveau d'instruction

Niveau d'instruction	Effectif	%
Aucun niveau	35	14
Coranique	47	18,8
primaire	40	16
Secondaire	87	34,8
Supérieur	41	16,4
Total	250	100

Sources : nos enquêtes, 2017

1.3. La taille des ménages des dockers

Le tableau 3 présente la répartition des dockers selon la taille de leur ménage

Tableau 3 : Répartition des dockers selon la taille du ménage

Tailles du ménage	Effectif des dockers	Proportion (%)
Moins de 4	40	16
4 – 8	106	42,4
8 – 12	73	29,2
Plus de 12	31	12,4
Total	250	100

Sources : nos enquêtes, 2017

La majorité des dockers se trouve dans un ménage dont la taille est comprise entre 4 et 8 personnes. 42,4 % des dockers sont issus des ménages dont l'effectif est compris dans cet intervalle. 29,2 % des dockers se trouvent dans des ménages dont la taille est comprise dans l'intervalle [8-12[. On retrouve une faible proportion de dockers vivant dans un ménage dont la taille est inférieure à 4 personnes. Ils sont au nombre de 40 soit 16 %.

1.4. L'âge des dockers

Les différentes tranches d'âge auxquelles appartiennent les dockers sont présentées dans le tableau 4.

Tableau 4 : Les tranches d'âge des dockers

Classe d'âge	Effectif des dockers	Proportion (%)
20 – 30	27	10,8
30 – 40	98	39,2
40 – 50	47	18,8
50 – 60	43	17,2
Plus de 60	35	14
Total	250	100

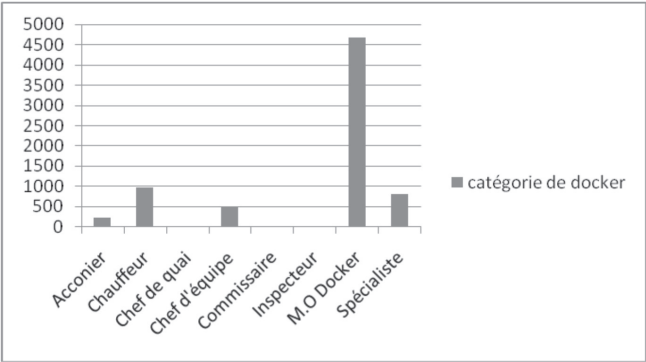
Source : nos enquêtes, 2017

On observe que la classe d'âge de 30-40 ans est la plus représentée avec 98 dockers soit 39,2 %. Ceux dont l'âge est compris entre 40-50 ans viennent en seconde position. Ils sont au nombre de 47 soit 18,2 % des dockers. La classe d'âge 50-60 ans compte en son sein 17,2 % des dockers, tandis que ceux de plus de 60 ans sont au nombre de 35 soit 14 %. Ceux dont l'âge est compris entre 20-30 ans sont les moins représentés. Ils sont au nombre de 27, ce qui donne une proportion de 10,8 %.

1.5. Statut et revenu moyen du docker du PAA

Il existe huit catégories de docker que sont : les acconiers, les chauffeurs, les chefs de quai, les chefs d'équipe, les commissaires, les inspecteurs, la main-d'œuvre docker ou manœuvre agricole et les spécialistes (figure 2).

Figure 2 : Catégorisation des dockers



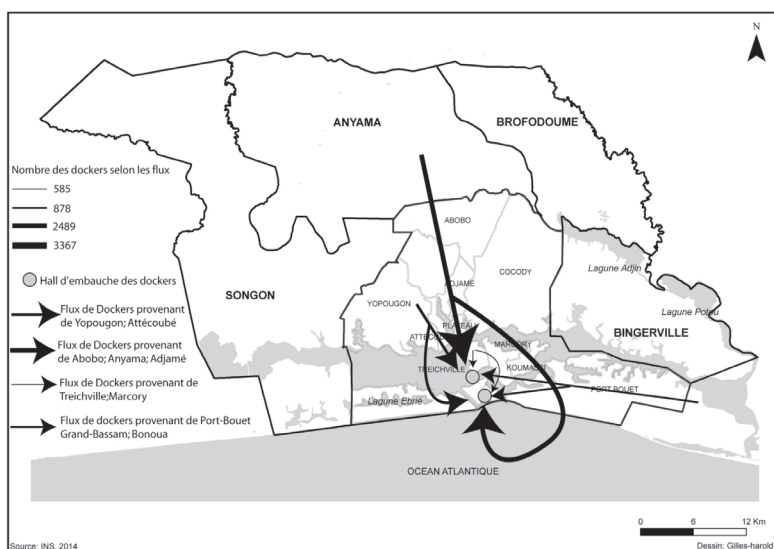
Source : nos enquêtes, 2017

Leurs revenus sont fonction de leur catégorie et des services auxquels ils sont affectés. Les commissaires ou superviseurs de rang A représentent 0,01 % des dockers mais sont les mieux rémunérés. Ils ont un revenu journalier de 11 000 FCFA. Les chefs de quai représentent 0,06 % des dockers et ont un revenu de 10 325 FCFA par jour. Les acconiers, chauffeurs et chefs d'équipes représentent 23,54 % des dockers avec un revenu journalier quasi similaire. Ils ont respectivement 7 725 FCFA, 7 300 FCFA et 7 100 FCFA. Les spécialistes ont un revenu journalier de 6 900 FCFA et représentent 11,32 % des dockers. Par ailleurs, les manœuvres agricoles représentent à eux seuls 65,06 % mais ont cependant le plus petit revenu soit 6 800 FCFA par jour. L'enquête a aussi révélé que les dockers proviennent des différents quartiers des communes d'Abidjan et leurs périphéries.

1.6. Distribution spatiale des résidences des dockers du PAA

L'enquête sur les dockers a montré qu'ils sont répartis de façon inégale dans l'espace et sont concentrés dans les zones nord de la ville d'Abidjan. En effet, 8 % des dockers résident dans la commune de Treichville, 12 % proviennent des communes de Port-Bouët, Grand-Bassam et Bonoua, 46 % proviennent des zones d'Abobo et Anyama et 34 % des zones de Yopougon et Attécoubé. La figure 3 montre le flux de dockers provenant des différentes communes vers les halls d'embauche du port d'Abidjan.

Figure 3 : Flux des dockers provenant de leur commune respective vers les halls d'embauche



2. Les facteurs guidant le choix des logis éloignés du lieu de travail

Cette répartition révèle un éloignement de la résidence et pose donc la question des causes qui déterminent de tels choix.

2.1. *La faiblesse et l'irrégularité de leur revenu*

Le dépouillement des sources documentaires du bureau de la main-d'œuvre dockers (BMOD), a révélé que le revenu moyen de plus de 74 % des 7 311 dockers est compris entre 50 000 et 130 000 FCFA par mois. Cependant, dans l'enquête conduite sur les choix résidentiels des manœuvres agricoles du port d'Abidjan, 87 % des dockers interrogés vivent à plus de 20 km de la zone portuaire, ce qui pèse sur leur budget. L'enquête révèle qu'à l'exception des étrangers qui vivent par communauté de 13 à 15 personnes par logis dans les communes de Treichville, de Marcory-Anoumambo et de Vridi (à proximité de la zone portuaire), 68 % des dockers, généralement de nationalité ivoirienne, résident en dehors des quartiers portuaires.

Les données recueillies auprès des dockers et de leur structure d'embauche (SEMPA, 2015), ont indiqué que 53 % des dockers (ouvriers, chargeurs de marchandises) ont moins de 70 000 FCFA par mois. Cela est dû à ce que plusieurs d'entre eux n'arrivent à obtenir une embauche que trois jours de travail par semaine. En effet, les rapports du questionnaire ont révélé que 46 % des dockers interrogés n'arrivent pas à obtenir les 6 jours de travail par semaine, faute d'emploi pour tous, alors que la journée de travail, sinon les 12h de travail, coûtent à peine 6 800 FCFA pour l'embauche d'un manœuvre. De ce fait, les responsables d'embauche font l'effort de leur trouver parfois 3 jours sur 6 de travail par semaine, bien que 12 % d'entre eux aient à peine 2 jours de travail par semaine (soit environ 14 000 FCFA par semaine). À cet effet, 37 % des dockers interrogés n'ont pas les moyens de se loger correctement et sont obligés de vivre au sein du logis familial d'un parent proche, ou de se loger dans des logis en banco dans les quartiers populaires d'Abobo, Anyama, Yopougon.

2.2. *Le coût accessible des logements*

Cette enquête a montré que 47% des manœuvres agricoles du port d'Abidjan interrogés disent parvenir à se loger convenablement, mais précisément parce qu'ils font le choix d'une résidence éloignée de leur lieu de travail. Ils sont principalement concentrés à Abidjan nord, singulièrement dans les quartiers d'Abobo (Anador, Avocatier, BC,

Agripac, PK18, N'Dotré), Anyama, Yopougon (Koweït, Doukouré, Gesco), Attécoubé (Banco 1, Bobito, Boribanan). Ces dockers qui choisissent l'éloignement le font surtout à cause des prix de location, compris entre 12 000 FCFA et 25 000 FCFA. Cependant, 60 % des logements des dockers de 30 à 40 ans, interrogés, laissent à désirer, bien qu'ils leur paraissent convenables à cause du coût financier accessible. En effet, les logements sont construits sur des sites non aedificandi et constitués de matériaux de récupération (tôles usées, branchages et planches recouverts de sachets plastiques). Par ailleurs, 39 % des dockers interrogés habitent ces sous quartiers que sont Bobito, Boribana, Banco 1, Doukouré, Koweït et PK 18 à cause du coût du logement nettement inférieur à 30 000 FCFA.

Un des enquêtés avait cet adage : « à 35 ans, il vaut mieux vivre dans un « sicoboïs » de 15 000 FCFA et être autonome que d'essayer les humeurs et injures des parents ». Pour ces derniers, tout docker devrait prendre en location un petit logement en dépit du maigre revenu mensuel. De ce fait, c'est le coût du logement qui les conduit bien souvent à habiter dans les quartiers des communes nord d'Abidjan, contrairement à ceux des quartiers de la zone portuaire.

2.3. La taille du ménage et le poids de la charge familiale

Les résultats de l'administration du questionnaire aux dockers ont montré que la taille du ménage est l'élément déterminant dans le choix résidentiel. En effet, sur 250 personnes interrogées, 36 dockers qui vivent dans des familles de 4 personnes ou moins, habitent dans des logements de 1 à 2 pièces, dans les quartiers centraux des communes d'Abobo (Anador, BC), Anyama, Attécoubé et Yopougon. Dans ces quartiers, le coût minimum des logements que les dockers préfèrent varient entre 15 000 FCFA et 25 000 FCFA. 94 % des dockers qui ont des ménages de 4 à 8 enfants, choisissent des logements dans les quartiers périphériques de la commune de Yopougon (Koweït, Gesco), Abobo (Agripac, PK18, N'Dotré), Attécoubé (Boribana, Banco 1). Ces quartiers périphériques des communes nord du district d'Abidjan se caractérisent par des logements à coût accessible pour les familles nombreuses. En effet, le coût des logements de 3 et 4 pièces varient entre 16 000 et 28 000 FCFA, bien que ces quartiers soient très éloignés des quartiers centraux et du port d'Abidjan. 43 % des dockers ayant un ménage supérieur à 8 enfants se concentrent dans le secteur de PK 18 et la commune d'Anyama.

Il ressort de cette section que le choix résidentiel des dockers dans ces communes est aussi guidé par la taille du ménage. En outre,

plus de 74 % des 250 dockers interrogés, affirment que le poids de la charge familiale contraint fortement le choix de logement. En effet, 68 % des manœuvres agricoles (généralement de la 2^e catégorie) sont des chefs de ménage de plus de 4 personnes (4 à 8 enfants par ménage), et ont des dépenses moyennes journalières comprises entre 4 250 FCFA et 4 500 FCFA réparties ainsi :

- 1 000 FCFA à 1 500 FCFA pour le transport journalier du docker ;
- 1 000 à 2 000 FCFA pour le transport et le goûter des écoliers par jour ;
- 2 000 FCFA minimum pour le marché quotidien par jour.

Pourtant ces derniers ont des revenus inférieurs à 130 000 FCFA. À cet effet, leur choix résidentiel est de fait autant influencé par la taille du ménage et le poids moyen des dépenses moyennes journalières de leur ménage. Au vu de leur charge familiale, ils préfèrent prendre des logements de 2 à 3 pièces à coût accessible, dans certains quartiers populaires des communes d'Abobo, Yopougon, Attécoubé et Anyama (15 000 FCFA à 30 000 FCFA). Cela afin de loger convenablement leur famille, contrairement au coût de ces logements dans les quartiers situés aux alentours de la zone portuaire (le coût du loyer de 2 pièces varie entre 75 000 FCFA et 120 000 FCFA, alors que les maisons sont étroites pour une famille de dockers d'au moins 5 personnes).

Au-delà des facteurs cités, les rapports du questionnaire sur les choix résidentiels des dockers du port d'Abidjan, ont révélé que les caractéristiques socioculturelles et religieuses ont aussi une influence dans le choix des destinations résidentielles des dockers.

2.4. Les facteurs socioculturels et religieux dans le choix des destinations résidentielles

32 % des dockers interrogés ont obtenu leur logement dans les quartiers par le biais d'un ami, d'un parent ou d'un membre de la communauté religieuse qu'ils fréquentent. 13 % d'entre eux justifient leur présence dans ces quartiers par le fait que leurs parents vivent dans l'une des communes sus-citées (Abobo, Anyama, Yopougon et Attécoubé). 63 des dockers interrogés, vivant dans le quartier PK18 d'Anyama, affirment que la forte coloration musulmane que présente ce quartier a influencé leur choix de résider dans cette commune. En effet, ils sont de confession religieuse musulmane et préfèrent vivre dans un endroit où cette religion est très présente dans le milieu de vie des populations. Par ailleurs, 28 autres dockers ont affirmé que

c'est par le biais d'un ami qu'ils se sont retrouvés dans le sous quartier de « Bobito » à Attécoubé. Aussi 67 dockers musulmans pratiquants, ont choisi de rester dans leur quartier d'enfance (le quartier Koweït de Yopougon) afin de demeurer dans le même espace de vie que leurs parents et amis, pratiquants depuis 20 ans.

En somme, il ressort des résultats ci-dessus que 74 % des dockers préfèrent se loger dans les quartiers des communes d'Abidjan nord, en dépit de l'éloignement géographique de leur lieu de travail et de la faiblesse de leur revenu mensuel.

Discussion : la distorsion lieu de travail lieu de résidence, effet de la crise du logement

À l'analyse des résultats et au regard de l'objectif fixé, l'on constate que les déterminants des choix résidentiels des dockers du port autonome d'Abidjan sont peu motivés par la logique de travail. Les choix résidentiels des dockers sont influencés par le coût du logement, la taille du ménage et le poids de la charge familiale des dockers. Par ailleurs, leurs choix résidentiels sont aussi influencés par le poids des facteurs socioculturels et religieux sur un espace donné (un quartier où il a toujours vécu, un quartier où ses amis ou les membres de la communauté résident).

Cette perception est corroborée par Fiawumor (2016) dans sa thèse sur les déterminants du logement à Lomé. En effet, il soutient qu'au Togo, singulièrement à Lomé, les choix résidentiels des populations sont particulièrement guidés par le profil du ménage de l'occupant du logement. Plus l'effectif du ménage croît, plus le chef de ménage s'attèle à rechercher un logement de plusieurs pièces, même à faible commodité pourvu que le coût du logement soit accessible pour ce dernier. Par ailleurs, Diaz Olvera *et al.* (2006) indiquent que la fonction du chef de ménage influence tout autant les logiques résidentielles. De ce fait, ils révèlent que la faiblesse de revenu de travailleurs pauvres de Bamako (Mali) est une des conditions sine qua non qui pousse de petits travailleurs journaliers et autres ouvriers à se loger dans les périphéries enclavées, dans des quartiers pauvres et parfois non lotis, peu accessibles par la voie routière (Diaz Olvera, Plat, 1997). Il ressort des travaux de Diaz Olvera *et al.* (1997) que les réalités résidentielles que connaissent les travailleurs pauvres à Bamako, Douala, Ouagadougou sont aussi partagées par les tra-

vailleurs pauvres de Douala et de Ouagadougou (Diaz Olvera *et al.*, 2006).

Les résultats de l'étude sur les déterminants des choix résidentiels des dockers d'Abidjan semblent se rapprocher des études menées par Diaz Olvera *et al.* (2006) sur les mobilités des travailleurs pauvres de Bamako, Douala et Ouagadougou et par Fiawumor (2016). Toutefois, les études de ces auteurs évoquent peu le poids des caractéristiques socio-culturelles et religieuses et l'irrégularité des revenus des petits employés et contractuels, comme des facteurs influençant les choix résidentiels des pauvres à vouloir vivre dans des zones marginales et très éloignées du centre-ville.

A l'image des travailleurs pauvres d'Afrique subsaharienne cités par Diaz Olvera (2006), les dockers du port d'Abidjan doivent résider loin de leur zone de travail. Ces résultats viennent corroborer le paradoxe existant entre les logiques résidentielles des ouvriers agricoles et les lieux de travail. Et ce, au vu de la distance géographique séparant leur logement de leur espace de travail et de la faiblesse de revenu de plus de 68 % de leur effectif.

La comparaison des résultats de l'enquête sur les choix résidentiels des dockers du port d'Abidjan à ceux des auteurs suscités, conforte le constat selon lequel tout travailleur cherche premièrement un logement à proximité de son lieu de travail, afin de minimiser le coût et le temps du transport. Cependant compte tenu d'autres impératifs, essentiellement financiers, s'il ne trouve pas le logement qui convient à ses moyens, il doit choisir l'éloignement, là où les prix des locations sont moindres et plus à la portée de son budget. Tout se passe comme si les logiques résidentielles des travailleurs pauvres ou à faible revenu sont de fait peu influencées par les lieux d'implantation des zones de travail, aux dépens du travailleur lui-même qui risque son emploi, compte tenu des aléas multiples des transports urbains.

Conclusion

L'étude des déterminants des choix résidentiels des dockers du port d'Abidjan a montré l'éloignement des travailleurs pauvres de leur lieu de travail. À l'observation de la distribution spatiale sinon des logiques résidentielles des dockers du port d'Abidjan, il ressort que plus de 70 % des dockers vivent effectivement à plus de 20 km des points d'embauche quotidienne du port d'Abidjan (dans les zones de Treichville et Vridi). L'analyse des résultats a montré

aussi que les logiques résidentielles de plus de 74 % des dockers du port d'Abidjan ne sont point guidées par le lieu d'implantation des services portuaires. Elles le sont plutôt par le coût du logis au vu de la faiblesse et de l'irrégularité du revenu mensuel. Par ailleurs, leurs choix résidentiels sont aussi déterminés par la taille du ménage et les caractéristiques socio-culturelles et religieuses. Dans un premier temps, la logique voudrait que les pauvres tentent de se loger près des sources d'emploi. Dans un deuxième temps, la centralité urbaine des principaux foyers d'embauche potentielle rend difficile l'accès au logement. L'éloignement est un comportement universel qui va de pair avec l'étalement urbain et la mise aux marges des populations les plus en difficultés.

Références bibliographiques

- ABBE P. (2014), *Le logement et l'emploi*, in www.fondation-abbe-pierre.fr, 48 p.
- BUISSON D. M. (2005), *Concentration économique et ségrégation spatiale*, Coll. « Economie Société Région », Bruxelles, de Boeck, 245-261.
- BUSSIERE Y. et MADRE J.-L. (2002), *Démographie et transport : Villes du Nord et Villes du Sud*, Paris, L'Harmattan, 147-175.
- DEON F. et LOUISE F. (2014), *L'emploi des jeunes en Afrique subsaharienne*. Série Forum pour le Développement de l'Afrique, Washington, DC : Banque mondiale, 317 p.
- DIAZ O. L. et SAHABANA M. (2007), *La diffusion des taxis-motos en Afrique de l'ouest*, Colloque, 11, 12, 13 juillet, Grenoble – Chambéry, 17 p.
- DIAZ O. L., PLAT D. et POCHET P. (2001), Marche à pieds, pauvreté et ségrégation dans les villes d'Afrique de l'ouest : le cas de Dakar, in M.-A. BUISSON et D. MIGNOT (dirs), *Concentration économique et ségrégation spatiale*, Coll. « Economie Société Région Bruxelles », de Boeck, p. 245-261.
- DIAZ O. L., PLAT D., POCHET P. (1999), *Les déplacements quotidiens des Niaméens. Un état des lieux*, Lyon, Let, 126 p. + annexes.
- FAFA R. et PASCAL P. (2009), Mobilité et accès à la ville pour le travail des populations pauvres du périurbain d'Oran, *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 78 | 2009, mis en ligne le 15 février 2010, URL : <http://cdlm.revues.org/4706>
- GODARD X. (1997), Mobilité et pauvreté, enseignements de l'expérience ouest-africaine, *International Forum on Urban Poverty*, HABITAT, Florence, 9-13 novembre, 10 p.
- ONU-Habitat (2010), *Le droit à un logement convenable*, Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme, Office des Nations Unies, Genève, 66 p.

Chapitre 8.

Les dockers du port de Livourne, entre image et réalités portuaires

Francesca MORUCCI
Julie BIOCCHI

Résumé

Pendant les vingt dernières années du XX^e siècle, le port de Livourne a connu des transformations profondes, concernant non seulement l'espace portuaire et sa gestion mais aussi la force de travail, notamment suite à la phase de privatisation des activités portuaires (loi de réorganisation des ports italiens n° 84 de 1994, récemment réformée par la loi n° 169 de 2016).

A cause de ces changements, les dynamiques portuaires qui, jusqu'à la phase de la conteneurisation des années 1980, avaient fortement contribué à définir l'identité des citoyens et tout particulièrement des travailleurs du port, se sont progressivement affaiblies. Cet article analyse, dans une perspective sociologique, les représentations portuaires contemporaines à Livourne, privilégiant une approche globalement inscrite dans la sociologie. Afin de reconstruire les représentations de la vie du port du point de vue des dockers, une enquête qualitative a été conduite par la combinaison de deux méthodologies : des interviews aux dockers et l'observation directe et participative de la personne qui a conduit l'enquête.

Les résultats de cette enquête montrent que le docker livournais traditionnel a vécu ces changements avec une sorte de dépaysement, non seulement pour des raisons économiques ou politiques, mais aussi pour des éléments plus sociaux qui autrefois repré-

sentaient un point de force de la catégorie et qui aujourd'hui ont disparu.

Mots-clés : villes portuaires, Livourne, travail portuaire, dockers, sociologie portuaire.

Abstract

Dockworkers in the port of Livorno, between image and reality

Starting from the last 20 years of the past century, Livorno port passed through strong transformations, not only relating to port space and to its management but also to the working force. This in particular after the port activities' privatization phase (the reorganizing Italian ports' law in 1994, n. 84, and its reform n.169 in 2016). After these changes, the identity's dynamics, which till the containerization phase of the 1980 years, bound strictly inhabitants, and also port workers themselves, to the port, progressively started to be lacking. This article analyzes the contemporary port representations in Livorno, choosing an approach, which globally refers to sociology theories. In order to draw the representation of port life from the dockers point of view, a qualitative inquiry has been developed combining two methodologies: dockers' interviews and direct observation and participation of the person who conducted the inquiry. The results of this inquiry show that the traditional Livorno docker lived the port changes with a sort of disorientation, not only related to economic or to politic reasons but also for social elements that once represented a crucial strong point of the working category and today disappeared.

Key words: port-city, Livorno, port work, dockers, port sociology.

Introduction

Etudier un port est un exercice qui doit se référer à diverses échelles car il implique une pluralité d'enjeux liés aux impacts spatiaux, pay-sagers, économiques, fonciers et immobiliers des infrastructures portuaires et de leurs connexions avec l'*hinterland*. La ville et le territoire où le port est installé se trouvent aujourd'hui traversés par de nombreuses particularités : poids économique et industriel, gouvernance, disposition spatiale, tensions socio-territoriales, etc. mais aussi recherche d'une identité urbanistique propre, dans un contexte mondial d'urbanisation rapide, qui constitue un défi.

À une échelle locale, le thème de la force de travail constitue un aspect fondamental qui a structuré l'identité sociale des villes portuaires, entre activités portuaires et comportements urbains. Le port et sa vitalité sont depuis toujours à la base de l'économie de la ville portuaire, et la force de travail du milieu portuaire constitue l'essence de sa prospérité, tant sur les plans économique, financier, social que culturel. Dans tous les ports du monde, les relations sociales avec les dockers permettent de sentir le pouls de la paix sociale ou, à l'inverse, l'instabilité.

Comme dans d'autres villes portuaires, à Livourne (Italie) l'ensemble des transformations du port à partir de la deuxième partie du siècle dernier, et en particulier durant les vingt dernières années, a déterminé de profonds changements non seulement pour l'espace portuaire et sa gestion, mais aussi pour la force de travail, notamment suite à la phase de privatisation des activités portuaires (loi de réorganisation des ports italiens n°84 de 1994, récemment réformée par la loi n°169 de 2016). La littérature converge sur le fait que dans le passé, le développement de la ville a suivi l'expansion des trafics portuaires, d'une part du point de vue urbanistique, en relation aux modifications des infrastructures qui demandaient de disposer de plus d'espace et d'autre part du point de vue de la demande de la force de travail. Mais, la libéralisation du marché du travail des années 1980, avec la transformation conséquente de la *Compagnie des dockers* en entreprise privée, la spécialisation du cycle de la manutention, la révolution du conteneur avec l'automatisation des opérations, l'intermodalité, le gigantisme des navires ont contribué à éloigner le port de la ville, transformant son image et, avec elle, ses relations avec la ville, provoquant un détachement à la fois physique et culturel. De plus, l'impact économique du port commence à se déployer en dehors du territoire de la ville, mais l'utilisation des espaces et les externalités négatives liées au port restent à un niveau local (MORUCCI, 2017). Non seulement les citoyens, mais aussi les travailleurs portuaires subissent cet éloignement, devenant une catégorie qui se replie sur elle-même, autoréférentielle.

Jusqu'à la phase de la conteneurisation, au début des années 1980, la ville de Livourne et son économie profitaient de la présence du *portuale* (le travailleur du port, le docker) dans le tissu social de la ville, ce qui avait donné lieu à des dynamiques identitaires assez fortes et emblématiques entre ville, citoyens et dockers, ces derniers jouissant d'un rôle de puissance à la fois matérielle (du point de vue économique) et immatérielle (du point de vue sociologique). La transformation de la *Compagnie des dockers* en entreprise et la ré-

duction du nombre des travailleurs suite aux changements évoqués, qui ont fait passer d'un port-organisation à un port-nœud à l'intérieur du réseau de la logistique, rendent la présence des dockers en ville plus discrète. Ceci bien que l'image du docker fasse encore partie de l'imaginaire collectif des habitants, tout en étant sûrement moins connotée de son poids politique et institutionnel, et de ses caractéristiques de pouvoir et de décision dans les choix sur l'avenir du port.

Ce rapport spécial, progressivement affaibli, dont nous essayerons de traiter dans notre article, est à la base de notre choix de Livourne comme terrain d'étude.

La philosophie *post-fordiste* du travail a eu des conséquences qui vont bien au-delà de l'organisation du travail sur les quais (BICOCCI, 2014). Le port et la ville doivent donc réapprendre à cohabiter, mais aussi à se reconnaître, sachant que désormais la croissance des trafics et de la productivité ne signifie plus une augmentation proportionnelle de la valeur ajoutée et des bénéfices provenant du port. Si les initiatives de rapprochement ville-port basées sur l'intégration spatiale du front de mer à la ville commencent à se déployer, comme dans d'autres villes portuaires, notamment en relation aux zones des friches, la mise en place d'un nouveau cadre de relations sur la base d'une nouvelle identité de ville portuaire doit viser aussi à revitaliser la vocation maritime et commerciale et à récupérer les valeurs liées au milieu de travail portuaire (AIVP, 2007).

Grâce à une entrée qui privilégie une approche sociologique, cet article analyse les représentations portuaires contemporaines à Livourne, se basant sur les résultats de la thèse de doctorat d'une de deux auteurs, Julie Bicocchi, intitulée : « Entre terre et mer. Représentations du travail contemporain à Livourne » (2014), revus à la lumière des derniers changements du port suite à la crise de la première décennie des années 2000.

Méthodologie

Ce que vise cette recherche, c'est à vérifier l'hypothèse selon laquelle les changements vécus par le port de Livourne, en tant qu'infrastructure palimpseste de la ville, ont influencé la vie des dockers, dans le but de relever d'éventuelles corrélations entre leurs tâches et leurs représentations de la vie. Bien qu'il existe une abondante littérature scientifique internationale sur ce thème (Barzman, 1997),

le cas de la ville de Livourne n'a pas été beaucoup analysé, à part les études de M. Bettini (2004) et de J. Bicocchi (2014 et 2017).

Afin de reconstruire les représentations de la vie du port du point de vue des dockers, une enquête qualitative a été conduite. Deux méthodes sont combinées : des interviews des dockers et l'observation directe et participative de la personne qui a conduit l'enquête. Cette dernière a été conduite sur une période de trois mois dans la première moitié de 2010 et les interviews tout au long de l'année. La disponibilité d'une des sociétés qui à l'époque avait en concession le plus grand terminal à conteneurs du port (Société « Darsena Toscana ») à recevoir la personne qui a conduit la recherche et la collaboration de plusieurs témoins qualifiés, aussi d'autres réalités portuaires italiennes¹) ont rendu possible cette recherche.

Le canevas de l'interview suivait un style non standardisé, avec un niveau limité de structuration (interview semi-structurée), car cela dès le départ a paru être la méthodologie la plus flexible et apte à pouvoir recueillir le maximum d'informations, non seulement du point de vue verbal. À la technique de l'interview, dirigée en tout cas à un nombre défini de personnes, l'on a ajouté, lorsqu'il était possible, le *theoretical sampling*, qui a permis de motiver le choix des personnes à interviewer en relation à des critères importants par rapport aux objectifs cognitifs posés par la recherche. Les interviewés ont donc été identifiés à travers un plan d'échantillonnage parmi tous les dockers du port. Bien que ce plan comprenne des travailleurs de tous les secteurs (opératifs à quai, opératifs sur les terre-pleins, administratifs, collaborateurs extérieurs), on a d'abord focalisé l'attention sur les travailleurs qui s'occupaient directement de la manutention à quai. Leurs interviews ont par la suite été confrontées aux témoignages (écrits et oraux) d'autres dockers qui étaient déjà à la retraite au moment où la recherche a été conduite, ainsi qu'à d'autres dockers en service ou à la retraite dans d'autres villes portuaires (Ravenna *in primis*)². Une fois défini le dessin de l'échantillon, les personnes à interviewer à travers la méthode du *snow ball sampling* ont été identifiées, grâce aussi à l'aide d'un tuteur de la société.

Le canevas avait un schéma très flexible, redéfini grâce à une brève phase de pré-test, qui favorisait l'exposition des principaux thèmes à traiter pendant l'interview, permettant d'uniformiser les entretiens pour les finalités heuristiques de la recherche. Le niveau de directi-

1 Notamment Cagliari et Ravenna.

2 Dans le cas de Ravenna, il a été possible de pouvoir interviewer deux générations de dockers, notamment un père, à la retraite, et son fils, en service, qui ont vécu ensemble les transformations du port de la deuxième partie du siècle dernier, bien que de différents points de vue.

vité étant limité, d'autres questions éventuelles et informations non prévues au moment où le schéma avait été étudié, ont pu émerger. Les interviews ont été au nombre de trente-trois, mais pour des raisons à la fois technique (l'appareil d'enregistrement trop proche des outils de travail comme des émetteurs-récepteurs) et de protocole (le manque de consensus de certaines personnes à enregistrer l'interview, le refus de signer une décharge ou la volonté de vouloir maintenir l'anonymat), celles effectivement transcrites, et donc officiellement disponibles, ne sont que vingt-cinq. La seule opération de révision faite est relative aux troubles de l'enregistrement et aux fréquentes références à des formes dialectales.

À part la comparaison avec les témoignages des autres villes, les interviews ont été par la suite comparées entre elles, et, lorsqu'il a été possible, avec des témoignages similaires appartenant à d'autres époques historiques. Ceci à travers leur décomposition en micro-séquences selon un critère thématique. Chaque témoignage enregistré dans le courant de la recherche (interview orale, rédaction de mémoires écrites, etc.) a enfin reçu une abréviation à travers l'apposition des initiales de la province de la ville Livourne (« LI ») suivies par un numéro progressif, par respect de la confidentialité de la personne.

L'observation participative a été appliquée en parallèle aux interviews et a été utile car elle a fourni une sorte de papier tournesol en relation à certaines hypothèses interprétatives formulées à partir des interviews.

Résultats : être docker, selon la génération d'appartenance

1. Les différentes générations de dockers au port de Livourne

Les typologies de travailleurs du port ont été cataloguées en fonction des transformations technologiques et logistiques que le port a vécues dans les derniers 150 ans :

- *les dockers de première génération*, dont la carrière est terminée avant l'arrivée du conteneur ;
- *les dockers de deuxième génération*, qui ont travaillé à cheval entre l'ère pré-conteneurs et celle de la révolution logistique ;
- *les dockers de troisième génération* pour lesquels le conteneur et l'intermodalité ont été la seule réalité de travail.

Les dockers de la première génération aujourd'hui ne sont quasiment pas joignables, tout d'abord parce que, une fois à la retraite, il n'existe plus les formes d'agrégation qui existaient auparavant, comme par exemple le centre de détente après travail ou les activités organisées en groupe, ou alors parce qu'ils sont trop âgés, voire décédés. Seul un témoignage relatif à cette première typologie a été possible. Il a été identifié comme « LI00 », le témoin zéro, qui a spontanément produit un long, détaillé et précieux témoignage écrit dans lequel il a intégré :

- les expériences et les connaissances que son père, son grand-père et ses autres parents et amis dockers de première génération lui avait transmises ;
- les expériences et les connaissances qu'il a développées durant sa propre expérience personnelle de travailleur de port de deuxième génération, notamment dans les années 1970 et 1980, pendant lesquelles il a été *viceconsole* (vice-directeur) de la *Compagnie des dockers*, ayant donc un point de vue privilégié aussi bien sur l'organisation interne de la *Compagnie* que sur les dockers de troisième génération, qu'il a tous vus au début de leur carrière.

À partir de ce témoignage, il a été possible d'effectuer aussi une sorte de calibrage des autres interviews aux dockers de deuxième et troisième génération en service au moment de la recherche, dont le nombre était plus ou moins équivalent. Ceci a notamment fait émerger le fait que, d'une génération à une autre, le port et les dockers sont passés d'un rapport presque symbiotique, bien que controversé, à un détachement avec le port. Dans la narration de la première génération, les histoires et l'Histoire du port se fondent, dans celles de la troisième génération les dynamiques identitaires tendent à l'atomisation. Cela est mis en évidence aussi par l'interprétation différente que les personnes interviewées ont donnée des questions posées, notamment les jeunes, qui avaient du mal à comprendre certaines questions plus personnelles, comme par exemple celles relatives à leurs souvenirs d'enfance, ne les voyant pas en rapport à l'interview.

2. Les thèmes des représentations du travail portuaire

Les thèmes principaux émergés de l'analyse des noyaux narratifs du matériel collecté sont les suivants :

1. modifications dans les représentations du travail portuaire ;

2. transformations des dynamiques identitaires et du sentiment d'appartenance au port et à la ville ;
3. nostalgie de l'ère pré-conteneur ;
4. port en tant que (non) lieu de travail ;
5. avantages ou désavantages du rôle et de la carrière des dockers ;
6. idéologie, camaraderie et solidarité ;
7. travail portuaire dans l'optique du genre ;
8. manque de légalité.

Faute de pouvoir les analyser tous en détail, seuls les points essentiels ont été retenus dans cet article.

Point 1. Modifications dans les représentations du travail portuaire.

En ce qui concerne les représentations du travail portuaire, la plupart des stéréotypes représentent la vie du port en tant que dure et difficile, à savoir caractérisée par la fatigue due au travail. Cette image se fonde sur la réelle expérience d'un travail qui demande des efforts physiques. Cependant, la plupart des interviewés conviennent que cela a diminué suite à l'arrivée du conteneur.

Le témoignage détaillé de LI00 précise que les tâches manuelles des dockers d'autrefois étaient spécialisées en fonction de la marchandise (en vrac, marbre, charbon, etc.). Elles demandaient souvent un grand effort, représentant aussi un danger : « Les charbonniers déchargeaient le charbon des navires avec de gros paniers en osier appelés *coffe* et les porteurs les chargeaient sur leurs épaules, s'aidant l'un l'autre. Après avoir parcouru une passerelle en bois positionnée entre le navire et le quai, ils allaient charger les wagons ferroviaires et les camions sur les terre-pleins à côté des quais. Le travail continuait pendant des semaines. Imaginez-vous les conditions de travail à une époque où il manquait tout ! Après une journée de travail, les dockers se lavaient dans des bassines en terre cuite (les douches n'existaient pas encore !) et utilisaient une tranche de citron pour enlever les marques de noir sous leurs yeux, sans cependant bien y parvenir. Ensuite, avant de rentrer à la maison, ils faisaient une pause au café pour boire quelques verres avec leurs collègues³ ». La connaissance de ce passé partagé ensemble est bien présente dans l'imaginaire des dockers en service au moment de la recherche, bien

3 Dans le passé, les dockers étaient organisés en carovane (groupe de travail). La carovana des charbonniers au début du siècle a rejoint la Compagnie des dockers.

que les anecdotes les plus saillantes proviennent de ceux qui ont eu la possibilité de vivre ces situations de fatigue (dockers de deuxième génération) ou alors de ceux qui ont eu la possibilité d'écouter les contes des anciens dockers, collègues ou proches.

Beaucoup d'interviewés soulignent que le monde portuaire a nettement changé. À la demande : « Pensez-vous avoir assisté à des transformations significatives du port dans les dernières trois décennies ? » le témoin LI05 exclame : « Oh la, la ! Avant, tout était différent ici. Le travail était moins structuré et conditionné par les règles. Par exemple [...], il y a vingt/vingt-cinq ans, lorsqu'il faisait froid comme aujourd'hui [le jour de l'interview le port avait été bloqué par une rare bourrasque de neige, n.d.r.] on allumait un feu pour se réchauffer. Aujourd'hui cela serait impossible car si l'on allume un feu, l'équipe de sécurité anti-incendie arrive deux secondes après ! Le monde portuaire était plus flexible ; tout reposait sur la capacité individuelle, bien qu'en équipe, mais aujourd'hui tout est réglé du haut, l'on se croirait dans une usine ».

La dématérialisation de la vieille bureaucratie portuaire représente à la fois l'origine et la conséquence de ces transformations. La modification des technologies requiert l'abandon des vieilles tâches et l'introduction de nouveaux rôles et fonctions, plus administratifs, qui ne doivent ou ne peuvent plus être développés à quai, bien qu'ils soient liés au travail à quai. Ce dernier, autrefois structuré de façon horizontale, prévoyant des regroupements de dockers selon les spécialisations, comme nous l'avons dit avant, s'est progressivement standardisé et spécialisé suivant la mécanisation et prévoyant une progression verticale en fonction des différentes qualifications professionnelles qu'un docker peut cumuler le long de sa carrière. Dans les représentations du travail portuaire de certains témoins, le passage à la mécanisation est vécu comme une coupure nette avec le passé, bien que personne ne nie la diminution de fatigue.

Point 2. Transformations des dynamiques identitaires et du sentiment d'appartenance au port et à la ville.

En ce qui concerne les transformations des dynamiques identitaires, il faut tout d'abord noter que les questions *brise-glace* posées au début du canevas, ont comporté des réactions presque stéréotypées, notamment dans le cas des dockers de deuxième et de troisième génération. Ceci surtout en relation à la description de leurs tâches. Dans certains cas, les enquêtes ont livré une description détaillée mais aseptique des procédures de travail, tant et si bien que le

travail de manutention semble pouvoir désormais s'assimiler à tout travail avec des règles bien définies, qu'il s'agisse d'un rôle administratif ou opérationnel.

Comparant les témoignages des dockers actuels avec ceux de la deuxième génération, on note un éloignement des premiers de la tendance traditionnelle des dockers à estimer leur travail comme étant non prévisible et, en tout cas, *sui generis*. Les résistances à la standardisation émergent surtout chez les dockers de deuxième génération, entre autres, à travers le maintien des sobriquets qui démontrent le besoin de se marquer par rapport aux nouvelles catégories professionnelles, qu'ils tendent à ne pas considérer en tant que portuaires dans le sens traditionnel. Les sobriquets étaient très répandus dans le monde portuaire du passé. Ils suivaient la personne même après sa retraite et, parfois, ils étaient hérités par les fils. Aujourd'hui, bien que la standardisation ne favorise plus certaines procédures informelles et donc aussi certaines caractéristiques du port de l'ère pré-conteneur, certaines habitudes qui continuent, comme par exemple le caractère héréditaire du poste de travail, alimentent encore l'imaginaire du monde de travail portuaire comme appartenant à une société à part. En relation au *turn over* pour prendre la place du père une fois qu'il termine de travailler, 16 interviewés sur 25 déclarent en effet avoir été embauchés grâce à cette coutume, prenant la place de leur père, directement ou suivant une liste. Ceci qu'il s'agisse d'hommes ou des femmes. Parmi ces 16 personnes, certaines considèrent ce système d'accès à la carrière de docker comme une source d'embaras et non d'orgueil, comme il l'était autrefois, un privilège dont il ne faudrait pas se vanter dans une époque de crise économique comme celle que nous vivons. D'autres, pour sortir de l'impasse, parlent de tradition mais se dépêchent à conclure la discussion sur ce thème.

Point 5. Avantages ou désavantages du rôle et de la carrière des dockers.

Des interviews, il émerge en plus très clairement, la différence entre ceux qui ont grandi professionnellement à côté de proches ou d'amis qui travaillaient au port, et ceux qui y sont arrivés par hasard. Pour ces derniers, être un docker représente un travail comme un autre. L'image du travail portuaire en tant que carrière qui offre une possibilité économique intéressante n'est donc plus actuelle, de même que le caractère d'exclusivité qui l'accompagnait autrefois. Toutefois, les dockers continuent à se considérer faisant partie d'une catégorie qui a de la chance, surtout ceux de la troisième génération, notamment s'ils comparent leur travail à celui d'amis ou de

personnes qu'ils connaissent qui souvent n'arrivent pas à trouver du travail. Faisant une comparaison avec les années qu'on pourrait appeler *les années d'or* du statut des dockers, (à peu près entre la fin des années 1960 et la première partie des années 1980), la plupart des privilèges et des conquêtes de ce monde portuaire se sont cependant lentement effrités.

Du point de vue des nouveaux dockers de la troisième génération, ces privilèges ne semblent pas cependant susciter des regrets : personne parmi eux ne les cite, laissant penser que, peut-être, ils ne les connaissent même pas. Pour analyser les aspects positifs et négatifs de leur travail, ces dockers de troisième génération s'appuient sur des paramètres très concrets mais plutôt autoréférentiels, notamment pour définir les motivations pour lesquelles ils perçoivent leur travail comme satisfaisant. Le sens d'appartenance et de continuité par rapport à la tradition ne sont plus à la base de l'identité du travailleur portuaire et ne sont même plus perçus comme des éléments qui structurent leur propre compétence professionnelle.

Ceci va souvent de pair avec un sentiment d'insatisfaction que cette dernière génération manifeste en relation à la fois :

- à son traitement économique ;
- aux perspectives qu'offre la carrière au sein du port ;
- au manque de valorisation que leur travail reçoit par rapport aux collègues qui travaillent dans le secteur administratif (d'après les dockers qui ont des fonctions opérationnelles, les administratifs travaillent moins ou pire).

Par rapport au dernier point, tous les interviewés répondent avec des réactions plus ou moins similaires, manifestant une appréciation pour leur travail par rapport à celui des administratifs qui va au-delà des générations, apportant des éléments positifs, comme par exemple la possibilité de travailler en plein air toute l'année, sans se renfermer dans un bureau. Peu de personnes parmi les jeunes montrent la nécessité d'une initiale phase d'adaptabilité à l'environnement de travail, comme s'ils devaient y prendre l'habitude : « Ce n'est que par la suite que cela devient normal de travailler dans une zone complètement détachée par rapport à la vie de tous les jours. Pour franchir la porte d'entrée, le *gate*, il faut être autorisé. Il ne s'agit donc pas d'une zone de libre accès. L'entrée est libre seulement pour les personnes qui y travaillent ou ceux qui doivent se rendre à un endroit où ils sont attendus. Par la suite, cela aussi devient normal [...]. Travailler dans le port ou dans une zone spéciale du port ne me dérange pas aujourd'hui » (LI22).

Il n'a pas été possible, cependant, d'approfondir scientifiquement l'argument, à cause d'une réticence de la part des interviewés. Il en a été de même pour la question des manquements à la légalité qui peuvent encore se produire dans le port, par exemple par rapport à la contrebande de marchandises. Ceci représente une occasion manquée dans la recherche que nous présentons.

Point 6. Idéologie, camaraderie et solidarité.

En ce qui concerne l'idéologie, la camaraderie et la solidarité, les dockers de Livourne apparaissent encore comme un groupe social très cohésif. La continuité entre travail et vie privée, entre relais de travail et loisirs, le sentiment de rapprochement entre les dockers et leurs familles caractérisent cependant les narrations des témoins de la deuxième génération. Il n'est toutefois pas simple clairement comment cet aspect est vécu par les plus jeunes, qui semblent donner pour acquis la camaraderie, au point de ne pas vouloir pousser la discussion plus loin. Ceci dit, ce sont essentiellement, encore une fois, les dockers de deuxième génération qui manifestent cet aspect de leur identité face au monde extérieur, tandis que les autres semblent le garder à un niveau interne au groupe et moins le revendiquer vers l'extérieur. Plus le docker est jeune et plus la collaboration et la solidarité sont vécues en termes de stratégie, c'est-à-dire comme un choix intelligent pour faire fonctionner mieux l'activité de travail, pour mieux la rationaliser. Ceci dit, il émerge aussi que l'individualisme dans le travail portuaire n'est jamais vécu comme un choix rentable : c'est le bon fonctionnement de l'équipe entière – en termes de rapidité, précision et capacité de contenir l'imprévu – qui est perçu comme un élément qui favorise le maintien du rythme de travail. La rapidité des opérations de manutention, mesurée par le nombre de conteneurs par heure, est en effet un des facteurs qui déterminent aujourd'hui la compétitivité des ports. Les interviewés expliquent que parfois le nombre réel de conteneurs varie en relation au client, augmentant lorsque celui-ci est un client historique du port. Mais ils ajoutent aussi qu'il est de plus en plus difficile de garantir ce traitement de faveur, car la concurrence impose de rester en ligne avec les autres ports, augmentant le stress aussi bien des dockers que de leurs managers. D'autres fois, le nombre exact de conteneurs paraît relever d'une sorte de secret portuaire qui lie entre eux les dockers, aujourd'hui comme hier.

Une autre fracture importante entre le passé et le présent est relative à la posture idéologique : faits divers et dockers carrément connotés du point de vue politique, tant dans la vie publique que

dans la vie personnelle, semblent aujourd'hui appartenir à un passé désormais lointain.

Point 7. Travail portuaire dans l'optique du genre.

Ce n'est que depuis peu que les femmes travaillent dans le port et à petits pas. En principe, elles ont commencé à travailler dans les bureaux administratifs. C'est vers la moitié des années 1980 qu'elles ont commencé à travailler aussi en tant que dockers, grâce à la mécanisation des opérations portuaires qui les rend moins dures, à part l'arrimage des véhicules qui reste un travail encore trop lourd pour une femme. Avant les femmes ne vivaient le port qu'avec les yeux de leur père, de leur mari ou de leurs fils. C'étaient notamment les femmes des dockers qui participaient à la vie du port à travers le docker à la maison, devenant parfois leurs complices ou en tout cas assurant un rôle complémentaire ou fonctionnel au travail de l'homme de famille : attendre avec patience le retour du mari pour lui réchauffer l'eau pour se laver ou lui préparer à manger représentait un support qui rendait la femme irremplaçable, selon certains souvenirs des dockers de la deuxième génération. On arrivait à avoir une vraie symbiose qui allait au-delà des aspects fonctionnels, contemplant d'autres contaminations avec la vie du port, à partir de la façon franche, directe et colorée de parler et de se faire valoir jusqu'à se voir attribuer à elles-mêmes des sobriquets. La mécanisation a permis aux femmes d'obtenir une parité avec les hommes, bien qu'en relation à cet aspect, les témoignages paraissent un peu trop édulcorés. La réalité, c'est que les femmes employées dans le secteur portuaire, aussi bien à quai que dans les bureaux, restent encore minoritaires. La plupart des interviewés préfèrent encore avoir une femme qui les attend à la maison et les aide à gérer leur vie conditionnée par les roulements de leur travail plutôt que de voir des femmes travailler en général, manifestant un machisme qui appartient traditionnellement à la catégorie.

Les femmes ne semblent donc pas encore appartenir complètement au port, mais le docker aujourd'hui n'appartient plus comme avant à la ville. Si des témoignages il émerge que le docker représente le profil typique du citoyen de la ville (l'identification paraît totale, bien que les citoyens ne soient pas tous des dockers) et si le sentiment de supériorité, qui accompagne souvent cette identité, semble demeurer lié au statut, la plupart des interviewés sont aujourd'hui conscients que l'identité de la ville ne s'arrête pas au port mais est composée d'autres ingrédients. Parfois, l'on glisse cependant à une adhésion complètement superficielle à cette identité. C'est le cas de

LI20 qui, tout en étant d'une autre ville, affirme être « content de faire partie de cette famille », mais l'intégration totale qu'il vante ne trouve pas de confirmation dans sa vie quotidienne, car il affirme aussi ne pas fréquenter ses collègues en dehors des horaires de travail. Encore une fois, les différentes formes d'identification peuvent remonter aux différentes générations : un orgueil très fort chez les plus âgés, une sorte d'équilibre entre l'appartenance au port et à la ville pour les dockers de deuxième génération et des nuances plus légères pour les plus jeunes. Cette dynamique identitaire semble donc revendiquée avec conviction essentiellement par les plus âgés.

Point 8. Manque de légalité.

Il faut aussi souligner que, si le port semble encore en quelque sorte être lié à l'illégalité, selon ce qu'on lit parfois dans la presse, notamment en relation à la contrebande, la plupart des témoins refusent d'en parler ou assument un durcissement expressif lorsqu'on aborde le thème, déplaçant la discussion sur la *safety* et la *security*, thèmes qui se rapprochent de celui de la légalité. Même ces thèmes, cependant, sont abordés avec un certain détachement, se limitant aux questions relatives aux procédures et ne rentrant pas dans les détails plus compromettants. Ceci aussi en ce qui concerne les références aux anecdotes relatives à l'ère pré-conteneur. La seule exception est relative au thème des clandestins, dont les témoins parlent souvent avec émotion, d'autant plus s'ils étaient présents lorsque des cadavres de personnes qui n'ont pas supporté le passage par la mer ont été retrouvées.

3. Nostalgie de l'ère pré-conteneur

En ce qui concerne la nostalgie de l'ère pré-conteneur, la recherche fait émerger que la corrélation prétendue entre l'atomisation de la vie du port et l'intermodalité peut être superficielle, car ce sont aussi d'autres dynamiques profondes qui ont déterminé des changements importants d'organisation et identitaires. Ceci bien que la lecture du phénomène de la part des dockers ne soit pas complètement rationnelle, mais plutôt basée sur une expérience qui, dans le récit, emprunte souvent des tons quelque peu idylliques lorsqu'on parle d'autrefois et du « changement bouleversant » survenu après : « Mon père, qui a travaillé au port à un moment où il y avait une politique complètement différente par rapport à aujourd'hui [...], m'a élevé d'une certaine façon. Il y avait beaucoup plus de complicité. Les

patrons existaient, bien évidemment, mais c'était le docker qui organisait le travail ! Et il y avait aussi plus d'union entre les dockers. Il y avait la *Compagnie des dockers*, dont le nom fait déjà penser à la camaraderie [...]. Je crois que ce nom est sorti carrément de cette grosse complicité.... Enfin, c'est peut-être mon idée personnelle, mais je crois que ça tient à cet esprit de camaraderie dont mon père m'a toujours parlé. Moi j'ai connu les personnes avec lesquelles il travaillait et je peux dire qu'il y avait une forte relation entre eux ! [...] Aujourd'hui, je crois, on a perdu ces valeurs ! D'une part parce que les jeunes n'arrivent pas à comprendre que le travail signifie avenir. Moi je suis resté un peu comme avant : je serre les dents et je continue ma vie de travail y cherchant aussi de la satisfaction car j'ai de la famille, deux enfants auxquels je dois toujours démontrer qu'il faut donner de son mieux » explique avec une certaine accentuation LI18. Et encore : « Lorsque j'étais petit, la *Compagnie des dockers* organisait autour de Noël une fête où on donnait un cadeau à chaque enfant, jusqu'à un certain âge [...]. Il y avait aussi le bâtiment du siège de la *Compagnie* qui représentait un point de référence en ville. À l'intérieur, il y avait un monde : les bureaux, les locaux où les dockers se retrouvaient après le travail et où ils organisaient leur temps libre, le cinéma, ouvert à toute la ville, une banque, la salle *Montecitorio* où on pouvait organiser des rencontres publiques et qui pouvait être utilisée par tous, la salle du *Conseil de la Compagnie*... C'était dans le cinéma que les cadeaux de Noël étaient remis, et tous les enfants des dockers participaient à ce rite... Tu peux t'imaginer la confusion ce jour-là [il rit avec nostalgie]. Aujourd'hui, rien de cela n'existe plus, à part le cinéma, qui toutefois n'est plus géré par la *Compagnie*. Le bâtiment même a été en partie vendu, bien que le siège de la *Compagnie* y reste » (LI15).

Il faut préciser que la plupart de ces interviewés au moment de la recherche étaient sur le point d'entrer dans une tranche d'âge autour de la cinquantaine, ou l'avaient déjà dépassée, ce qui représente une période de la vie délicate où l'on fait des bilans et peut avoir conditionné la vision de la vie en général et, avec cela, leur lecture personnelle de leur monde de travail. Quelques-uns ne manquent pas en effet de mentionner le moment de la retraite, toujours avec des tons très positifs, bien que la difficulté de quitter ce milieu qui avait représenté pour eux non seulement une base économique, mais aussi un grand facteur identitaire apparaisse évident. Il est d'ailleurs plus difficile de rencontrer des manifestations de nostalgie dans les témoignages des dockers de troisième génération, d'une part parce que le nouveau monde de l'intermodalité est le seul qu'ils aient vécu,

et de l'autre parce que les valeurs auxquelles ils font référence sont désormais orientées vers un certain individualisme que l'on retrouve dans toutes les catégories de travail contemporain. Si le docker de l'ère pré-conteneur était presque toujours lié à une sorte d'idéologie, non seulement politique mais aussi relative à la proximité avec ses collègues, une sorte de valeur ajoutée qui structurait aussi son identité de travail et de vie quotidienne, l'approche contemporaine, comme il a déjà été mis en évidence, apparaît finalement plus rationnel et plus pragmatique.

Conclusion

La privatisation des terminaux portuaires, démarrée en Italie vers la moitié des années 1994, a produit de profonds changements dans l'organisation portuaire. Les grosses sociétés privées, devenant les principaux acteurs économiques, ont commencé à réorganiser le port en fonction de leurs exigences et de leurs valeurs. Ceci n'a pas été bien accueilli par les dockers, habitués à une gestion plus autonome, notamment ceux de la deuxième génération.

Pour le docker livournais traditionnel, ce passage s'est traduit en une sorte de dépaysement, non seulement pour des raisons économiques ou politiques, mais aussi pour des éléments plus sociaux qui autrefois représentaient un point de force de la catégorie et qui aujourd'hui ont disparu. Avant, par exemple, les dockers vivaient une sorte d'imbrication entre la vie professionnelle et la vie privée, au sein d'un groupe social fort qui intervenait dans la vie publique de la ville et l'équipe de travail étant presque une famille. Leur capacité de se débrouiller leur laissait un espace d'expression qui facilitait aussi bien la vie professionnelle que la vie relationnelle. En revanche, suite aux bouleversements du monde portuaire, notamment la mécanisation et la diminution du nombre effectif d'emplois, aujourd'hui il n'est pas facile non seulement de maintenir cette position de force, mais aussi d'avoir un rôle bien reconnu dans le tissu social de la ville. Il est vrai que dans l'imaginaire des habitants de la ville portuaire de Livourne, on trouve encore des éléments de continuité avec le passé, en relation par exemple à la dureté du travail, mais il est évident qu'il y a désormais un écart entre ce qui traditionnellement est considéré portuaire et l'expérience quotidienne du monde portuaire contemporain. En effet, bien que le docker de troisième génération se perçoive encore comme un membre de la *famille des dockers*, plusieurs témoins se considèrent désormais de simples ouvriers

comme les autres. Ceci émerge aussi dans certains témoignages des dockers de deuxième génération, moins conscients cependant du fait que les grosses différences tiennent à la mécanisation. En revanche, la conscience de pouvoir compter sur un salaire meilleur et sur une dimension temporelle avantageuse, grâce aux rotations de travail qui laissent plus de temps libre, continue à représenter une différence avec les autres professions, contribuant à faire percevoir le docker en tant que privilégié encore aujourd'hui. Les administratifs semblent cependant de plus en plus appartenir à un monde différent, qui se décline sous d'autres formes mais ne comprend pas le sentiment d'orgueil d'appartenir à la famille des dockers, comme si l'air de mer n'arrivait pas aux bureaux. Ceci dit, même les dockers opérationnels aujourd'hui doivent accepter les formalités prévues par la nouvelle organisation du travail. L'identité portuaire et la vie privée sont désormais séparées par le fait qu'il faut pointer avant d'aller au travail à quai, faisant converger les deux styles de travail et perdre des rites qu'avant renforçait la cohésion du groupe des opérationnels, comme par exemple sortir ensemble et ensuite se rendre ensemble sur le poste de travail, avec une motivation majeure s'il était nécessaire de rester plus de temps pour charger/décharger un navire (cf. LI15).

Ce processus d'homologation des habitudes du travail au port se retrouve d'ailleurs dans tous les types de travail. Il suffit de penser à la difficulté de la vie contemporaine de combiner le temps de travail avec la vie privée.

Ceci comporte une progressive disparition du sentiment d'appartenance à un monde qui autrefois se divisait entre le *dedans le port* et le *dehors du port*. Parfois, cela repose sur une certaine nostalgie qui, dans les meilleurs des cas, s'accompagne d'un rationalisme tempéré avec lequel le docker peut modérer entre les instances du passé et l'actuelle nécessité de standardiser, de planifier et de mesurer le travail, maintenant un rythme bien précis, conciliant entre nécessité objective et vision subjective. Certes, l'identité traditionnelle du docker, extensible mais non souple, montre une certaine difficulté à s'adapter, et donc à survivre à l'homologation. C'est pour cela, peut-être, que les dockers les plus jeunes sont, dès le début, les plus neutres, aussi bien du point de vue affectif que politique, et montrent un détachement qui caractérise du point de vue physique et biographique leur vision du monde.

En conclusion, il n'est pas possible d'affirmer combien et comment l'image du docker traditionnel va survivre, étant donné que le passage entre la deuxième et la troisième génération n'est pas encore terminé. Il ressort cependant bien clair que ces deux générations ont

deux horizons complètement différents – le monde cohésif du passé auquel se référer et la retraite pour les premiers et l’avenir standardisé pour les autres – qui aujourd’hui les éloignent davantage. Si aujourd’hui la puissance d’un port se mesure, entre autres, à travers sa capacité opérationnelle à se déployer en tant que nœud multimodal et Livourne en ce sens a de bonnes opportunités, grâce aux grandes surfaces de l’arrière-pays, il est essentiel que la capacité sociale de la ville accompagne le développement du port.

Le port a été, tout au long de l’histoire de la ville, comme une contrainte dont la ville a su tirer d’innombrables avantages. À l’ère actuelle en revanche, non seulement la pérennité des activités portuaires et l’impact de la force de travail sur l’organisation et la dynamique des milieux portuaires et péri-portuaires, mais l’existence même du port sont amenées à dépendre d’une meilleure relation ville-port et de la transformation de ce dernier, en quelque chose de plus qu’un simple lieu de transit des marchandises. Ceci dans le but de tirer parti des perspectives de croissance que la nouvelle configuration de l’économie mondiale offre.

Références bibliographies

- AA. VV. (2007), *Faire la ville avec le port. Quelles stratégies pour le redéveloppement des espaces de liaison ville/port – Guide de bonnes pratiques – Rapport du projet PCP – Plan the City with the Port*, INTERREG IIIC (West Zone), Regional Framework Operation HANSE PASSAGE, Coordination AIVP, 136 p.
- BARZMAN J. (1997), *Dockers, métallos, ménagères. Mouvements sociaux et Cultures militantes au Havre (1912-1913)*, Publications des universités de Rouen et du Havre, 423 p.
- BETTINI M. (2004), *Storia del porto di Livorno, 1949-1994*, Erasmo, Livorno, 196 p.
- BICOCCHI J. (2014), *Tra terra e mare. Rappresentazioni del lavoro portuale contemporaneo a Livorno*, Thèse de Doctorat. Université di Pisa, Italie, 190 p.
- BICOCCHI J. (2017), *Tra terra e mare, Dialoghi sul porto, oggi*, Franco Angeli, Roma-Milano, 190 p.
- CABONA D., GALLINO M. G. et MASSARDO G. (2001), *L’uomo, il lavoro, il porto. Il porto fotografato dai portuali*. Silvana, Milano, 208 p.
- MORUCCI F. (2017). *Le Livorno Port Center outil d’intégration entre la ville et le port*, Thèse de Doctorat, Université de Tours, France, 460 p. + 313 p. Annexes.

Chapitre 9.

Les camionneurs en stationnement au port d'Abidjan

YAO Beli Didier
KONAN Koffi Cyriaque
TAPE Bidi Jean

Résumé

Le camion est le moyen de transport de marchandises le plus utilisé entre le port d'Abidjan et son arrière-pays. Dans l'attente des opérations portuaires et des clients, les camionneurs passent un long séjour à Abidjan dont l'autorité portuaire n'est pas fière. Le texte s'interroge sur le séjour déplaisant des camionneurs à Abidjan. Les investigations menées auprès des camionneurs stationnés au port d'Abidjan complétées par une revue de littérature ont permis d'aboutir à des résultats. Avec un trafic croissant, le port d'Abidjan n'a pas anticipé sur la création d'infrastructures d'accueil des camionneurs et leurs véhicules. Le port d'Abidjan manque de parc de stationnement d'où la prolifération anarchique des camions sur ses artères où il n'y pas de commodités. Le prolongement du séjour et les abus déprécient les finances des camionneurs. Toutefois, leur faible niveau d'instruction les rend encore plus vulnérables. Alors pour se faire du profit, les camionneurs s'adonnent à la surcharge, une pratique illicite.

Mots-clés : Abidjan, camionneurs, finances, port, séjour, stationnement.

Abstract

Carriers parking in Abidjan's port

Trucks are the most widely used means for freight transport between the port of Abidjan and its hinterland. Waiting for port operations and customers, truckers have to spend a long time in Abidjan. This paper aims to analyze this unpleasant stay. The truckers surveys carried out in the port of Abidjan, completed by a scientific literature review, led to interesting results. Despite increasing traffic, the port of Abidjan has not anticipated the creation of infrastructures intended to welcome truck drivers and their vehicles. The port of Abidjan is hampered by lack of parking facilities. The result of it is the anarchic proliferation of trucks on its roads where there are no amenities. Extended stay and increasing abuse weaken truckers' finances. However, their low level of education makes them even more vulnerable. So to make a profit, lorry drivers overload their trucks, which is an illegal practice.

Keywords: Abidjan, truckers, finance, port, stay, parking.

Introduction

Les ports jouent un rôle clé dans le commerce international en étant la principale interface des différents modes de transport et la porte d'accès aux échanges mondialisés (CNUCED, 2003, p. 5). Ils sont reliés à leur arrière-pays par le train, la route ou par un cours d'eau. Toutefois, la route reste le mode de transport dominant représentant 80 à 90 % du trafic interurbain et inter États de marchandises en Afrique (CEA, 2007, p. 1). En Afrique de l'ouest, où les réseaux ferroviaires sont rares et ne sont pas connectés entre eux, la dépendance à la route est très élevée, en particulier pour les pays enclavés qui sont confrontés au handicap supplémentaire d'un transport long et complexe vers et depuis les plateformes maritimes de la région (Bove *et al.*, 2017, p. 2). L'essentiel des flux est assuré par camions. Le nombre de ceux qui transitent par les principaux ports de la région en 2012 varie entre 83 309 et 15 214 camions par port (N'Guessan, 2015, p. 50). Cependant, les États sans façade maritime, se plaignent de la complexité, de la lenteur des procédures administratives et douanières ainsi que du temps perdu dans les ports des pays côtiers (UEMOA, p. 7). Dans l'attente des opérations portuaires, des clients ou des documents, les camions passent du temps sur les sites portuaires et obstruent les voies (Yao *et al.*, 2017, p. 334). Au port de

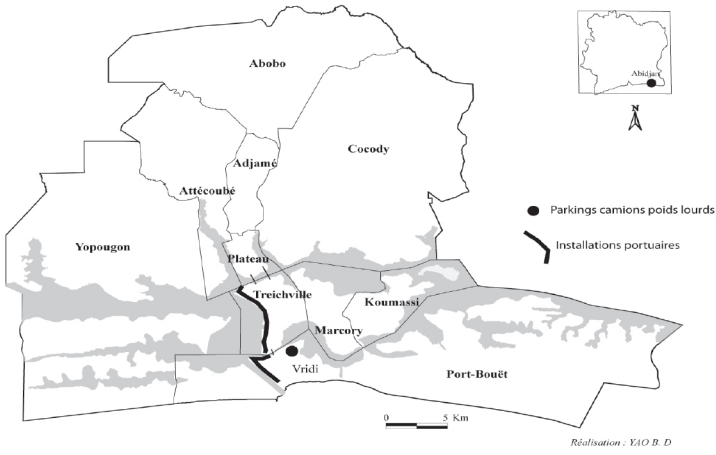
Cotonou, la zone portuaire ressemble à une zone de parking, voire à un gigantesque cimetière de camions-remorques dispersés. Les camions peuvent stationner plusieurs semaines voire plusieurs mois au même endroit en vue de faire un déchargement ou chargement (Houeton, 2011, p. 65). De même, le port de Dakar est congestionné à cause de certains opérateurs nationaux et étrangers qui stationnent leurs véhicules-remorques sur les routes portuaires (A.L.M, 2018). Le port d'Abidjan n'est pas en reste, comme le révèle la presse ivoirienne (Fraternité-Matin n°15793 du 01/08/2017) : « Port Autonome d'Abidjan, ces rues transformées en dépotoirs et parkings ». Ce port connaît aussi une occupation anarchique (Yao *et al.*, 2017, p. 333) de ses voies d'accès par les camions de type poids lourd, défini comme tout véhicule routier ou ensemble de véhicules, dont le poids total à charge est supérieur à 3,5 tonnes (Règlement n° 14/2005/ CM/ UEMOA, p. 3). Le stationnement des camions et l'accueil des camionneurs restent une préoccupation des autorités portuaires qui veulent assurer une meilleure fluidité du trafic et offrir aux camionneurs des conditions d'accueil les plus humaines possibles. Pour le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, il y a un devoir d'hospitalité vis-à-vis des camionneurs en opération commerciale au port d'Abidjan. Les autorités portuaires ne sont pas fières de voir les chauffeurs et apprentis « traîner » dans les rues pendant leur passage à Abidjan (PAA, 2013, p. 39). Elles sont conscientes de la nécessité d'améliorer les conditions du séjour des camionneurs à Abidjan. L'objectif de notre contribution est de mettre en évidence les causes de cet état de fait. La présentation des résultats est précédée par celle de la méthodologie et du cadre géographique.

Méthodologie

Cadre géographique

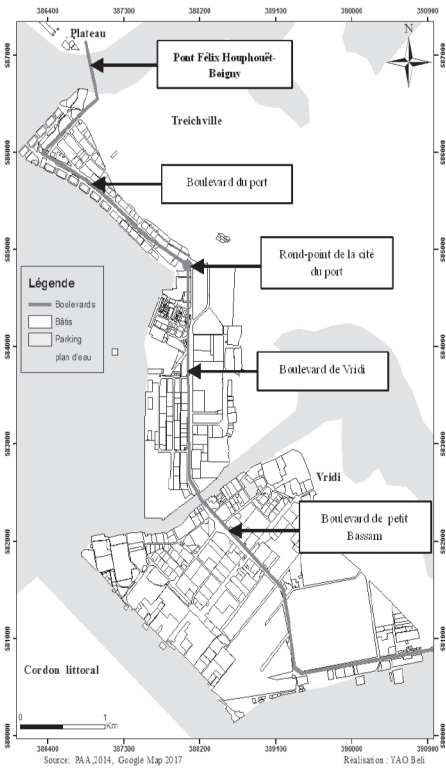
L'étude porte sur les sites de stationnement des camions de type poids lourd au port d'Abidjan. Ce sont la gare de fret et les artères qui longent les installations portuaires (figure 1).

Figure 1 : Localisation des installations portuaires à Abidjan



En dehors des parkings situés dans la zone portuaire, les camions de type poids lourd occupent l'artère principale du port. Celle-ci est composée du boulevard du port, le boulevard de Vridi et le boulevard de Petit-Bassam. Ces trois boulevards raccordés longent la zone portuaire d'Abidjan. Le boulevard du port, long de 2,8 km part du pont Félix Houphouët-Boigny et prend fin au rond-point de la cité du port adossée à l'Institut National d'Hygiène Publique (INHP). À ce niveau, il est relié au boulevard de Vridi. Celui-ci longe sur une distance de 2,4 km, la zone industrielle de Treichville et les quais sud du port. Il est raccordé par le pont de Vridi au boulevard de Petit-Bassam. Cette dernière voie traverse la zone industrielle de Vridi, passe devant l'abattoir et prend fin au niveau de l'hôpital de Port-Bouët (figure 2).

Figure 2 : Localisation de l'artère principale du port d'Abidjan



Recherche documentaire et enquêtes

La collecte de données a nécessité un recours à la recherche documentaire et des enquêtes. La documentation a porté sur les études et travaux disponibles sur les ports et le rôle des transports routiers de marchandises dans l'économie des pays (Dicko, 2013 ; Lihoussou, 2014).

Les enquêtes ont été axées sur des observations de terrain et sur un questionnaire. Pour définir notre échantillon, nous nous sommes inspirés de la formule de Slovin¹ : la taille de l'échantillon = $N/(1+N \times e^2)$ avec N (population mère supposée) = 1 496 camions (Yao *et al.*, 2017, p.333) ; e (marge d'erreur) = 7 %.

La taille de l'échantillon = 180 camions, que nous arrondissons à 200 camions, soit 13 % de la population mère supposée.

Nous avons procédé à un sondage par choix raisonné. Les sites d'enquête sont le boulevard de Vridi et le boulevard de Petit-Bassam qui sont les deux artères principales du port où stationnent les camions. A ces voies, a été ajoutée la gare de fret, le seul parking ouvert à tous les camionneurs. Pendant nos observations, sur nos sites d'enquête, nous avons fait le constat que les camions stationnés ont, pour la plupart, une immatriculation d'un pays de l'hinterland. Afin d'éviter des biais, nous avons recherché sur les 3 sites tous les camions qui ne sont pas du Mali et du Burkina Faso, (ces deux pays font l'essentiel des flux en transit au port d'Abidjan). Nous avons obtenu 36 camions soit 18 % de notre échantillon. Le reste, au nombre de 164, a été affecté aux camions maliens et burkinabè selon des quotas, représentant la part de chacun dans le trafic de transit au port d'Abidjan, soit 59 % pour le Burkina Faso et 41 % pour le Mali. Le choix des camions maliens et burkinabè a été fait ensuite au hasard. Nous avons ainsi obtenu : Burkina Faso : 96 camions, Mali : 68 camions, Niger : 12 camions, Côte-d'Ivoire : 10 camions, Togo : 8 camions, Ghana : 5 camions et Nigeria : 1 camion.

Pour chaque camion enquêté, le questionnaire, qui constitue notre support d'investigation, a été administré au conducteur et à son apprenti. Le questionnaire comporte 3 parties. La première partie concerne les données sur le camion, notamment les caractéristiques, la provenance, le contenu, la durée sur le site portuaire, le nombre de rotations entre les ports et la ville d'attache. Les 2 autres parties sont réservées au conducteur et à son apprenti. Les questions auprès de ceux-ci ont porté sur les caractéristiques sociodémographiques, les

¹ <http://www.statisticshowto.com/how-to-use-slovins-formula/>

conditions de séjour, la valeur des dépenses effectuées, les opinions sur le séjour à Abidjan par rapport aux autres ports de la sous-région. Nos enquêtes ont été effectuées le mardi 18 juillet 2017 dans les zones portuaires d'Abidjan Treichville et Vridi.

Résultats : des conditions de séjour déplorables

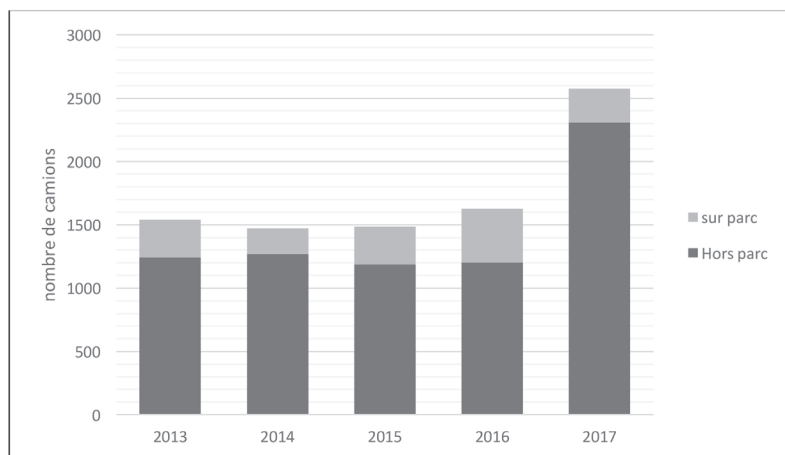
Le port d'Abidjan a énormément investi dans ses équipements afin d'améliorer son trafic. Il a acquis plusieurs portiques, augmenté le tirant d'eau des quais, construit un môle au port de pêche, agrandi le canal de Vridi, son chenal d'accès à la mer. Le trafic est alors passé de 5 millions de tonnes en 1970 à 22 millions de tonnes en 2010. Depuis cette dernière date, les flux de marchandises au Port d'Abidjan sont restés au-dessus des 20 millions de tonnes excepté la période de crise de 2011. L'acheminement de ces flux dans l'arrière-pays se fait par la route et le chemin de fer. Toutefois, vu le mauvais état de l'infrastructure ferroviaire, la participation du train dans le transport en Côte-d'Ivoire décline. Depuis 1963, l'exploitation du rail n'apparaît plus rentable en Côte-d'Ivoire (on lui reproche sa lenteur, son manque de souplesse, au moment de la traite quand les rotations devraient être accélérées (Bouthier M., 1969, p.298). Dans les échanges commerciaux de la Côte-d'Ivoire en 2015, le chemin de fer n'a capté que 179 459 tonnes de marchandises contre 1 678 166 tonnes pour la route son concurrent (OIC, 2017, p. 8). Le train n'achemine que moins de 3 % des flux dans les échanges commerciaux de la Côte-d'Ivoire.

1. Le manque d'anticipation de l'autorité portuaire, source des conditions de séjour difficile des camionneurs

Malgré cette réalité et l'évolution de son trafic, le port d'Abidjan n'a pas investi dans la construction de parkings pour accueillir les camions. Selon nos simulations, pour retirer 20 millions de tonnes de marchandises par camion de 30 tonnes, il faudrait, 1 827 camions en rotation journalière ou 12 821 camions en rotation hebdomadaire. Il faut nécessairement des espaces pour accueillir ces véhicules et en particulier, ceux qui ne retournent pas rapidement vers leur point de départ. Les camions qui restent stationnés au port d'Abidjan sont, plus précisément des remorques de 35, 40 et 45 tonnes avec 1 ou 2 ponts et 3 ou 4 essieux de marques Citroën, Mercédès, Nissan,

DAF, Volvo et IVECO. Leur nombre qui dépasse les 1 500 par jour est croissant (figure 3).

Figure 3 : Evolution des stationnements journaliers de camions au port d'Abidjan de 2013 à 2017



Source : Direction des études économique de stratégies et de la Planification/PAA, 2017

Le nombre de stationnement des camions poids lourds, est passé de 1 542 à 1 627 camions de 2013 à 2016 soit une hausse de plus 5 %. En 2017, le nombre de camions en stationnement a dépassé la barre des 2 500 camions et ceux qui ont stationné hors-parc a connu une explosion. Ils sont passés de 1 200 camions les années antérieures à plus de 2 300 camions soit une hausse de plus 91 %. Toutefois, en raison des crises au port ou dans l'exportation des produits agricoles ivoiriens (café, cacao, hévéa, coton) le nombre de camions en stationnement au port pourrait connaître une explosion. L'enquête menée le 3 juin 2015 par le port d'Abidjan a enregistré un niveau record de 5 211 camions (PAA *et al.*, 2016, p. 103). Et pourtant, le nombre de sites prévus pour accueillir tous ces camions est très limité.

1.1. L'insuffisance de parkings au port d'Abidjan

Au port d'Abidjan, on a des parkings privés appartenant aux entreprises installées au port et un parking public ouverts à tous les camions. Les parkings privés sont généralement les cours des entrepôts du port. Les parkings privés de GESTOCI et des pétroliers ont

une capacité totale de 100 camions. Ils sont réservés uniquement aux camions transportant des produits inflammables ou appelés pour en prendre. Deux autres parking privés, d'une capacité totale de 60 camions, SANIA et HINO, ont été prévus pour les manœuvres des camions des entreprises qui les abritent. Le seul parking public est la gare de fret gérée par l'Office Ivoirien des Chargeurs. C'est l'unique site aménagé pour le stationnement des camions en opération commerciale au port d'Abidjan. Construite sur une superficie de 2,7 hectares, la gare de fret ne peut accueillir que 180 camions (figure 4).

Figure 4 : Camions en stationnement à la gare de fret du port d'Abidjan



Cliché : Konan C., 2017

La gare de fret est un espace propre, clôturé et gardé par un service de sécurité. Le sol est revêtu et comme commodités, les camionneurs disposent de toilettes et d'un hangar servant de lieu de prière. Cet espace à ciel ouvert ne dispose ni de chambre ni de restaurant. Le droit de stationnement est de 5 000 FCFA² par camion pour tout le séjour. Toutefois, bien que ouvert à tous les camionneurs, le stationnement sur ce site connaît des restrictions à cause de sa faible capacité. Il est ouvert aux camions chargés de marchandises en attente pour le déchargement au port. Sont donc exclus d'accès, les camions vides en attente de clients ou en panne et les camions pleins en attente de document pour le départ. Tous les camionneurs qui ne peuvent avoir accès à la gare de fret recherchent des sites de stationnement sur l'es-

² Le franc CFA connaît une parité fixe avec l'euro, 1€ = 655,965 FCFA soit 1 franc CFA = 0,0015€.

pace portuaire. L'absence de contrôle entraîne ainsi une prolifération anarchique des camions sur les artères du port et des espaces.

1.2. La prolifération des stationnements anarchiques sur les artères

Les camionneurs en stationnement au port d'Abidjan occupent les trottoirs des boulevards de Vridi et de Petit-Bassam pour le stationnement de leurs camions. Les stationnements s'étendent aussi sur les rues adjacentes de ces boulevards. Cette occupation des trottoirs déborde sur la chaussée et les espaces sous les lignes de haute tension qui longent ces boulevards. Ces deux artères présentent une forte concentration de camions en stationnement qui gênent la circulation des véhicules et des piétons (figure 5). Les camionneurs occupent ces lieux non gardés, ouverts au public, où il n'y a ni hangar ni latrines. Pour leur sécurité et celle des engins et marchandises, les camionneurs versent 2 000 FCFA pour leur séjour à des jeunes gens se réclamant maîtres des lieux. Ces sites sont insalubres et très dégradés surtout en saison de pluie (figure 6).

Figure 5 : Camions en stationnement sur le boulevard de Vridi en zone portuaire à Abidjan



Cliché : Konan C., 2017

Figure 6 : Stationnement de camions sous les lignes de haute tension en zone portuaire à Abidjan



Cliché : Konan C., 2017

En l'absence de règlement de stationnement, les camionneurs s'installent comme ils peuvent et occupent tous les espaces, ce qui provoque des disputes entre eux-ci. En effet, ils éprouvent tous des difficultés à se frayer un chemin quand ils veulent effectuer une manœuvre (se garer, aller chercher la marchandise ou prendre le départ). Aussi, vu l'insuffisance d'espace pour stationner, d'autres camionneurs par contre estiment que des places leur sont réservées jusqu'à la fin de leur séjour. Mais, dans quelles conditions passent-ils leur séjour au port ?

1.3. Des conditions difficiles de séjour

Les sites de stationnement des camions servent de lieu de séjour aux camionneurs. Ces derniers dorment près de leurs camions par manque d'auberges au port, mais aussi pour assurer la sécurité des camions. L'apprenti dort sous le camion ou dans la cabine tandis que le conducteur dort dans une petite tente sur un lit pico. La cabine du camion est l'espace où s'exerce une fonction centrale, la conduite, mais elle est aussi un espace de repos et de repas (Desfontaines, 2005). Ils sont exposés aux intempéries, aux moustiques, aux gaz d'échappement et aux nuisances sonores. Pour leurs besoins, les camionneurs utilisent les toilettes publiques. Certains camionneurs estiment trop longues les distances qui séparent leur site de station-

nement des toilettes. Ceux-ci font donc leurs besoins sur place, aux abords des trottoirs. D'autres, aussi, estiment trop longue la file d'attente pour la douche. Ces derniers s'approvisionnent en eau et prennent leur douche dans la remorque ou derrière le camion dans des conditions déshumanisantes. La satisfaction qu'ils tirent sur les artères est qu'ils n'ont pas de contraintes. Ils peuvent avoir auprès d'eux une présence féminine contrairement au parking. En outre, ils peuvent y vendre quelques articles achetés chez eux et faire du transbordement, une opération interdite par l'autorité portuaire. Les camionneurs s'organisent en communauté afin de passer le temps, ce qui les aide dans la restauration et à faire des jeux afin d'éviter le stress (figures 7 et 8). Néanmoins, ils déplorent tous les conditions d'accueil qui restent misérables par rapport aux autres ports de la sous-région. Les camionneurs affirment disposer dans ces ports d'un cadre de vie (espace de repos, espace de prière, espace de restauration, espace de distraction).

Figure 7 : Préparation de nourriture par les camionneurs au port d'Abidjan



Figure 8 : Camionneurs en activité lucrative au port d'Abidjan



Cliché : YAO B., 2017

La durée minimum d'un camionneur de l'hinterland au port d'Abidjan est de 14 jours. Le séjour moyen est de 20 jours. Le long séjour est de 45 jours. Toutefois, des camionneurs peuvent passer deux mois au port. La conséquence est le faible niveau de fréquence de rotation des camions à destination de l'hinterland. La moyenne est d'un voyage par mois. Les causes sont structurelles et conjoncturelles.

Les causes structurelles sont l'insuffisance de magasins de stockage pour les produits à décharger, le manque d'une bourse de fret, les pannes mécaniques qui nécessitent le remplacement d'une pièce du camion. Quant aux causes conjoncturelles, elles sont liées au retard dans la mise à disposition des balises³ parce que insuffisantes, l'indisponibilité des marchandises due au retard de manutention et de livraison, la lenteur administrative dans la délivrance des documents afférents au transit des marchandises en particulier le T1⁴. En effet, la majorité des camions à destination des pays de l'hinterland sont taxés d'être « en route » par la douane, depuis leur dernier voyage à Abidjan, toute chose qui montre le grand dysfonctionnement des services douaniers. Un camion « en route » n'a pas droit à un nouveau départ. La levée urgente de cette note « en route » dans le système informatique de la douane est faite en échange d'un paiement de 50 000 FCFA (faux frais), une somme dont ne disposent pas tous les camionneurs. Les conséquences pour les camionneurs sont l'insalubrité du cadre de séjour, l'insécurité (agression des camionneurs, vols des accessoires des camions et des marchandises, multiplication des accidents), la conduite dangereuse (rétrécissement et encombrement des voies), la multiplication du racket et le mécontentement des camionneurs qui, par moment, se transforment en des mouvements de grève. Le prolongement de leur séjour à Abidjan les conduit dans une précarité financière.

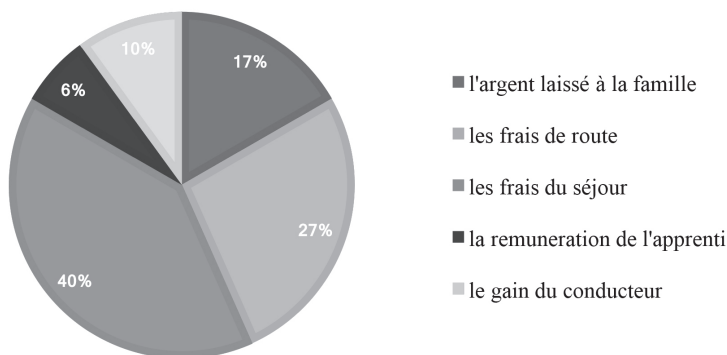
2. La précarité financière des camionneurs

Avant le départ pour Abidjan, le conducteur reçoit 600 000 FCFA de son patron dont la moitié est réservée au carburant. L'autre moitié, 300 000 FCFA sert au voyage. Les dépenses effectuées par les conducteurs sont réparties en six rubriques : l'argent laissé à la famille (17 %), les frais de route (27 %), les frais du séjour à Abidjan (40 %), la rémunération de l'apprenti (6 %) et le gain du conducteur (10 %) (figure 9).

Le conducteur laisse toujours de l'argent à sa famille pour les besoins du ménage avant de prendre la route. En effet, le statut matrimonial des conducteurs révèle que plus de 81 % sont mariés ou vivent en couple avec au moins une femme, et les 2/3 de ceux-ci ont au moins un enfant à charge. La somme laissée est généralement de 500 000 FCFA ce qui représente 17 % des dépenses.

3 Dispositif mis sur le camion en transit pour le suivre à distance sur un écran.

4 Le T1 est une suivie électronique des camions en transit mise en place par le système informatique douanier.

Figure 9 : Economie des camionneurs au port d'Abidjan en 2017*Source : nos enquêtes 2017*

Les frais de route évalués à 80 000 FCFA représentent 27 % des dépenses. On retrouve à l'intérieur de cette rubrique la nourriture pendant le voyage, les frais de péage et de pesage du camion, le racket des syndicats et celui des forces de l'ordre. La somme illicite soutirée par les forces de l'ordre est évaluée à 25 000 FCFA au minimum lorsque les camionneurs ont tous leurs documents qui sont le permis de conduire international, la carte de transport internationale, les 2 cartes grises (carrosserie et la remorque), la visite technique du camion.

Les frais liés au séjour à Abidjan sont évalués à 90 000 FCFA pour 2 semaines et 120 000 FCFA pour 20 jours. Cette dépense comprend l'argent de poche (restauration, l'eau et les toilettes), la communication téléphonique, les frais de parking, les rackets au port d'Abidjan, les déplacements et les filles. Pour leurs besoins journaliers, l'argent de poche des camionneurs est fixé à 4 000 FCFA, dont 1 000 FCFA pour l'apprenti. Les camionneurs sont victimes de racket de la part des agents de sécurité du port (police maritime, police et gendarmerie du port), les agents des mairies qui leur prennent 2 000 à 5 000 FCFA et les agents de sécurité privée qui leur prennent 1 000 FCFA. Ces derniers qui ne représentent pas l'autorité estiment que les camionneurs stationnent devant leur site de surveillance, d'où l'obligation faite à ces derniers de payer un « droit ». La somme soutirée illicitement aux camionneurs au port par tous ces agents et les jeunes gens se proclamant maîtres des lieux, est évaluée à 20 000 FCFA. La rémunération de l'apprenti est évaluée à 20 000 FCFA. Après une bonne gestion, le conducteur s'en sort avec un gain de 30 000 FCFA.

Cette répartition des dépenses est envisageable lorsque le séjour est court. En effet, les dépenses à Abidjan augmentent avec l'allongement du séjour. Quand les camionneurs mettent 30 à 45 jours avant de prendre le départ pour l'hinterland, les frais de séjour peuvent atteindre 200 000 FCFA et même aller au-delà. Face à de telles situations qui explosent leur budget, les camionneurs épuisent tout l'argent mis à leur disposition et font même des emprunts auprès des « coxers⁵ » et des transitaires. Dès lors, tout espoir de retour avec un profit et non une dette, repose sur le budget du retour et la surcharge des camions, une pratique illicite. En effet, il arrive souvent que, le conducteur empiète sur son salaire mensuel de 50 000 FCFA pour rembourser ses dettes et honorer son engagement vis-à-vis de son apprenti. Pour son voyage retour vers l'hinterland, le conducteur reçoit du transitaire ou du « coxer », sur instruction du patron, le même montant qu'à l'aller. Dans ce montant, le prestataire de service retransmet le coût de sa prestation (trouver des clients), les frais liés au passage du camion en zone sous-douane et les frais afférents au transit de la marchandise. Des montants, plus élevés qu'à l'aller, sont alloués au carburant et au frais de route. Toutefois la plus grande crainte des camionneurs reste les amendes liées à la surcharge des camions. En effet, les camionneurs dans l'optique d'avoir du profit s'adonnent à la surcharge. Lorsque le transitaire ou le « coxer » présente un client au conducteur, celui-ci est informé du volume de la marchandise à transporter et la nature de celle-ci. Voulant équilibrer ses finances, le conducteur s'arrange avec celui qui lui propose le client pour faire de la surcharge à l'insu du patron. Pour certains camionneurs, la surcharge est faite sur la recommandation du patron. Néanmoins, ils se plaignent tous de la fiabilité du pèse-essieux à la sortie d'Abidjan. Si les camionneurs justifient la surcharge par les pertes liées à la durée du séjour au port et les tracasseries, ces dernières tirent leur existence de la non-conformité des véhicules et de l'illettrisme des camionneurs.

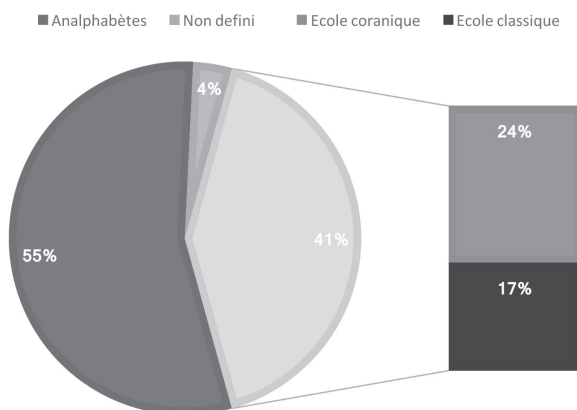
3. Un secteur d'activité dominé par l'informel et l'analphabétisme des acteurs

Les camionneurs en opération commerciale dans l'espace portuaire d'Abidjan sont des jeunes hommes avec une moyenne d'âge de 31,89 ans pour les conducteurs. Beaucoup plus jeunes encore, sont les apprentis dont l'âge varie entre 16 et 28 ans. Le métier de camionneur demande des efforts physiques et psychiques que ne

5 Un coxer est un agent informel qui se charge de chercher des clients pour les camionneurs au port.

peuvent produire les personnes âgées. Ce qui explique leur faible présence dans l'emploi. Malgré leur jeune âge, plus de la moitié des camionneurs ne sont pas scolarisés (figure 10).

Figure 10 : La répartition des camionneurs selon le niveau d'instruction



Source : nos enquêtes, 2017

Le taux élevé d'analphabétisme (55,1 %) au sein des camionneurs s'explique par le fait que le métier de camionneur ne demande pas d'efforts intellectuels. Il suffit simplement d'être vif et avoir les documents exigés, notamment le permis de conduire. À côté de cette population analphabète, il existe une population de camionneurs scolarisés (41 %). Près de 60 % des camionneurs scolarisés ont été instruits à l'école coranique. La religion musulmane est celle qui domine dans le milieu (près de 70 % des camionneurs). Les autres camionneurs, scolarisés à l'école classique, ont un niveau d'instruction primaire (33,33 %) et secondaire (7,41 %). Aucun camionneur n'a un niveau d'instruction supérieur et les plus avancés se sont limités au premier cycle du secondaire. Les camionneurs interrogés ont dit qu'ils ont préféré le métier de camionneur parce qu'ils n'ont pas de niveau d'instruction ou celui-ci est très bas pour ceux qui ont été à l'école.

Les camionneurs interrogés sont tous originaires des pays d'immatriculation des camions qu'ils conduisent. Les conducteurs affirment tous qu'ils ont pour fonction principale le métier de camionneur. Les apprentis s'intéressent au métier de conducteur mais certains sont des camionneurs occasionnels. Ils travaillent pour la quasi-totalité dans l'informel et pour le compte d'un patron. En effet,

le cadre réglementaire de la profession de transporteur, caractérisé par une fiscalité complexe, favorise l'informel (Dicko, 2013, p. 202). Les camionneurs qui travaillent pour les sociétés sont moins de 4 %. Les conducteurs sont recrutés par les propriétaires des camions. Ils n'ont pas de contrat de travail et le salaire mensuel qui reste une promesse verbale du patron, n'est pas régulier. Quant aux apprentis, ils sont recrutés par les conducteurs devant qui, ils sont responsables. Généralement, les conducteurs choisissent un proche comme apprenti. Les camionneurs des pays de l'hinterland et de l'arrière-pays national arrivent à Abidjan avec du bétail et des vivres pour le marché abidjanais, des chaussures usées en caoutchouc et des produits d'exportation. Ils repartent avec des produits importés et des produits issus de la zone industrielle de Vridi. Les camionneurs préfèrent venir à Abidjan parce qu'ils ne retournent pas à vide. Les camionneurs en provenance du Ghana, du Togo et du Nigeria, arrivent avec des pagnes, des appareils électroménagers à destination du marché abidjanais et des produits à exporter à partir du port d'Abidjan. Ils repartent avec des produits manufacturés ivoiriens (huile de palme, savon, produits en caoutchouc, etc.). Ces camionneurs affirment que les commerçants ivoiriens qui entretiennent des relations commerciales avec leur pays les préfèrent, parce que l'immatriculation de leurs véhicules leur permet d'éviter certaines tracasseries dans leurs pays.

Discussion

Le transport routier constitue le mode le plus flexible et approprié dans la vie économique des pays africains (CEA, 2007, p. 2). En Afrique de l'ouest, il supporte l'essentiel des flux (environ 80 % des échanges extérieurs à partir des ports et plus de 90 % des échanges intra régionaux) (BAD, 2015, p. 13). La quasi-totalité de ces flux routiers sont assurés par camion. Il est généralement le seul moyen d'accès des zones rurales d'où son importance dans les économies extraverties africaines tournées vers les exportations des matières premières agricoles. Les marchandises transitent presque toujours par camions pour se rendre à la gare de train ou directement au port. Toutefois, le camion reste un mode de transport inefficace en Afrique de l'ouest. Le taux moyen d'utilisation des camions reste faible sachant qu'en moyenne un camion ne circule que 30 % de son temps de rotation, les 70 % restants, il est à l'arrêt, en attente dans un port ou dans un terminal routier (SAANA Consulting, 2015, p. 37).

Cette inefficacité joue sur l'économie des acteurs. Les propriétaires ne peuvent renouveler les camions qui sont d'un autre âge et les camionneurs deviennent vulnérables. Alors pour se faire du profit, les transporteurs s'adonnent à la surcharge qui est une pratique illicite à laquelle Bove (2017) ajoute le recours aux véhicules d'occasion. Selon cet auteur, la surcharge est très répandue dans toute l'Afrique de l'Ouest, car les transporteurs y voient un moyen facile d'augmenter leurs recettes par voyage, du fait que les frais supplémentaires liés à la surcharge, n'augmentent pas de façon proportionnelle, ni ne sont totalement comptabilisés. C'est l'une des deux stratégies utilisées par les opérateurs pour réduire les coûts associés à la faible utilisation des véhicules, l'autre étant le recours à des véhicules d'occasion (Bove, 2017, p. 58). Ces transgressions liées à la précarité financière dans le secteur du transport ne sont pas propres à l'Afrique. Elles ont aussi été pratiquées en France dans les années 1990-1992. En effet, les entreprises de transport de marchandises ont vécu une situation financière très tendue qui a causé un malaise et des manifestations dans le transport routier de marchandises en France en 1992. De nombreuses entreprises ont tenté de survivre par la transgression des règles de sécurité et d'emploi du personnel notamment, les limites de vitesse, les temps de conduite et de repos, la surcharge des véhicules (Dobia *et al.*, 1993, p. 7). Toutefois, aujourd'hui en Afrique, le transport routier est une profession à un taux de syndicalisme très élevé (Bove, 2017, p. 15) et pour autant, les camionneurs sont victimes de beaucoup d'abus. Cela s'explique par le taux élevé d'analphabétisme dans le milieu et le faible niveau de ceux qui ont été scolarisés. Selon Dicko (2013, p. 202), les transporteurs sont illettrés pour la plupart et la problématique de la formation se pose avec acuité. Ceci est le reflet de la société où vivent les camionneurs. Les pays d'Afrique subsaharienne restent caractérisés par un niveau élevé d'analphabétisme des populations adultes, incompatible avec les objectifs de développement humain (Mingat, 2013, p. 25). De tout évidence, les abus et le taux élevé d'analphabétisme, ne sont pas de nature à favoriser le progrès social et économique des ressources humaines dans le secteur du transport. Ces facteurs, ajoutés au coût du séjour très élastique, alourdissent le coût d'exploitation des camions de marchandises. Or il est évident que plus les coûts de transport interne d'un pays seront bas, plus ce pays sera armé pour la concurrence internationale (Huybrecht, 1971, p. 148). C'est la raison pour laquelle, l'expédition, très vulnérable aux retards et à l'encombrement des ports, est aujourd'hui considérée comme une industrie de précision en Europe (Abdoli A., 2013, p. 33).

Sur la côte ouest africaine, d'importants projets de modernisation changent le paysage des ports (Lihoussou, 2014, p. 157), ce qui suppose un trafic plus grand de marchandises. La réponse des autorités à la congestion des ports par les camions est la construction de parking à l'extérieur des villes portuaires. À Abidjan, un terrain à 24 km de la ville est en train d'être aménagé sur l'autoroute du nord pour recevoir les camions poids lourds en stationnement au port. Mais cette nouvelle infrastructure pourra-t-elle résoudre les problèmes que subissent les camionneurs à leur passage à Abidjan ?

Conclusion

Le camion est le moyen de transport le plus utilisé pour l'acheminement des marchandises entre le port d'Abidjan et son arrière-pays. Cependant, le port d'Abidjan qui manque de parcs de stationnement n'a pas prévu en construire malgré la baisse du trafic par train. Les camionneurs stationnent sur les artères où ils n'ont pas de minimum de commodité d'un séjour agréable. Pour des raisons structurelles et conjoncturelles les camionneurs passent un long séjour au port ce qui alourdit le coût du séjour. Ces dépenses ajoutées aux rackets augmentent leur misère. Pour équilibrer leurs finances, les camionneurs s'adonnent à la surcharge, une pratique illicite. Toutefois, le taux élevé d'analphabétisme et l'activité informelle des camionneurs favorisent les abus dans ce corps de métier.

Références bibliographiques

- Abdoli A. Z. (2013), La congestion maritime, Travail de Bachelor, réalisé en vue d'obtenir le Bachelor, Haute Ecole de Gestion de Genève, Genève, 45 p.
- A.L.M (2018), La congestion, un frein à la compétitivité du port de Dakar, *Africa Logistique Magasine (A.L.M)*, février 2018 ; [www.africalogistiquemagasine.com/fr/content/la-congestion – un-frein-à-la-compétitivité-du-port-de-Dakar](http://www.africalogistiquemagasine.com/fr/content/la-congestion-un-frein-la-competitivite-du-port-de-dakar), consulté le 12 juillet 2018.
- BAD (2015), *Problématique de la facilitation du transport en Afrique de l'ouest et plan d'actions*, Groupe de la Banque Africaine de Développement, département des transports, du développement urbain et des TIC, Abidjan, 52 p.
- Bouthier M, (1969), Le port d'Abidjan, *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 87, 22^e année, juillet-septembre, Paris, 286-312
- Bove A., Hartmann O., Stokenberga A., Vesin V., Yedan Y., (2018), Le transport routier en Afrique de l'Ouest et Afrique Centrale, Document de travail n°108, SSATP, *Programme de politique de transport en Afrique*, 125 p.

- CEA (2007), Situation des transports en Afrique, Nations Unies, Commission Economique pour l'Afrique (CEA), 5^e session du comité du commerce de la coopération et de l'intégration régionale, 8-10 octobre 2007 Addis-Ababa, 16 p.
- CNUCED (2003), Réformes et place du secteur privé dans les ports africains, *Rapport de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement* (CNUCED), UNCTAD/ SDTE/TLB/5, 31 mars, 31 p.
- Desfontaines H. (2005), Le travail des chauffeurs routiers de marchandises, *Travail et emploi*, 104, 29-42.
- Dicko A. H. (2013), Transport et compétitivité des économies soudano-sahélienne : cas du système de transport du Mali et son impact sur la filière cotonnière, *Thèse de Doctorat*, Université du Havre, Le Havre, 492 p.
- Dobia G., De Chatillon R. A., Halaunbrenner G., Laville P., Girault M., Pappinutti M. (1993), *La situation économique et sociale du transport routier de marchandises*, Rapport, Commissariat général du Plan de France, Paris, 80 p.
- Houeton V. (2011), *Décongestion du port Autonome de Cotonou, Mémoire Diplôme de Technicien Supérieur en gestion commerciale*, Université d'Abomey Calavi, Cotonou, 73 p.
- Huybrechts A. (1971), Le rôle du progrès des transports dans les économies sous-développées, *Revue économique*, 22, 1, 140-162.
- Lihoussou M. (2014), Port et désenclavement territorial : cas de l'arrière-pays du port de Cotonou, *Thèse de Doctorat*, Université du Havre, Le Havre, 461 p.
- Mingat A, Ndem F., Seurat A. (2013), La mesure de l'analphabétisme en question. Le cas de l'Afrique subsaharienne, *Cahiers de la recherche sur l'éducation et les savoirs*, 12, 25-47.
- N'Guessan N. (2003), Amélioration du transport de transit en Afrique de l'Ouest, *1^{re} session du comité intergouvernemental préparatoire de la conférence ministérielle internationale sur la coopération en transport de transit*, New-York, 23-27 juin, 47 p.
- OIC (2017), Bulletin statistique du chargeur, *Revue statistique de l'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC)*, 5 juin, Abidjan, 54 p.
- PAA, Groupement Groupe Défi et stratégies, Logistics et Supply Chain Consulting (2016), *Etude de l'efficacité du pré et post acheminement sur la compétitivité du port d'Abidjan, Rapport final*, Port Autonome d'Abidjan (PAA), Abidjan, 214 p.
- PAA (2013), Port d'Abidjan, destination privilégié des pays de l'hinterland, *Info Magasine*, n°93, Port Autonome d'Abidjan (PAA), Abidjan, 54 p.
- SAANA Consulting (2015), Accélérer les échanges commerciaux en Afrique de l'Ouest (ATWA), *Rapport final de la 1^{re} étape*, Résumé, 40 p.
- UEMOA (2002), Programme de simplification et d'harmonisation des procédures administratives et de transit portuaire au sein de l'UEMOA, *Commission de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA)*, Ouagadougou, 27 p.
- Yao B. D., Dakoury G. D. F., Toure M. (2017), Le stationnement des camions poids lourds dans la zone portuaire d'Abidjan : un problème pour la ville et son port, *Le port dans la ville*, Éditions EMS, 329-341.

Chapitre 10.

Environnement socioéconomique de la mobilité des travailleurs du port d'Abidjan

*LOBA Akou Don Franck Valéry
N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard
MOUTO Gnakan Maguil*

Résumé

Le présent article est une contribution à l'étude de la mobilité des travailleurs de la zone portuaire d'Abidjan. L'objectif assigné à cette recherche a été d'identifier les moyens de transport assurant la mobilité des travailleurs, ainsi que les paramètres socioéconomiques qui influencent les choix de mobilité opérés.

La collecte de données repose sur la recherche documentaire et l'administration d'un questionnaire à 80 travailleurs issus de différentes directions de l'administration portuaire.

Les résultats obtenus ont permis d'identifier trois modes de transport assurant la mobilité des travailleurs du port d'Abidjan. Les transports collectifs de type populaire sont les plus sollicités (45 %). Le recours au véhicule personnel est tout aussi mobilisé (43,25 %). Des paramètres d'ordre socioéconomique (statut d'occupation du logement) et géographique (éloignement du travail) conditionnent les choix de mobilité des travailleurs.

Mots-clés : mobilité, transport, travailleurs, port, Abidjan.

Abstract

Socioeconomic environment of the port workers 'mobility in Abidjan

This paper is a contribution to the study of the port workers 'mobility in the Abidjan port area. It aims to identify the means of transport ensuring workers' mobility, as well as the socio-economic parameters influencing their choices. First, a review of the scientific literature concerned was led. Then, a questionnaire was administered to 80 workers from different sectors of the Harbor Authority.

The results obtained get it possible to identify three modes of transport ensuring the mobility of workers in the port of Abidjan. Public transport is the most popular (45%), just before the use of personal vehicles (43.25%). Socio-economic parameters (housing occupation status) and geographical parameters (distance from work) influence workers' mobility choices.

Keywords: mobility, transport, workers, port, Abidjan.

Introduction

Il y a un peu plus d'un demi-siècle, la ville d'Abidjan n'était qu'une petite bourgade. Sa position en bordure d'un système lagunaire et sa proximité avec l'océan atlantique ont fait d'elle un emplacement stratégique dans le processus de mise en valeur du littoral de la colonie de Côte-d'Ivoire (Tapé, 2004).

Depuis lors, Abidjan est devenu le premier foyer de peuplement urbain en Côte-d'Ivoire. Environ 25 % de la population urbaine nationale s'y concentre. Sa population est passée de 500 000 habitants en 1965 à 4 395 243 habitants en 2014 (RGPH, 2014). Cette croissance démographique a eu une incidence sur la dynamique spatiale de la ville. En effet, depuis l'accession à l'indépendance de la Côte-d'Ivoire en 1960, la ville s'est progressivement étirée d'est en ouest d'une part, et vers le nord d'autre part (Dembélé, 2008). Cette croissance impose une nouvelle organisation de la vie urbaine portée par la formation de nouveaux lotissements de plus en plus éloignés du centre-noyau initial de la ville. En effet, si l'actuelle commune du plateau et ses environs constituaient à l'époque coloniale le noyau central par excellence de la ville, ce n'est plus le cas aujourd'hui, en termes strictement géométriques. La croissance de la ville pourrait

se résumer à un développement d'anneaux concentriques depuis le centre-noyau colonial. Cette dynamique pose plusieurs problèmes en termes d'infrastructures et d'aménagement urbain, de logistique, mais surtout de circulation et de mobilité (Dembélé, 2008 ; Nicolas et Pascal, 2009).

L'effectivité des migrations pendulaires quotidiennes conduit les populations à parcourir des distances plus grandes du fait de l'étalement croissant de la ville (Adolehoume et Bi Nagone 2002 ; Dembélé, 2008). Dans ce contexte d'extension spatiale, notre attention s'est portée sur la mobilité des travailleurs du port d'Abidjan. Ce choix se justifie par le fait que le port est une des entreprises majeures du tissu économique de la ville d'Abidjan, et donc un important point de convergence de travailleurs : au moins 10 000 personnes par jour. Comment ces travailleurs du port rallient-ils de façon quotidienne bureau et domicile ? Quels sont les déterminants de leur environnement socioéconomique et géographique qui influencent leurs recours à un mode de transport ? Répondre à ces préoccupations nous a conduits à suivre une certaine démarche présentée dans les lignes qui suivent.

Méthodologie

Outre le travail de recherche documentaire dans la littérature scientifique et les productions institutionnelles, la méthodologie repose sur la production de données, dans un champ où elles n'existent pas et sur leur traitement.

La procédure d'acquisition des données

La collecte des données nécessaires à la présente recherche s'est appuyée fondamentalement sur l'administration d'un questionnaire à un échantillon de travailleurs (administratifs) exerçant au port d'Abidjan. La figure 1 situe le champ d'expérimentation de l'étude. Le questionnaire constitué à cet effet s'est intéressé à l'identification sociodémographique des travailleurs, à leur profil économique, à la composition et au niveau d'équipement de leur ménage, enfin au mode de transport assurant leur mobilité entre le domicile et les locaux du port.

La constitution de l'échantillon a reposé sur une approche non probabiliste. Deux raisons ont milité en faveur de cette approche. Dans

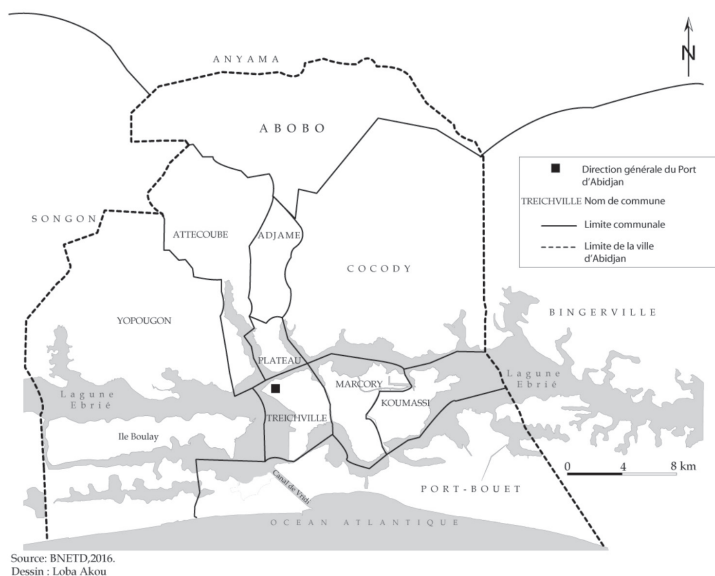
la littérature, il n'y a pratiquement pas d'étude récente et précise, à même de nous situer sur les effectifs du personnel administratif du PAA (Port Autonome d'Abidjan). De plus, l'accès au personnel de cette entreprise obéit à un certain nombre de procédures qui ne garantissent pas au chercheur d'atteindre un grand nombre.

Une fois l'autorisation de la direction générale du port accordée, une dizaine de directions ont été ciblées. Il avait été prévu de sélectionner vingt travailleurs par direction. Suivant les procédures admises par l'administration du port pour ce genre d'enquête, les chefs du personnel des différentes directions ont été l'interface entre nous et les travailleurs. Avec eux, nous avons procédé au choix des agents devant participer à l'enquête. Ce choix s'est construit autour de critères d'ordre professionnel et socioéconomique, de sorte à ce qu'un échantillon varié soit constitué. Ainsi, aucune exclusion liée au sexe, à l'ancienneté, au grade, au lieu de résidence et à la fonction n'a été pratiquée, malgré le risque qu'il en fût ainsi.

Les chefs du personnel (conformément à la procédure du Port Autonome d'Abidjan) furent chargés de la ventilation du questionnaire aux travailleurs choisis.

À l'issue des investigations et du contrôle qui s'en est suivi, on a pu constituer un échantillon de 80 sujets. Une moitié étant constituée d'agents de bureau et l'autre de cadres. Cet échantillon est représentatif de la force de travail administrative disponible à ce jour au port. Il concerne des travailleurs provenant de 7 des 10 communes que compte Abidjan, ainsi que de résidents des villes de Bonoua et de Grand-Bassam. D'importantes difficultés ont émaillé le processus de collecte de données. De nombreux agents, nonobstant l'implication de leur hiérarchie, ou, peut-être à cause de cette implication, n'ont pas voulu participer à l'enquête. Faut-il relever à ce niveau que près d'une quarantaine n'a pu être intégrée à l'échantillon du fait de refus de certains travailleurs de répondre à certaines questions, qui à leurs yeux appellent des réponses sensibles ou confidentielles. Cette situation a limité la taille de notre échantillon aux 80 travailleurs précédemment cités.

Figure 1 : Situation des services administratifs du PAA dans le contexte géographique urbain d'Abidjan



Mode de traitement des données

Les données collectées via le questionnaire ont été saisies sur le logiciel de traitement de données statistiques *Sphynx* en sa version 5. Un dépouillement manuel a été préalablement effectué afin de s'assurer de la qualité de collecte de l'information.

Le mode de transport des travailleurs a été choisi comme variable dépendante. Trois modalités la structurent : le véhicule personnel, le transport collectif et le transport individualisé (taxi compteur). À partir de ces trois modalités, une série de tableaux de contingence a été élaboré avec les indicateurs que sont : le sexe du travailleur, son âge, son ancienneté dans l'emploi, son statut matrimonial, son niveau d'étude, sa commune de résidence, son statut d'occupation de logement, son heure de départ pour le travail le matin, son heure de retour au domicile après la journée de travail et son appréciation de la longueur du trajet, suivant le type de moyen de transport sollicité. En procédant ainsi, nous voulons présenter les éventuelles influences du profil sociodémographique et économique sur le recours aux différents moyens de déplacement choisis par les travailleurs du PAA. Pour ce faire un test de χ^2 au seuil de significativité de 5 % a été sollicité. Toutefois que la *p-value* obtenue est inférieure au seuil de significativité de 5 %, on conclura à une relation d'influence signifi-

cative entre l’option de mobilité et la variable indépendante testée. Ce sont les commentaires issus de ces croisements qui constituent l’ossature des résultats de ce travail de recherche.

Résultats : mise au jour des pratiques de mobilité des travailleurs du port d’Abidjan

La section des résultats s’articule autour de trois principaux points. Le premier est en rapport avec l’identification des moyens de déplacement assurant la mobilité pendulaire quotidienne. Le second point en rapport avec les déterminants sociodémographiques de la population de travailleurs, met en évidence l’influence de ceux-ci sur le choix du moyen de déplacement. Enfin le troisième point en rapport avec la commune de résidence du travailleur, tente d’établir une relation entre la distance et le moyen de mobilité choisi par le travailleur.

1. Moyens de déplacement de la force de travail du port d’Abidjan

Trois principaux moyens de déplacement sont sollicités par les agents du PAA pour rallier leur lieu de travail. Les transports dits collectifs constitués des Gbaka, des Wôrô-wôrô et des bus et bateaux-bus de la SOTRA sont les plus sollicités ; 45 % du personnel les empruntent quotidiennement. Quant à ceux des agents du PAA se déplaçant à partir d’un véhicule personnel, ils sont estimés à 43,25 %. Quant au recours au transport de type individualisé (taxi compteur), il ne concerne que 11,25 % du personnel interrogé. Le tableau 1 livre une synthèse de la répartition des options de mobilité des enquêtés.

Tableau 1 : Répartition des enquêtés suivant le moyen de locomotion

Moyens de mobilité	Total
Transport collectif	36
Transport individuel	9
Véhicule personnel	35
Total général	80

Source : d’après l’enquête par questionnaire, 2017.

Ce constat étant établi, il faut rechercher les éventuels facteurs qui peuvent rendre compte de cette répartition, qu'ils soient sociodémographiques, économiques et géographiques.

2. Impact des caractéristiques sociodémographiques et économiques des travailleurs sur le choix du moyen de mobilité

2.1. Influence du genre du personnel sur les options de mobilité

Dans l'échantillon constitué, plus de la moitié (52,18 %) des femmes ont recours à l'usage d'un véhicule personnel, 34,78 % au transport collectif et 13,04 % au transport privé individualisé. Chez les individus de sexe masculin, le recours au transport collectif est estimé à 49,12 %, celui relatif au transport individualisé à 10,57 % et 40,31 % pour les véhicules personnels (tableau 2).

Tableau 2 : Usage des moyens de transport selon le genre

Moyens de mobilité	Féminin	Masculin	Total général
Transport collectif	8	28	36
Transport individuel	3	6	9
Véhicule personnel	12	23	35
Total général	23	57	80

Source : d'après l'enquête par questionnaire, 2017.

Les femmes sollicitent moins le transport collectif que les hommes et ont plus recours au véhicule personnel que ces derniers. Le transport individualisé est l'option la moins sollicitée tant chez les hommes que chez les femmes.

Toutefois au vu de la valeur de la *p-value* découlant du test de khi² estimé à 0.505, on ne peut affirmer d'un point de vue statistique d'une significativité de la relation d'influence du genre sur les options de mobilité.

2.2. Influence de l'âge du personnel de travail sur les options de mobilité

La tranche d'âge la plus jeune (les moins de 25 ans) ne sollicite que le transport collectif et individuel et ce à égale proportion. Chez

les 25-40 ans et les 40-50 ans, la proportion ayant recours au transport individualisé n'excède pas 12 %. Chez les 25-40 ans, le transport collectif domine à 48,5 % quand l'usage du véhicule personnel se situe à 40 %. Dans la population de 40 à 50 ans, la moitié sollicite le véhicule personnel et 40 % le transport collectif.

Dans la catégorie la plus âgée (les plus de 50 ans), le transport collectif et le véhicule personnel représentent chacun 46,15 % des options de recours de moyen de mobilité (tableau 3).

Tableau 3 : Sollicitation des moyens de transport selon la tranche d'âge

Moyens de mobilité	0-25 ans	25-40 ans	40-50 ans	Plus de 50 ans	Total général
Transport collectif	1	17	12	6	36
Transport individuel	1	4	3	1	9
Véhicule personnel	0	14	15	6	35
Total général	2	35	30	13	80

Source : d'après l'enquête par questionnaire, 2017.

On remarque que l'usage du véhicule personnel apparaît au-delà de 25 ans et se maintient après 50 ans, dans des proportions quasi similaires à celles observées chez les 25-40 et 40-50 ans. Le recours au transport collectif est quasi constant dans toutes les catégories d'âge (oscille entre 40 et 50 %).

Du fait d'une *p-value* de 0.621 supérieure au seuil de significativité de 5 %, on ne peut pas conclure à une généralisation possible de l'observation faite entre l'âge et l'option de mobilité. Autrement dit, la dépendance entre l'âge et les moyens de mobilité n'est pas significative.

2.3. Influence du statut matrimonial sur les options de mobilité

Les individus célibataires sollicitent le transport collectif à hauteur de 62,5 %. Seulement 15,6 % ont dit avoir recours au taxi compteur et 21,9 % disposent d'un véhicule. Dans la population de personnes mariées, 33,33 % sollicitent le transport collectif et 57,7 % recourent à un véhicule personnel. La proportion faisant usage du transport individuel est estimée à 8,8 %. Chez les veufs et divorcés, la propension à l'usage du véhicule personnel domine (tableau 4).

Plus le statut matrimonial est défini par le mariage, plus le recours au véhicule personnel est affirmé. On note que 74,3 % des usagers de véhicules personnels sont mariés quand 55,5 % des usagers de transport collectif ont le profil de célibataire. Dans la même lancée, on observe que 20 % des usagers de véhicules personnels sont célibataires, quand 41 % des usagers de transport collectif sont mariés.

Tableau 4 : Choix du moyen de transport selon le statut matrimonial

Situation matrimoniale	Moyens de mobilité			Total général
	Transport collectif	Transport individuel	Véhicule personnel	
Célibataire	20	5	7	32
Divorcé	0	0	1	1
Marié	15	4	26	45
Veuf/Veuve	1	0	1	2
Total général	36	9	35	80

Source : d'après l'enquête par questionnaire, 2017.

Avec une *p-value* de 0.07, l'on devrait logiquement conclure à une non dépendance entre le statut matrimonial et les moyens de mobilité. Toutefois du fait que la *p-value* (7 %) soit proche du seuil de 5 %, on pourrait s'avancer à émettre avec prudence d'une relative influence du statut matrimonial sur les recours de mobilité.

2.4. Influence du niveau d'instruction sur les options de mobilité

Dans cette étude, 85 % des personnes interrogées ont fait des études supérieures. 48,5 % parmi eux disposent d'un véhicule personnel, 41,1 % sollicitent le transport collectif, quand seulement 10,4 % ont recours au taxi compteur.

Dans la population de travailleurs ayant le niveau secondaire, 55,5 % sollicitent le transport en commun et l'effectif restant sollicite de façon égale le taxi compteur et le véhicule personnel (tableau 5).

Les individus ayant déclaré n'avoir jamais reçu d'instruction sollicitent de façon exclusive le transport en commun.

Le mode de déplacement avec le véhicule personnel semble être porté par le niveau d'étude, car 94,3 % de ceux qui en détiennent ont fait des études supérieures. Seulement au vu de la *p-value* du test de

khi² estimée à 0.168, on ne peut pas conclure d'un point de vue statistique à une dépendance entre le niveau d'instruction et les options de mobilité.

Tableau 5 : Répartition des enquêtés suivant le niveau d'étude

Niveau d'étude	Moyens de mobilité			Total général
	Transport collectif	Transport individuel	Véhicule personnel	
Sans	3	0	0	3
Secondaire	5	2	2	9
Supérieur	28	7	33	68
Total général	36	9	35	80

Source : d'après l'enquête par questionnaire, 2017.

2.5. Influence du statut d'occupation de logement sur les options de mobilité

Dans l'échantillon réuni pour cette étude, 71,25 % ont le statut de locataire, quand 28,75 % ont déclaré être propriétaire du logement qu'ils occupent. Les propriétaires sollicitent à 65 % un véhicule personnel pour effectuer la migration de travail ; et 35 % parmi eux ont recours au transport collectif. Dans la catégorie des locataires, 49,1 % font usage du transport collectif, 35,08 % ont recours à un véhicule personnel et 15,2 % recourent au taxi compteur (tableau 6).

Tableau 6 : Répartition des enquêtés selon le statut d'occupation du logement et les moyens de mobilité

Moyens de mobilité	Locataire	Propriétaire	Total général
Transport collectif	28	8	36
Transport individuel	9	0	9
Véhicule personnel	20	15	35
Total général	57	23	80

Source : d'après l'enquête par questionnaire, 2017.

Le statut de propriétaire de logement semble s’accompagner du recours à un véhicule personnel pour accéder au lieu de travail.

L’estimation de la *p-value* du test de khi² à 0.020 confirme la relation de dépendance entre le statut d’occupation du logement et les options de mobilité que l’analyse empirique des données du tableau a mis en évidence.

2.6. Influence du statut de l’ancienneté dans l’emploi sur les options de mobilité

Plus de la moitié des personnes interrogées ont été recrutées comme agent au port d’Abidjan après 2010. 40 % ont rejoint le PAA entre 2000 et 2010 ; 6,25 % entre 1990 et 2000 enfin 2,5 % avant 1990. On observe que dans toutes ces catégories, le transport collectif et le véhicule personnel sont les modalités de ralliement du lieu de travail les plus sollicitées. Chez les agents les moins anciens revenant moins de 10 ans de service (recrutés après 2010), 46,34 % disposent d’un véhicule personnel quand 43,90 % recourent au transport en commun. Chez les agents recrutés entre 2000 et 2010, 46,87 % utilisent le transport collectif et 37,5 % un véhicule personnel (tableau 7).

Tableau 7 : Variabilité de l’emploi des modes de transport selon l’ancienneté dans l’emploi

Année de prise de fonction	Moyens de mobilité			Total général
	Transport collectif	Transport individuel	Véhicule personnel	
Avant 1990	1	0	1	2
1990-2000	2	0	3	5
2000-2010	15	5	12	32
Après 2010	18	4	19	41
Total général	36	9	35	80

Source : d’après l’enquête par questionnaire, 2017.

Plus l’on est ancien dans l’entreprise, plus la probabilité d’effectuer la mobilité de travail avec un véhicule personnel est grande. Cette tendance est aussi observable pour l’usage des transports collectifs.

Seulement cette observation ne peut être généralisable. En effet d'un fait d'une *p-value* de 0.905 au test de khi² on ne peut pas conclure à une éventuelle dépendance entre l'ancienneté dans l'exercice de la fonction et l'option de mobilité.

3. Impact des paramètres géographiques sur le choix du moyen de mobilité

3.1. Incidence de la commune de résidence

Les investigations révèlent que 25 % des travailleurs sollicitant le transport en mode collectif résident dans la partie sud d'Abidjan où est basé le siège administratif du port.

Dans la partie nord d'Abidjan plus éloignée du domaine portuaire, 69,44 % des agents sollicitent les transports collectifs.

Sur les 3 travailleurs résidant hors d'Abidjan, 2 ont recours au transport collectif et sont logés dans la ville de Bonoua située à environ 60 km à l'est d'Abidjan.

Pour ce qui est du recours au taxi compteur, 77,7 % des personnes qui y ont recours, résident dans la partie sud de la ville. Les 22,3 % restant se répartissent dans les communes de Cocody et de Yopougon au nord d'Abidjan.

On remarque que 62,8 % des individus disposant d'un véhicule résident dans les communes situées au nord de la ville. 34,3 % des usagers de véhicule personnel élisent domicile au sud de la ville et 2,9 %, (soit 1 seul travailleur) réside hors d'Abidjan dans la ville balnéaire de Grand-Bassam (située à 45 km à l'est d'Abidjan).

On observe que la sollicitation la plus importante du véhicule personnel provient des communes de Grand-Bassam et de Cocody où respectivement 100 % et 64,28 % des agents y ont recours pour effectuer leur mobilité de travail. Les communes de Bonoua et d'Abo-bo sont celles où aucune sollicitation de véhicule personnel n'a été observée.

Quant au transport collectif, Yopougon est l'une des communes où les travailleurs y ont le plus recours soit 72,22 %.

Pour ce qui est du taxi compteur, Treichville arrive en tête des sollicitations avec 40 % d'usage (tableau 8).

La commune de résidence exprime l'éloignement d'avec le lieu de travail. Le test de khi² met en évidence une dépendance entre

la résidence et le moyen de mobilité. La *p-value* de 0.043 obtenu à cet effet en est la parfaite illustration. Autrement dit, l'éloignement conditionne les options de mobilité définies par les travailleurs.

Tableau 8 : Choix du moyen de mobilité suivant la résidence

Commune de résidence	Moyens de mobilité			Total général
	Transport collectif	Transport individuel	Véhicule personnel	
Abidjan Nord				
Abobo	3	0	0	3
Yopougon	13	1	4	18
Cocody	9	1	18	28
Abidjan Sud				
Koumassi	4	2	4	10
Marcory	2	2	2	6
Port-Bouët	2	1	4	7
Treichville	1	2	2	5
Hors d'Abidjan				
Grand-Bassam	0	0	1	1
Bonoua	2	0	0	2
Total général	36	9	35	80

Source : d'après l'enquête par questionnaire, 2017.

3.2. Appréciation de la longueur du trajet suivant le type de moyen de transport sollicité

La présente section met en avant les appréciations subjectives des personnes interrogées (tableau 9). 71,4 % des travailleurs possédant un véhicule (soit 25 sur 35) jugent la distance les séparant du port d'Abidjan « trop longue ». 60 % de ceux-ci résident dans la commune de Cocody, 16 % à Koumassi, 12 % à Yopougon, 8 % à Port-Bouët et 2 % à Grand-Bassam. On observe que 72 % de cet effectif résident dans la partie nord de la ville d'Abidjan.

Quant à ceux ayant recours au transport collectif, 22 sur 36 soit 61,11 % jugent trop longue la distance à parcourir pour rallier le lieu de travail. Dix-neuf travailleurs sur vingt-deux soit 86,3 % résident

dans la partie nord de la ville, précisément dans les communes de Yopougon, Cocody et Abobo. Les plus nombreux, soit 75 % proviennent de Yopougon et de Cocody. On observe dans cette catégorie la présence de 2 travailleurs en provenance de Bonoua et un seul résidant à Abidjan sud, à Koumassi en l’occurrence.

Pour les usagers des taxis compteurs, (3/9, soit 30 %) ont jugé la distance à parcourir pour rallier le port d’Abidjan trop longue. Ils sont logés dans les communes de Cocody, Port-Bouët et Treichville.

En somme, peu importe le type de moyen de mobilité, il y a 62,5 % de l’échantillon (soit 50 travailleurs) qui ont jugé trop longue la distance à parcourir pour rallier le port d’Abidjan. Cet avis semble équitablement partagé entre les utilisateurs de transport public ou privé, et ceux possédant un véhicule personnel. 9 fois sur 10, les travailleurs partageant cet avis résident en dehors de la commune de Treichville, siège du PAA, et pour environ 2/3 d’entre eux dans la partie nord de la ville, dans les communes de Yopougon, Cocody et Abobo. La possession de véhicule ne semble pas atténuer le sentiment de longueur de la distance parcourue.

Tableau 9 : Avis des enquêtés suivant la résidence et le moyen de transport

Commune de résidence	Estimation distance maison/travail	Transport collectif	Transport individuel	Véhicule personnel	Total général
Abobo	Courte	1			1
	Trop longue	2			2
Total Abobo		3			3
Bonoua	Trop longue	2			2
Total Bonoua		2			2
Cocody	Courte	2		1	3
	Moyen			1	1
	Sans avis			1	1
	Trop longue	7	1	15	23
Total Cocody		9	1	18	28
Grand-Bassam	Trop longue			1	1
Total Grand-Bassam				1	1

Commune de résidence	Estimation distance maison/travail	Transport collectif	Transport individuel	Véhicule personnel	Total général
Koumassi	Courte	3	1		4
	Moyen		1		1
	Trop longue	1		4	5
Total Koumassi		4	2	4	10
Marcory	Courte	2	2	1	5
	Sans avis			1	1
Total Marcory		2	2	2	6
Port-Bouët	Courte	1		2	3
	Sans avis	1			1
	Trop longue		1	2	3
Total Port-Bouët		2	1	4	7
Treichville	Courte	1	1	2	4
	Trop longue		1		1
Total Treichville		1	2	2	5
Yopougon	Courte		1		1
	Moyen	2		1	3
	Sans avis	1			1
	Trop longue	10		3	13
Total Yopougon		13	1	4	18
Total général		36	9	35	80

Source : d'après l'enquête par questionnaire, 2017.

Le tableau 10 synthétise ces données. L'exercice a consisté à mettre en relation l'appréciation de la distance parcourue avec les options de recours de mobilité.

Au seuil de signification de 5 % du test de khi², la dépendance entre l'appréciation de la distance quotidiennement parcourue par le travailleur et les modalités de l'option de mobilité paraît significative. En effet, la p-value obtenue est estimée 0.0001, soit inférieure au seuil de significativité de 5 %. On peut donc conclure que la typologie de moyen de déplacement sollicité influence la perception de la distance parcourue par le travailleur du port d'Abidjan.

Tableau 10 : Avis des enquêtés suivant la résidence et le moyen de transport

Option de mobilité	Appréciation de la distance quotidiennement parcourue par le travailleur				Total général
	Courte	Moyen	Sans avis	Trop longue	
Collectif	17	0	26	37	80
Individuel	7	12	0	38	57
Personnel	0	4	20	21	45
Collectif, individuel et personnel	47	8	0	16	71
Total général	71	24	46	112	253

Source : d'après l'enquête par questionnaire, 2017.

3.3. Impact des paramètres de distance en relation avec les heures de départ sur le choix du moyen de mobilité

3.3.1. Heure de départ pour le travail le matin

Les heures de départ pour le travail antérieur à 05 h00 au matin (3,75 % de l'ensemble des départs matinaux), sont observées dans les communes les plus éloignées du port (Yopougon, Abobo, Cocody) situées au nord d'Abidjan, et Bonoua située à une soixantaine de kilomètres à l'est et ce, que l'on soit en présence de transport collectif ou de véhicule personnel.

On observe que 35 % des départs matinaux sont observés entre 05 h00 et 06 h00. Ceux-ci sont exécutés à 64,2 % pour le transport collectif, à 21,4 % par les véhicules personnels et à 14,3 % par les taxis compteurs.

Les départs matinaux les plus tardifs, c'est-à-dire entre 06 h00 et 07 h00, sont les plus nombreux. Ils constituent 61,25 % des départs matinaux. 30,6 % sont réalisés avec le transport collectif ; 59,1 % avec les véhicules personnels et 10,3 % avec les taxis compteurs.

Dans les communes de Grand-Bassam et de Treichville, la seule tranche horaire de départ observée est entre 06 h00 et 07 h00. On rappelle que Treichville est la commune abritant le port d'Abidjan. Ces deux communes représentent 12,2 % des départs enregistrés entre 06 h et 07 h. 87,8 % des départs dans cette tranche horaire sont

donc le fait des autres communes. La commune de Cocody représente 42,85 % de départ entre 06h et 07h, lesquels départs sont assurés à 76,2 % par des véhicules personnels (tableau 11).

Tableau 11 : Choix du type de transport selon la résidence et l'heure de départ pour le travail

Commune de résidence	Heure de départ	Transport collectif	Transport individuel	Véhicule personnel	Total général
Abobo	Avant 05h	1	0	0	1
	Entre 05h-06h	2	0	0	2
Total Abobo		3	0	0	3
Bonoua	Entre 05h-06h	2	0	0	2
Total Bonoua		2	0	0	2
Cocody	Avant 05h	1	0	0	1
	Entre 05h-06h	3	1	2	6
	Entre 06h-07h	5	0	16	21
Total Cocody		9	1	18	28
Grand-Bassam	Entre 06h-07h	0	0	1	1
Total Grand-Bassam		0	0	1	1
Koumassi	Entre 05h-06h	1	1	2	4
	Entre 06h-07h	3	1	2	6
Total Koumassi		4	2	4	10
Marcory	Entre 05h-06h	0	1	0	1
	Entre 06h-07h	2	1	2	5
Total Marcory		2	2	2	6
Port-Bouët	Entre 05h-06h	2	1	0	3
	Entre 06h-07h	0	0	4	4
Total Port-Bouët		2	1	4	7
Treichville	Entre 06h-07h	1	2	2	5
Total Treichville		1	2	2	5
Yopougon	Avant 05h	1	0	0	1
	Entre 05h-06h	8	0	2	10
	Entre 06h-07h	4	1	2	7
Total Yopougon		13	1	4	18
Total général		36	9	35	80

Source : d'après l'enquête par questionnaire, 2017.

On peut donc affirmer que l'éloignement du lieu de résidence par rapport à la localisation du port, conditionne dans une certaine mesure les horaires de départ du domicile en direction des locaux du port, lesquels horaires sont aussi influencés par le moyen de mobilité sollicité par le travailleur.

3.3.2. Heure du retour au domicile après la journée de travail

Les tranches horaires les plus fréquentes pour le retour à domicile s'observent entre 16h et 17h d'une part, et entre 17h et 18h d'autre part. Elles se retrouvent dans les 9 communes où résident le personnel réuni dans cet échantillon. On observe que 55 % de ces mobilités de retour effectuées entre 16h et 18h le sont au moyen des transports collectifs. On observe que la commune d'Abobo (la plus éloignée du port au vue de la configuration du réseau routier d'Abidjan) au nombre des communes de résidence situées en Abidjan, est la seule où les travailleurs descendent avant 18h. À l'extérieur d'Abidjan, Bonoua et Grand-Bassam enregistrent des heures de descente respectivement évaluées à avant 18h et à avant 17h. Si pour Grand-Bassam, c'est le véhicule personnel qui assure la liaison, à Bonoua la mobilité est assurée au moyen du réseau de transport collectif.

Les retours entamés entre 18h et 20h sont observés dans 6 communes sur 9. Quatre d'entre elles sont dans la partie sud d'Abidjan, espace géographiquement plus proche du port. Les deux autres communes où s'observe cette tranche (de 18h à 20h) sont Cocody et Yopougon dans le nord de la ville, géographiquement plus distante des locaux du port d'Abidjan. À Cocody, 5/6 des « adeptes » de cette tranche horaire sont dotés de véhicule personnel. Quant aux résidents de Yopougon, ils ont tous recours au transport collectif.

Les retours au domicile après 20h sont uniquement observés à Treichville, commune où se trouve une partie des installations du port. Le travailleur concerné par cette tranche horaire effectue sa mobilité au moyen d'un véhicule personnel (tableau 12).

Tableau 12 : Choix du type de transport selon la résidence et l'heure de retour à domicile

Commune de résidence	Heure de départ	Transport collectif	Transport individuel	Véhicule personnel	Total général
Abobo	entre 16h-17h	2	0	0	2
	entre 17h-18h	1	0	0	1
Total Abobo		3	0	0	3

Commune de résidence	Heure de départ	Transport collectif	Transport individuel	Véhicule personnel	Total général
Bonoua	entre 16h-17h	2	0	0	2
Total Bonoua		2	0	0	2
Cocody	entre 16h-17h	7	0	4	11
	entre 17h-18h	2	0	9	11
	entre 18h-20h	0	1	5	6
Total Cocody		9	1	18	28
Grand-Bassam	entre 17h-18h	0	0	1	1
Total Grand-Bassam		0	0	1	1
Koumassi	entre 16h-17h	2	0	3	5
	entre 17h-18h	2	2	0	4
	entre 18h-20h	0	0	1	1
Total Koumassi		4	2	4	10
Marcory	entre 16h-17h	2	2	1	5
	entre 18h-20h	0	0	1	1
Total Marcory		2	2	2	6
Port-Bouët	entre 16h-17h	1	1	1	3
	entre 17h-18h	1	0	2	3
	entre 18h-20h	0	0	1	1
Total Port-Bouët		2	1	4	7
Treichville	entre 16h-17h	0	2	0	2
	entre 17h-18h	1	0	0	1
	entre 18h-20h	0	0	1	1
	après 20h	0	0	1	1
Total Treichville		1	2	2	5
Yopougon	entre 16h-17h	7	1	3	11
	entre 17h-18h	4	0	1	5
	entre 18h-20h	2	0	0	2
Total Yopougon		13	1	4	18
Total général		36	9	35	80

Source : d'après l'enquête par questionnaire, 2017.

On peut donc conclure, que l'éloignement du lieu de résidence par rapport à la localisation du port, conditionne dans une certaine

mesure les horaires des migrations de retour. Ces migrations de retour sont aussi influencées par le moyen de mobilité dont dispose le travailleur.

Discussion : des choix qui expriment les transformations sociales en cours

Aborder la question des mouvements pendulaires effectués par les travailleurs du port entre leur domicile et le domaine portuaire, nous a emmenés sur le champ des transports urbains pris ici comme support de la mobilité. La question relève tout autant de la géographie de la population que de la géographie des transports ou encore de la géographie urbaine, ouvert aux questions logistiques.

La thématique de la mobilité se présente comme un axe fort, bien utile dans la compréhension de la construction des nouvelles formes d'urbanité (Bertaud, 2003 ; Olugu, 2005). La position stratégique de l'espace portuaire dans le champ économique de la ville d'Abidjan, lui confère un statut particulier qui fait que l'on ne saurait négliger la mobilité pendulaire induite par ceux qui y travaillent (Tapé, 2004).

Les résultats acquis dans cette investigation mettent en exergue la montée des transports populaires privés. Environ un peu moins de la moitié des travailleurs interrogés ont recours à cette forme de transport pour rallier la zone portuaire les matins. Ce fait observé confirme les acquis des recherches antérieures sur le développement des Gbaka et des wôrô-wôrô, et leur part sans cesse croissante dans la mobilité des abidjanais (Adolehoume et Bi Nagone, 2002 ; Etende et Tsala, 2014). On impute leur développement à l'extension spatiale de la ville ces dernières années. Cette dynamique spatiale participe à rallonger les distances. Et devant l'incapacité des formes conventionnelles de transports urbains, ce type de transport populaire a pris le relais et détient parfois le monopole dans certains quartiers (Bertolini et Le Clercq F, 2003 ; Moundounga, 2011).

On observe aussi dans l'échantillon convoqué pour la présente étude, que l'autre moitié des travailleurs a recours à des véhicules d'usage personnel pour assurer leur mobilité pendulaire journalière. Ce résultat traduit une certaine accessibilité d'une classe de travailleur à posséder un véhicule (Jost et Michon, 2009). Olugu (2005) établit une relation positivement significative entre le développement du commerce de véhicules d'occasion importés, et la propension à assurer sa mobilité journalière par l'entremise d'un véhicule person-

nel. Depuis la fin des années 1990, la vente de véhicules importés connaît un franc succès. A ce stade de notre propos, les résultats du test de χ^2 indiquant une relation de dépendance avérée entre les paramètres socioéconomiques (que sont le statut d'occupation du logement, la commune de résidence) et les options de modalité de mobilité apparaissent comme un élément donnant au statut social du travailleur une place prépondérante dans la qualité du moyen de transport utilisé pour rallier son espace de travail. En effet, la possession du véhicule personnel a été positivement associée au statut socioéconomique, lequel attestant d'un certain standing confirmé par la commune de résidence. Toujours en rapport avec le véhicule personnel, il faut noter qu'il est perçu comme un signe d'émancipation (Bertolini et Le Clercq, 2003). À ce propos, les résultats de l'investigation menée dans le cadre de cette étude, peuvent corroborer cette assertion quand il est mis en exergue, que près de la moitié des femmes exerçant dans le domaine portuaire assurent leur mobilité pendulaire avec un véhicule personnel. Cette donnée confirme l'amélioration du statut de la femme dans le champ socioprofessionnel en Afrique au sud du Sahara en général. Les travaux dirigés par Yvonne Mignot-Lefebvre (1985) inscrivent la possession d'un véhicule personnel par des femmes urbaines comme la manifestation d'une émancipation économique. Aussi avons-nous remarqué l'influence du statut matrimonial sur la sollicitation d'un véhicule personnel dans le cadre de la mobilité pendulaire quotidienne. Cette donnée est aussi perçue comme un fait d'émancipation et d'adaptation aux normes du modernisme urbain. Sur la même lancée, la présente étude établit aussi une relation positive entre le recours au véhicule personnel et la propriété immobilière (Olugu, 2005 ; Jost et Michon, 2009).

Au plan spatial, la distribution du mode de déplacement est quasiment répartie de la même façon dans les trois secteurs identifiés du champ géographique de l'étude (Abidjan nord, Abidjan sud et la périphérie). Plus on s'éloigne du port, plus l'autonomie par le recours au véhicule personnel se précise. Gaschet (2001), Pouyanne (2004), Olugu (2005) et Moundounga (2011) partagent ce point de vue, quand ils analysent les impacts de l'étirement des villes sur la mobilité des travailleurs. C'est l'éloignement qui motive le recours à un moyen de mobilité qui paraît plus aisé. La preuve est dans notre échantillon. 63 % de ceux qui détiennent un véhicule personnel résident à l'extérieur de la commune abritant le port. Cela ne les empêche pas de dénoncer la longueur du trajet maison-bureau. En fait, la configuration et la qualité du réseau de communication urbain menant au port, sont à la base des difficultés de mobilité (Jost et Michon,

2009). Ce qui oblige les travailleurs résidents dans les communes les plus éloignées du port à quitter tôt leur domicile entre 05h et 06h le matin et à y retourner avant 17h en fin de journée. Cette difficulté à circuler est mise en évidence dans plusieurs métropoles d'Afrique au sud du Sahara. Elle influence les choix des travailleurs en terme de mobilité, et les motive à s'affranchir du transport populaire.

Conclusion

Au terme de cette réflexion, on retient que trois principaux modes de transport participent à la mobilité des travailleurs du port d'Abidjan. Si les transports collectifs de type populaire occupent une place importante, on a observé que le recours au véhicule personnel est tout aussi mobilisé. À ce sujet, on observe que des paramètres d'ordre social (statut d'occupation du logement, et dans une certaine mesure le statut matrimonial) et géographique (éloignement du travail) conditionnent le recours à ces deux principaux mode de déplacement.

L'extension de la ville d'Abidjan et la multiplication de zones résidentielles à sa périphérie, sont les facteurs spatiaux qui pourront faire, à court terme, du véhicule personnel, le moyen de déplacement le plus sollicité. Cette évolution, généralisée dans toute l'Afrique, conduit à rendre encore plus délicates les conditions de circulation urbaine, tout en étant aussi une forme de réponse des personnes à la dégradation ou à l'insuffisance des moyens de transport collectif. Avoir son véhicule personnel signe une entrée dans la modernité, une élévation du statut social, une attente de confort individuel. L'impact environnemental et par conséquent social de cette évolution n'est pas encore intégré aux pratiques de déplacement. Les travailleurs du port en sont un bon témoignage.

Références bibliographiques

- Adolehoume A.P., Bi Nagone Z. (2002), A comme Abidjan ou le système Gbakas, in Godard X. (éd.), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Editions Karthala – INRETS, p. 23-35.
- Appert M. (2005), Coordination des transports et de l'occupation de l'espace pour réduire la dépendance automobile dans la région métropolitaine de Londres, *Thèse de doctorat*, Université de Montpellier III, 723 p.

- Bertaud A. (2003), *The Spatial Organization of Cities: Deliberate outcome or unforeseen consequence?* World Development Report 2003, Washington, DC: World Bank, Background Paper, 28 p.
- Bertolini L., Le Clercq F. (2003), Urban development without more mobility by car? Lessons from Amsterdam, a multimodal urban region, *Environnement & Planning A*, 35, 4, 575-589.
- Coquery-Vidrovith C. (1993), *Histoire des villes d'Afrique noire. Des origines à la colonisation*, Albin Michel, 412 p.
- Dembélé O. (2008), Panorama des villes du littoral ivoirien, In *Géographie du littoral de la Côte-d'Ivoire : éléments de réflexion pour une politique de gestion intégrée*, Coopération interuniversitaire Abidjan (Côte-d'Ivoire / Nantes (France), 65-82.
- Gaschet F. (2001), *La polycentralité urbaine*, Thèse en Sciences Économiques, Université Montesquieu Bordeaux IV, décembre, 345 p.
- Mignot-Lefebvre Y. (1985), La sortie du travail invisible : les femmes dans l'économie, *Revue Tiers-Monde*, 26, 102, PUF, France, 478 p.
- Moundounga G.-O.B. (2011), Les mobilités des populations à faibles revenus à Libreville : l'exemple des quartiers périphériques, *Thèse de doctorat*, Université de Toulouse France, 354 p.
- Nicolas J. et Pascal M. (2009), *Abidjan en mouvement, Etude de la mobilité dans une métropole de l'Ouest Africain (Abidjan, Côte-d'Ivoire)*, Master en Architecture, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, 219 p.
- Olugu M. et Patrick J. (2005), *Dysfonctionnements de l'offre de transport en Afrique: cas de Yaoundé*, Document de travail, Banque Africaine de Développement, 262, mai, 37 p.
- Pouyanne G., (2004), *Forme urbaine et mobilité quotidienne*, *Thèse pour le doctorat en Sciences Ergonomiques*, Université Montesquieu-Bordeaux 4, 275 p.
- Tapé B. (2004), *Économie portuaire et maritime de la Côte-d'Ivoire-étude géographique*, *Thèse de doctorat d'état*, Université de Cocody, 868 p.

Chapitre 11.

Conditions de vie et organisation de la communauté des pêcheurs de Vridi-Zimbabwe en zone portuaire à Abidjan (Côte-d'Ivoire)

*LOBA Akou Don Franck Valéry
KOULAI-DJEDJE Edith
N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard*

Résumé

Le présent article aborde les conditions de vie et l'organisation socioprofessionnelle de la communauté des pêcheurs de Vridi-Zimbabwe à Abidjan. Elle se fonde sur une analyse du profil sociodémographique et économique de cette force de travail, ainsi que du mode de fonctionnement de l'activité de pêche qui s'y déroule.

La collecte des données a essentiellement reposé sur la tenue d'entretiens avec le responsable de la communauté des pêcheurs et l'administration d'un questionnaire à 98 pêcheurs-chefs de ménages.

L'étude met en évidence la précarité du cadre de vie et du mode d'organisation des membres de la communauté. Plus de 40 % des acteurs de la pêche ont entre 25 et 40 ans. La force de travail absorbée par cette activité implique de plus en plus de personnes qui ne sont pas issues de la migration, contrairement à ce qui était observé dans les années 1970.

L'organisation du travail est fondée sur un réseau communautaire. Cela a permis de maintenir 75 % des pêcheurs sur le site et a eu pour effet de limiter à 15 % le pourcentage de ceux qui ont dû

chercher un emploi extérieur, en l'occurrence dans la zone portuaire.

Mots-clés : pêcheur, conditions de vie, Vridi-Zimbabwe, Abidjan.

Abstract

Living conditions and organization of the fishing community of Vridi-Zimbabwe in the port area in Abidjan (Côte-d'Ivoire)

This paper aims to study the living conditions and socio-professional organization of the fishing community of Vridi-Zimbabwe in Abidjan. It is based on an analysis of the socio-demographic and economic profile of this labour force, as well as the way in which fishing activity takes place there.

Data collection was mainly based on interviews with the head of the fishing community and the administration of a questionnaire to 98 head-fishermen.

The study highlights the precarious living environment of community members and also their organizational mode. More than 40% of those involved in fishing are between 25 and 40 years old. The labour force absorbed by this activity involves more and more people who are not migrants, contrary to what was observed in the 1970s.

The organization of work on the basis of a community network has allowed the maintaining of 75% of the fishermen on the site. It had also restricted at 15% of all the fishermen those who had to seek outside employment, in this case in the port area.

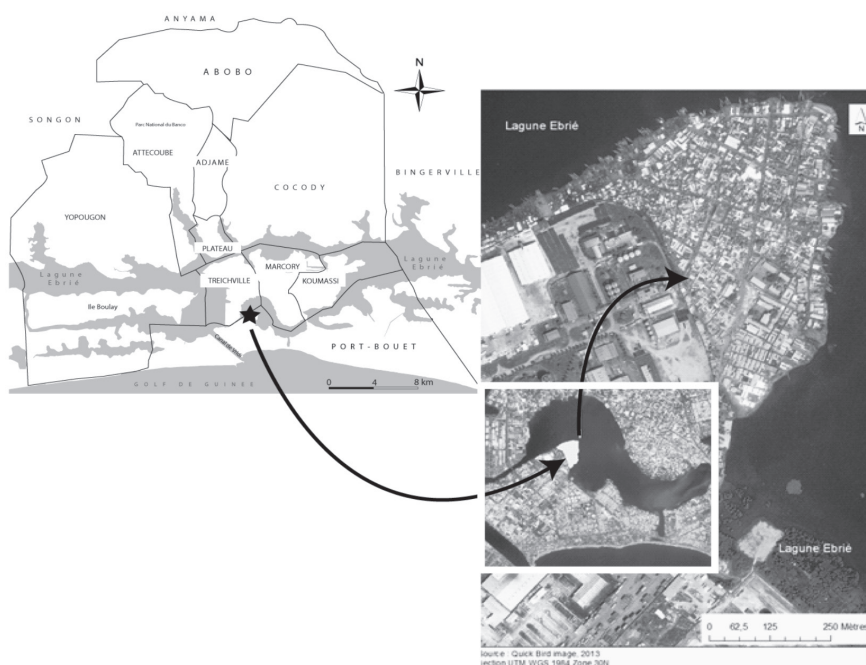
Keywords: fisherman, living conditions, Vridi-Zimbabwe, Abidjan.

Introduction

Le port figure au nombre des entreprises qui ont été mises en service avant l'accession de la Côte-d'Ivoire à l'indépendance. La croissance urbaine d'Abidjan en a été impactée. En effet, des entreprises de diverses origines spécialisées dans le commerce et le négoce international ont progressivement occupé l'espace du domaine portuaire, contribuant ainsi au rayonnement économique d'Abidjan. Ce processus s'est fait accompagner tous azimuts d'une prolifération d'activités et d'occupations informelles dans la périphérie immédiate du port. L'intensité des activités qui s'y sont dé-

veloppées, a abouti à une densification au plan démographique des terrains urbains adjacents au domaine portuaire. Au nombre de ces occupations, figure le peuplement de « Vridi-Zimbabwe ». Le site de Vridi-Zimbabwe, autrefois appelé la Pointe des fumeurs du fait de l'intense activité de fumage de poisson qui s'y déroulait, est peuplé depuis le début des années 1950. Il est situé dans la commune de Port-Bouët dans le sud de la ville d'Abidjan, plus précisément sur les berges de la lagune Ebrié dans la baie de Vridi (figure 1).

Figure 1 : Localisation du site de Vridi-Zimbabwe



Le peuplement de Vridi-Zimbabwe est la résultante d'une immigration issue de la région ouest-africaine en général et du golfe de Guinée en particulier (Weigel, 1989 ; Anoh, 2000). Vridi-Zimbabwe se définit aussi comme le refuge d'une force de travail en quête d'eldorado (Loba et Koulai, 2017). L'ouverture des entreprises à vocation industrielle à proximité du port, a donné de l'élan à la croissance des pêcheries de Vridi-Zimbabwe. Ce site devient à partir des années 1960, le centre de ravitaillement des marchés d'Abidjan en ressources halieutiques (Delauney, 1989). Le développement de l'économie halieutique ainsi induite, y est soutenu par l'extension démographique et spatiale d'Abidjan (Koulaï et Adou, 2017). Mais

en même temps, cette croissance instaurait l'amorce d'une bidonvillisation des berges lagunaires, qui officiellement relèvent du ressort du domaine portuaire (Loba et Koulaï, 2017). En l'espace de cinq décennies, Vridi-Zimbabwe a enregistré une croissance démographique constante et soutenue. Sa population actuelle fut estimée en 2014 à 33 000 habitants, quand on y dénombrerait moins de 5 000 habitants à la fin des années 1970 (INS, 2015).

Si l'activité économique de pêche, développée depuis des décennies par les populations de Vridi-Zimbabwe a fait l'objet de diverses recherches dans les sciences économiques et sociales, les réflexions engagées sur le profil socioéconomique des acteurs de la pêche n'abondent pas. Les conditions de vie des ménages vivant de la pêche ne sont pas suffisamment abordées ou sont effleurées. La revue de la littérature que nous avons entreprise nous a permis de mettre en évidence ce déficit de données sur le profil des acteurs de la pêche. Depuis 2015, l'exacerbation du conflit foncier opposant les habitants de Vridi-Zimbabwe à la direction générale du port, a soulevé de nombreuses interrogations sur le contenu social de ce quartier menacé de destruction et sur les éventuels risques de déstabilisation des activités de pêche qui s'y déroulent. Ce conflit a permis de mettre en évidence une réalité économique et spatiale méconnue. Il a aussi révélé que les chercheurs et les gouvernants ne disposent pas de données sur des acteurs d'un secteur de l'économie urbaine qui pèse tant démographiquement que spatialement. Dans le cadre de cette réflexion, nous nous proposons de dresser le profil socio-démographique et économique des membres de la communauté des pêcheurs résidant à Vridi-Zimbabwe et de mettre en lumière le mode d'organisation de la force de travail qu'elle constitue.

Méthodologie

Il est nécessaire de présenter tout d'abord la procédure de constitution de l'échantillon des pêcheurs interrogés dans le cadre de cette recherche et ensuite la procédure de collecte des données mobilisées.

La procédure de sélection de l'échantillon

Identifier le profil sociodémographique et économique de la force de travail résidant à Vridi-Zimbabwe, se présente comme une activité périlleuse et complexe et ce, dans la mesure où, nonobstant

les études déjà réalisées sur les activités halieutiques dans ce quartier de la commune de Port-Bouët, on ne dispose pas de statistiques exhaustives sur les effectifs des acteurs de la pêche. Le caractère informel du contexte socioéconomique qui préside au déroulé des activités halieutiques y est pour beaucoup. Néanmoins, les observations mises en évidence par les études antérieures (Anoh, 2000 ; Delauney, 1989 ; Koulaï et Adou, 2016 ; Loba et Koulaï, 2017), notamment celles mettant en exergue une certaine homogénéité socio-culturelle des acteurs de l'économie halieutique ainsi que leur organisation, nous ont servi de base dans la réflexion qui a conduit à la composition de l'échantillon.

La démarche pour l'administration du questionnaire à un échantillon de cette population a été enclenchée, par une série d'entretiens avec le chef de la communauté des activités de pêche. Les entretiens avec ce dernier nous ont conduit à bien cerner le mode d'organisation de cette communauté, mais n'ont pas pu nous fournir des indications précises sur l'effectif réel des personnes concernées. Cette démarche nous a permis d'être introduits auprès des pêcheurs. À ce niveau, il faut indiquer que le chef des pêcheurs nous a mis en contact avec ses relais auprès de la communauté que sont ses « notables ». À l'issue des entretiens préliminaires avec la hiérarchie de la communauté des pêcheurs, l'option a été prise de composer l'échantillon sur la base de l'aléatoire. Nous avons à cet effet recruté 5 enquêteurs, tous étudiants en géographie de niveau master. Leur expertise dans la conduite des enquêtes de masse à caractère socioéconomique a été le principal critère ayant conduit à leur choix. Après une semaine d'observation du site où vivent les pêcheurs, une numérotation des logements a été effectuée. C'est à l'issue de cette activité de marquage des cadres de vie des pêcheurs, que les ménages participants à l'enquête ont été tirés au sort. Les 98 pêcheurs composant cet échantillon sont représentatifs du contenu démographique et de l'activité halieutique de cette communauté. Ils ont été sélectionnés en différents endroits du site, et nous avons veillé à ce qu'ils ne soient pas issus de fratries.

Le questionnaire administré se structure en 3 grandes parties. La première relative à des informations d'ordre sociodémographique et économique sur le chef de ménage et le ménage, la seconde en rapport avec les commodités de leur cadre de vie et la troisième en relation avec le fonctionnement de leur pêcherie et leur rapport avec le domaine portuaire.

La procédure de traitement des données

Les données collectées *via* le questionnaire ont été saisies sur le logiciel de traitement de données statistiques *Sphynx* en sa version 5 et exportées sous Microsoft Excel 2010. Un dépouillement manuel a été préalablement effectué afin de s’assurer de la qualité de collecte de l’information. Le tableau 1 ci-après donne un aperçu des variables d’analyse.

Tableau 1 : Synthèse des variables recueillies via le questionnaire-ménage

Profil sociodémographique et économique des ménages		Organisation et fonctionnement des pêcheries
Caractéristiques sociodémographiques	Caractéristiques du logement et du cadre de vie	
La nationalité	Le nombre de pièces des logements	Les techniques de prise et de traitement des espèces pêchées
Le niveau d’instruction	Les équipements sans les logements	Les motifs l’incitation à venir au métier de la pêche La formation à la pratique de la pêche
La taille du ménage	La typologie des latrines	Le coût d’acquisition du matériel de travail
Le nombre d’enfant	Le mode d’approvisionnement en électricité et en eau de boisson	La fréquence de sollicitation d’emploi dans le domaine portuaire
Le statut matrimonial	Le statut d’occupation du logement	
	L’usage de la téléphonie Le recours à internet	
	Le montant des loyers des logements	

Source : les auteurs, 2017

Les résultats obtenus se présentent globalement sous forme de tableaux obtenus à l’issu de traitement avec le module de tableau croisé dynamique de Microsoft Excel. Le champ des résultats de cette recherche se complète avec des commentaires desdits tableaux.

Le traitement des données nous a permis de structurer notre réflexion suivant le descriptif du profil social de la communauté des pêcheurs, en un premier point. En un second point, nous avons procédé au descriptif du fonctionnement des activités de pêche. Nonobstant la cohérence du processus de collecte, nous voulons souligner la probabilité d'éventuels biais découlant des difficultés d'expression en français de certains enquêtés de la population cible et de la méfiance parfois ressentie vis-à-vis des enquêteurs. La sensibilité de certaines questions relatives à l'âge, à la nationalité et au revenu mensuel est parfois entourée d'une certaine confidentialité qui se transforme bien souvent en obstacle au remplissage du questionnaire.

Résultats : une communauté soudée

Seront présentées successivement les caractéristiques générales de cette population, puis leurs activités et enfin les relations qu'elles entretiennent avec le port.

1. Caractéristiques générales de la population des pêcheurs et de leur cadre de vie

1.1. Profil social et démographique de la communauté des pêcheurs

La communauté de pêcheurs de Vridi-Zimbabwe est essentiellement constituée de ressortissants ghanéens (84,7 % selon les réponses à l'enquête). Les individus de nationalité ivoirienne représentent 13,2 % et ceux de nationalité togolaise 1 %. Plus de 90 % des individus de nationalité étrangère sont nés en dehors du territoire ivoirien. L'activité de pêche est donc essentiellement animée par des acteurs issus de l'immigration. Plus d'un tiers de cette population (34,7 %) sont depuis moins de 10 ans à Vridi-Zimbabwe. Un autre tiers dit y séjourné depuis 11 à 20 ans. Le dernier tiers y séjourne depuis plus de 20 ans.

L'échantillon a réuni des individus de sexe masculin. La pêche pratiquée à Vridi-Zimbabwe est d'ailleurs essentiellement masculine. La présence féminine n'est perceptible que dans la chaîne de commercialisation. La moyenne d'âge des pêcheurs est de 40 ans environ. L'on note que dans cette population, seulement 19,4 % a

plus de 50 ans. On peut donc affirmer être en face d’une population globalement jeune.

Cette jeunesse a un certain impact sur le statut matrimonial des membres de la communauté. 71 % des pêcheurs ont déclaré vivre en situation maritale. La proportion la plus élevée de célibataires se trouve chez les individus âgés de 25-40 ans. Les plus forts pourcentages de personnes mariées se trouvent chez les 25-40 ans et les 41-50 ans. Dans cette population, plus l’âge augmente, plus la proportion d’individus mariés est grande (tableau 2).

Tableau 2 : Statut matrimonial des enquêtés selon la tranche d’âge

Âge	Célibataire	Marié	Total général
Moins de 25 ans	6	2	8
25-40 ans	12	28	40
41-50 ans	5	26	31
plus de 50 ans	5	14	19
Total général	28	70	98

Source : d’après l’enquête par questionnaire, 2017

Dans cette communauté, le nombre moyen d’enfant par pêcheur est un indicateur attestant d’une fécondité relativement élevée. La moyenne d’enfant par chef de ménage est 4,6. 88,77 % des personnes interrogées ont au moins un enfant. Seulement 11,33 % ont dit ne pas avoir d’enfants ; 90 % d’entre eux se sont déclarés célibataires. En moyenne, les célibataires enregistrent 2,3 enfants et les mariés 5,5 enfants. Les célibataires ont donc moins d’enfant que les pêcheurs mariés (tableau 3). Plus l’âge augmente, plus on observe les plus grands effectifs d’enfants.

Le nombre d’enfants par chef de ménage est une parfaite transition pour aborder la taille des ménages. La proximité statistique de ces deux indicateurs dans la présente étude permet de penser que les chefs de ménages vivent effectivement avec leurs enfants. Notre observation de cette population nous a révélé par ailleurs que le savoir-faire de la pêche se relaie de père en fils. En effet, la taille moyenne des ménages est de 5,98 personnes. La supériorité de la taille de ménage peut être interprétée comme l’intégration de parents proches dans le ménage.

45,91 % des membres de la communauté ont des ménages dont la taille est inférieure à 4 personnes. Le tableau 4 donne des précisions. Dans cette catégorie la moitié est constituée des pêcheurs dont l'âge oscille entre 25 et 40 ans. 37,75 % des membres de la communauté ont des ménages dont la taille est comprise entre 5 et 9 personnes. Les ménages de plus de 15 personnes apparaissent comme des aberrations dans la distribution. Ils constituent des cas isolés et sont le fait d'individus dont l'âge est supérieur à 50 ans.

Tableau 3 : Nombre d'enfants selon l'âge et le statut matrimonial

Nombre d'enfants	Situation matrimoniale	Moins de 25 ans	25-40 ans	41-50 ans	Plus de 50 ans	Total général
0-4	Célibataire	6	11	4	3	24
	marié	2	20	11	2	35
5-9	Célibataire		1	1	2	4
	marié		8	13	8	28
10-14	marié			2	2	4
15-19	marié				2	2
20-24	marié				1	1
Total général		8	40	31	19	98

Source : d'après l'enquête par questionnaire, 2017.

Tableau 4 : Taille du ménage suivant la tranche d'âge

Taille du ménage	Moins de 25 ans	25-40 ans	41-50 ans	Plus de 50 ans	Total général
0-4	6	24	10	5	45
5-9	2	13	16	6	37
10-14	0	2	4	6	12
15-19	0	0	0	1	1
20-24	0	0	1	1	2
25-29	0	1	0	0	1
Total général	8	40	31	19	98

Source : d'après l'enquête par questionnaire, 2017.

On peut émettre l’hypothèse d’une relation entre le faible niveau d’instruction (cycle d’enseignement primaire) de 35,7 % des membres de la communauté et la fécondité mesurée. Ce taux concerne les plus jeunes qui ont majoritairement entre 25 et 40 ans d’âge.

1.2. Des Commodités du logement marquées par une précarité socioéconomique

Les logements de moins de 3 pièces sont les plus répandus. 79,87 % ont déclaré occuper ce type de logement. Pour ce qui est des logements de 3 à 4 pièces, ils représentent 12,2 % de l’ensemble des logements observés. Seulement 8,1 % ont déclaré occuper des logements de plus de 5 pièces (tableau 5).

Tableau 5 : Répartition des enquêtés suivant la tranche d’âge et le type de logement

Nombre de pièces du logement	Moins de 25 ans	25-40 ans	41-50 ans	Plus de 50 ans	Total général
1 à 2 pièces	8	37	23	10	78
3 à 4 pièces	0	3	6	3	12
Plus de 5 pièces	0	0	2	6	8
Total général	8	40	31	19	98

Source : d’après l’enquête par questionnaire, 2017.

De façon générale, on observe que les tranches d’âge les plus jeunes occupent les logements de moins de 3 pièces. En relation avec la taille des ménages, ils sont les ménages dont l’indice de peuplement est important avec des tailles comprises entre 5 et 9 personnes à plus de 75 %.

Nous avons aussi noté que 71 % des chefs de ménages sont des locataires. Pour plus de 75 %, ils ont un âge inférieur à 40 ans.

55,7 % des locataires paient des loyers oscillant entre 10 000 et 20 000 FCFA. Ils sont les plus nombreux. Après ceux-ci, arrive la catégorie payant moins de 10 000 FCFA. Ils constituent 40 % de l’échantillon. Ceux payant plus de 20 000 FCFA sont une minorité estimée à 5,7 %. Dans les deux principales tranches de loyer (moins de 10 000 et 10 000 à 20 000 FCFA), les individus dont l’âge oscille entre 25 et 40 ans sont les plus nombreux (45,7 %).

Les logements sont dépourvus des commodités définissant le modernisme urbain. Si 76,5 % des ménages ont déclaré être desservis en électricité, seulement 12,24 % sont légalement raccordés au réseau de distribution légal. Si seulement 7,14 % des ménages n'ont pas accès à l'électricité, ce sont 38,77 % qui n'ont pas d'accès à l'eau potable, soit une proportion 5 fois plus élevée que ce qui est observé pour l'électricité. Les pêcheurs disposant d'un compteur de la SODECI ne représentent que 11,22 % de l'échantillon.

Comme autre élément d'analyse de l'équipement des ménages, les latrines intérieures au logement ne concernent que 10,2 % des pêcheurs, ce qui est très peu.

Pour ce qui est du niveau d'équipement des ménages en électroménager, seulement 5 pêcheurs sur 98 (5,1 %) possèdent à la fois un poste téléviseur, un ordinateur, un poste radio et un réfrigérateur. Ces derniers ont plus de 40 ans. Pris séparément, la télévision est l'équipement électroménager le plus répandu (73,5 %) et le ventilateur l'équipement le moins répandu (1 %).

Pour ce qui est des moyens de communication, le mobile est la forme de téléphonie la plus répandue dans cette communauté de pêcheurs. 92,85 % ont déclaré avoir recours à ce type de téléphonie. Un seul individu a déclaré être abonné à la téléphonie fixe. 6,12 % ont précisé ne pas être abonnés à un quelconque système de téléphonie. Pour ce qui est de la capacité à se connecter à internet, 25,5 % des enquêtés ont affirmé avoir recours à internet à des fins de communication. 73,4 % disent n'avoir jamais eu accès à internet.

2. Fonctionnement des activités des pêcheries

93,8 % des membres de la communauté interrogés ont déclaré vivre exclusivement de la pêche. Seuls 6,2 % ont déclaré avoir une autre source de revenu hormis la pêche (dans l'économie de la débrouillardise informelle).

2.1. Motifs d'exercice du métier de la pêche

L'exercice du métier de la pêche dans cette communauté de Vridi-Zimbabwe est influencé par les origines familiales des enquêtés. 64,2 % des pêcheurs affirment que la pratique de cette activité est un héritage familial. Cette réalité est plus marquée chez les plus jeunes, les moins de 25 ans ou 6/8 ont dit avoir été influencés par l'ascendance familiale. Dans les autres catégories d'âge le taux est à plus de 60 %, sauf chez les plus âgés où il est à 47 %.

Le hasard (11,2%) et la curiosité (24,4%) sont les deux autres mobiles hormis « l'hérédité » familiale, mis en avant par les autres enquêtés. Le poids du cadre familial est d'une influence certaine confirmée dans l'initiation au métier de la pêche. 72,4% ont affirmé avoir reçu leur apprentissage dans un environnement familial quand 25,6% ont déclaré avoir été formés sur le tas. L'importance de l'appui de l'environnement familial se perçoit à travers les sommes qu'ont dû mobiliser les pêcheurs pour acquérir le matériel de travail. Les sommes en jeu (tableau 6) n'ont pas été mobilisées par un seul individu, mais par un réseau ethno-familial fondé sur la solidarité comme les pêcheurs eux-mêmes le disent avec insistance. Plus de 31% ont dit avoir mobilisé eux-mêmes et leur entourage entre 6 et 10 millions de FCFA.

Tableau 6 : Coût d'acquisition du matériel de travail

Montant engagé	Total général
moins de 1 million	9
2 à 5 millions	17
6 à 10 millions	31
10 à 20 millions	27
20 à 40 millions	6
plus de 40 millions	8
Total général	98

Source : d'après l'enquête par questionnaire, 2017.

2.2. Des techniques de prise et de conservation du poisson peu évoluées

Sur l'ensemble de l'échantillon des pêcheurs interrogés dans le cadre de cette enquête, 91% déclarent avoir recours prioritairement à la technique de prise avec filet maillant. 62,24% de l'échantillon affirment même avoir recours exclusivement à cette seule technique. Mais sur 98 pêcheurs interrogés, 37 ont déclaré avoir une seconde technique de prise. Au nombre de ces techniques utilisées secondairement, l'épervier arrive en tête avec 51,35% des déclarations. 14,28% des pêcheurs interrogés ont dit utilisé une troisième technique de prise. Dans ce groupe, la nasse arrive en tête avec 42,85%.

Pour ce qui est des procédés de conservation, on observe que 41,8% des interrogés sont peu soucieux du traitement des produits de pêche. La glace est le seul moyen de traitement pour la conservation des produits de pêche. 58,2 % des pêcheurs y ont recours. La pratique est répandue à plus de 60 %.

3. Relation de travail avec le domaine portuaire

3.1. Proportion de membre de la communauté des pêcheurs ayant eu un emploi dans le domaine portuaire

85 % des pêcheurs interrogés affirment n'avoir jamais eu d'emplois dans la zone portuaire. Les 15 % des enquêtés qui ont exercé une autre activité dans la zone portuaire sont majoritairement des individus âgés de 25-40 ans (50 %). Ils ont été principalement recrutés pour des tâches d'ouvriers dans des navires de pêche, dans la manutention de navires et la menuiserie, dans des usines et stations d'hydrocarbures.

3.2. Motifs de sollicitation d'un emploi dans le domaine portuaire

9 fois sur 10, l'emploi est sollicité dans la zone portuaire en vue d'une amélioration des conditions de vie et 1 seule fois afin d'améliorer les revenus tirés de la pêche. Sur l'ensemble des enquêtés ayant déclaré avoir sollicité l'emploi en zone portuaire pour un mieux-être (13), 51 % ont entre 25 et 40 ans.

La durée moyenne du temps de travail passé dans l'exercice d'une autre activité que la pêche, dans la zone portuaire, est de 3,3 ans. Les plus jeunes, c'est-à-dire les moins de 25 ans, ont la durée de contrat la plus courte, soit 6 mois en moyenne. Les durées moyennes les plus élevées concernent les 25-40 ans et les plus de 50 ans avec respectivement 3,6 et 3,5 ans.

La relative brièveté de la durée de ces emplois est due à des abandons volontaires. Les raisons évoquées sont la faiblesse du revenu tiré de l'activité exercée (5 fois sur 12). La seconde cause semble découler de la première : les gains issus de la pêche sont considérés comme plus rémunérateurs ; elle a été évoquée 4 fois sur 12. Il n'y a eu que deux cas de licenciement. Enfin, un cas de maladie a été évoqué.

Discussion : une communauté précaire en conflit

Les résultats issus des investigations dans la communauté de pêcheurs de Vridi-Zimbabwe, ont mis en évidence la précarité de son cadre de vie. Au plan méthodologique, l'option de fonder la collecte des données sur l'administration d'un questionnaire ménage, a été contrariée par un environnement sur fond de crise à Vridi-Zimbabwe.

En effet au cours de notre enquête, un conflit lié à l'usage du plan d'eau maritime a éclaté entre les pêcheurs et des groupes d'intérêts privés associés aux pouvoirs publics. Ainsi, nous confondant avec l'administration publique partie prenante au conflit, les pêcheurs se sont montrés hostiles à notre égard. La menace d'expulsion, pour cause d'extension des plates-formes sous douane du PAA, a dégradé davantage les relations entre cette communauté de pêcheurs et l'administration publique. Pour des raisons de sécurité, nous avons dû nous contenter momentanément des 98 déjà interrogés. De retour sur le site après une dizaine de jours d'arrêt de collecte des informations, nous avons été confrontés à la même hostilité. Notre patience n'a pas porté de fruit car le conflit semblait s'enliser et s'installait dans la durée.

Un autre élément doit être pris en compte dans l'analyse de la situation. Quoique déterminantes dans l'approvisionnement des marchés urbains en protéines halieutiques, les activités de cette communauté se déroulent dans un cadre informel (Berron, 1973 ; Anoh, 2000 ; Coulibaly, 2011). Les membres de cette communauté sont comme en marge du modernisme qu'offre la ville en termes de commodités (Loba et Koulaï, 2017). À ce niveau, on peut dire en accord avec les travaux antérieurs (Anoh, 2000 ; Koulaï, 2012) que le contexte résidentiel des pêcheurs de Vridi-Zimbabwe n'a pas évolué. La taille des logements, leur architecture et le niveau d'équipement ont été identifiés comme les vecteurs d'une promiscuité qui participe à rendre insalubre le cadre de vie. La confusion entre le cadre de travail et le milieu résidentiel est selon Loba et Koulaï (2017), le principal moteur de la promiscuité observée. De façon plus générale, la description du cadre de vie de Vridi-Zimbabwe est similaire à l'environnement socio-résidentiel des quartiers précaires dans les villes du monde en développement. Les conditions d'accès à l'eau potable et à l'électricité en sont la preuve. Ils sont évocateurs de la faiblesse structurelle du milieu résidentiel.

Pour ce qui est de la tenue des activités de pêche à proprement parlé, le réseautage ethno-culturel est le principal facteur d'organisation et de regroupement. Les travaux de Delauney (1989) ont confir-

mé cet aspect du fonctionnement de la communauté de pêcheurs. Certains comme Koulaï et Adou (2017) l'ont défini comme une communauté ethniquement hétérogène. C'est que la structure ethnique de la communauté de pêcheurs a fondamentalement changé par rapport aux années 1960. Certes la communauté est essentiellement composée de migrants venus du Ghana, mais s'affirme la présence d'une frange non moins importante d'originaire de Côte-d'Ivoire. Cette intrusion des ivoiriens est notable dans la mesure où les études antérieures attribuaient la tenue de cette activité aux seuls ressortissants du Ghana et du Togo, en l'occurrence les *fanté* et les *awlans* (Weigel, 1989 ; Delauney, 1989 ; Koffié-Bikpo, 1997). Ces premiers migrants installés ont participé à l'insertion des nouveaux migrants dans l'économie de pêche. Selon Delauney (1989) et Anoh (2000), c'est de cette pratique que le fonctionnement sur base ethnique a pris forme à Vridi-Zimbabwe. L'impact et l'influence des liens familiaux s'est avéré déterminant. La formation des réseaux de travail se fonde sur des liens familiaux comme le montre Anoh (1997). Les investigations que nous avons menées ont mis en évidence que les membres de la communauté intègrent très vite les équipes de pêcheurs. Le temps passé dans l'activité atteste cela, et l'on peut le percevoir au travers les conclusions des travaux des auteurs précédemment cités.

L'impact de la pratique de la pêche par les membres de la communauté est significatif, au point où très peu de pêcheurs abandonnent l'activité. Cela se perçoit par la faible proportion ayant eu recours à un emploi dans la zone portuaire. Lacoste (1984) et Delauney (1989) expliquent que le manque de qualification peut expliquer cet état de fait. En effet, le niveau d'instruction et de qualification des pêcheurs de la communauté de Vridi-Zimbabwe, ne leur permet pas une intégration durable dans d'autres secteurs socio-professionnels urbains. D'où le temps relativement court – peu importe leur âge – passé hors des activités de pêche selon l'échantillon constitué. La capacité d'insertion des pêcheurs dans les autres domaines de l'économie informelle urbaine n'a pas été abordée dans la littérature rassemblée sur la thématique. Pour ce qui est du fonctionnement des pêcheries, les résultats obtenus par notre investigation sont en conformité avec les travaux antérieurs en l'occurrence ceux de Anoh (1997 ; 2000), Delauney (1989) et Aloko-N'guessan et Kouman (2010). Du financement des activités jusqu'à l'organisation de l'activité, l'influence communautaire est familiale, outre le motif d'intégration qui est le moteur de la coordination de l'entreprise. Les techniques de prises et les méthodes de conservation des captures sont les mêmes qu'avaient identifiées Koffié-Bikpo (1997) et Anoh (1994 ; 1997 ; 2000). Il en

est de même pour ce qui est des espèces prises, pas de changements notables par rapport à ce que décrivent Goue et N'djore (2005) et Anoh (1997 ; 2000).

Conclusion

La présente recherche a mis en évidence les caractéristiques sociales et démographiques des membres de la communauté de pêcheurs de Vridi-Zimbabwe. L'un des traits majeurs de cette communauté est son appartenance au secteur économique de l'informel. Cette activité est largement fondée sur l'attachement ethnoculturel et l'appartenance familiale. Mêlant à la fois des migrants et des autochtones ivoiriens, les pêcheurs de Vridi-Zimbabwe pratiquent une transmission de leurs compétences par l'apprentissage de proximité. Leur force de travail est jeune et apparaît dynamique. Les conflits qui les opposent aux autorités en charge des grands programmes d'aménagement de la zone portuaire, rendent encore plus précaire leur avenir, d'autant plus que leur activité, au vu des acquis des travaux antérieurs cités dans la discussion, n'a pas significativement évolué tant sur le plan humain que sur celui de l'organisation pratique et technique. La place de ces pêcheries de Vridi-Zimbabwe dans le tissu économique urbain appelle donc d'autres investigations afin de mieux cerner ce que pourrait être leur place dans une refonte spatiale de leur implantation, dans un secteur d'activités qui devrait avoir toute sa place, compte tenu des besoins en produits halieutiques.

Références bibliographiques

- ALOKO-N'GUESSAN J., KOUMAN K.M. (2010), Le circuit de distribution des productions halieutiques du Sud-ouest de la Côte-d'Ivoire, *Echange et réseaux marchands en Afrique*, édition KARTHALA, 67-88.
- ANO K. P. (1994), Contribution à l'étude du réseau de distribution des ressources halieutiques marines en Côte-d'Ivoire, *Thèse de doctorat 3^e cycle*, Université de Côte-d'Ivoire, 338 p.
- ANO K. P. (2000), Dynamisme du marché de poisson fumé de Treichville (Chicago) et approvisionnement des villes de l'intérieur en ressources halieutiques, *Cahiers Nantais*, 51, 65-73.
- BERRON H. (1973), *Les principaux marchés de gros des produits de la pêche de la lagune Aby*, Annales de l'Université d'Abidjan, série G (Géographie), Tome V, 329 p.
- COULIBALY R. (2011), *Analyse de la contribution de la pêche à l'économie ivoirienne*, D.E.S.S Hautes Études en Gestion de la Politique Économique, 34 p.

- DELAUNAY K. (1989), Approche historique de l'expansion des pêcheurs ghanéens (Fanti et Ewé) sur le littoral ivoirien, *La recherche face à la pêche artisanale*, symposium international ORSTOM – IFREMER, Montpellier, France, 3-7 juillet.
- DPH (2011), *Annuaire statistiques des pêches et de l'aquaculture*.
- GOUÉ D. S. et N'DJORE A. R. (2005), *Activité de pêche au débarcadère du canal de Vridi*. Rapport de fin de formation, BTS, école de spécialisation en élevage et métier de la viande (ESEMV), 36 p. et annexes.
- IDEE CASAMANCE (2006), *Exploitation communautaire et responsable des ressources halieutiques des zones humides en Casamance, Sénégal : Une stratégie de conscientisation des acteurs et population riveraines*, 11 p.
- KOFFIÉ-BIKPO C. Y. (1997), La pêche artisanale maritime en Côte-d'Ivoire : étude géographique, *Thèse de doctorat 3^e cycle*, Université de Nantes, 317 p.
- KOULAI E. (2012), Exploitation des eaux et développement durable des pêches en lagune Aby, *Thèse unique de Doctorat*, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte-d'Ivoire, 312 p.
- KOULAI E. et ADOU G. (2017), Commercialisation et distribution du poisson fumé à partir de la communauté des pêcheurs de Vridi Zimbabwe, *Revue des sciences sociales du PASRES*, 14, janvier-mars, Abidjan, 92-105.
- LACOSTE Y. (1984), *Unité et diversité du tiers monde*, Éditions La Découverte / Hérédote, Paris, 562 p.
- LAZARD J. (1980), Le développement de l'aquaculture intensive en Côte-d'Ivoire : Exemple de la ferme piscicole de Natio-Kobadara (Korhogo), *Revue bois et forêts des tropiques*, n°10, 22 p.
- LOBA A. et KOULAI E. (2017), Vridi-Zimbabwe : Intrusion d'un appendice conflictuel dans le domaine portuaire à Abidjan, in LOBA A. et N'GUESSAN A. (dir.), *Le port dans la ville*, Éditions EMS, 273-288.
- Programme pour des Moyens d'Existence Durables dans la Pêche (PMEDP) en Afrique de l'Ouest (2005), *Contribution socio-économique de la pêche artisanale en Côte-d'Ivoire*, 49 p.
- WEIGEL J. (1989), *La commercialisation du poisson en pays lagunaire ivoirien*, Éditions ORSTOM, coll. « Etudes et Thèses ».

TROISIÈME PARTIE

**Responsabilités des activités économiques
dans la dégradation de l'environnement et
des écosystèmes en milieux portuaires et
péri-portuaires**

Chapitre 12.

Activités économiques et dégradation de la berge lagunaire des villages autochtones Ebrié

DIBY Kouakou Martin

Résumé

Toute ville constitue un point d'intérêt majeur pour les politiques de développement et de modernisation du cadre de vie des populations (Diby, 2013). En Côte-d'Ivoire, la ville d'Abidjan a joué un rôle important dans l'articulation entre secteur moderne et secteur traditionnel. Partie d'un petit noyau sur les bords de la Lagune Ebrié, Abidjan a connu une croissance démographique et spatiale rapide grâce aux nombreux flux migratoires des populations des pays de la sous-région ouest-africaine en direction de la Côte-d'Ivoire et des migrants ivoiriens venus des villes de l'intérieur (Diby, 1999). Avec le percement du canal de Vridi et la construction en eau profonde du Port d'Abidjan, une multitude d'activités économiques se sont développées en milieux portuaires et péri-portuaires, attractives pour les migrants en quête de conditions de vie plus favorables. Mais la multiplicité des acteurs économiques et la diversité des activités économiques concentrées dans ces milieux n'épargnent pas l'environnement et le cadre spatial sur lesquels elles se sont développées. Cela se traduit tout particulièrement par une dégradation de la berge lagunaire des villages autochtones maintenu *in situ* sur le plateau de Yopougon. Il s'agit des villages d'Abobo-Doumé, de Yopougon-Santé, de Beago et d'Azito. L'identification et l'analyse des activités économiques responsables de la dégradation de l'environnement dans ces villages s'avèrent nécessaires. Diverses techniques et démarches méthodologiques telles que la recherche documentaire, la collecte

des données statistiques, l'interview couplées des enquêtes de terrain, de l'observation directe des différents sites, ont été utilisées pour aboutir aux résultats.

Mots-clés : activités économiques, milieux portuaires, dégradation, environnement, villages autochtones.

Abstract

Economic activities and degradation of the banks of Ebrie Lagoon in the indigenous villages

For a long time, cities have been the core of development policies aiming to improve the population's living environment (Diby, 2013). In Côte-d'Ivoire, the city of Abidjan is a good example of the problems that emerge in developing countries. Starting from a small nucleus on the banks of the Ebrié Lagoon, Abidjan is experiencing rapid demographic and spatial growth thanks to the numerous migratory flows coming from the countries of the West African sub-region and from ivoirien inland cities (Diby, 1999). With the opening of the Vridi Canal and the construction in deep water of the Port of Abidjan, a multitude of economic activities are growing fast in the port and its environment, attracting migrants in search of better living conditions. The multiplicity of economic actors and the diversity of economic activities concentrated in these environments do not spare the environment and the spatial framework on which they have been developed. This is particularly clear in the process of degradation which concerns the lagoon banks of the indigenous villages, maintained in situ on the Yopougon plateau, Abobo-Doumé, Yopougon-Santé, Beago and Azito. This paper aims to identify and analyze the economic activities which lead to environmental degradation in those villages. Various techniques and methodological approaches such as documentary research, statistical data collection, interviews coupled with field surveys and direct observation of the various sites were used to arrive at the various results.

Keywords: Economic activities, port environments, degradation, environment, indigenous villages.

Introduction

Abidjan abrite au moins 50 % de la population urbaine ivoirienne. Elle est de 4 395 243 habitants (RGPH-2014). A Abidjan, l'espace ethno-culturel de la communauté Ebrié couvre une superficie de

1 461 km², soit 146 100 hectares dont 9 000 hectares de plan d'eau lagunaire. Cette communauté fait partie du groupe linguistique des Akan lagunaire (Diby, 2012). Son espace est limité à l'ouest par les Adjoukrou ou les Odjoukrou qui vivent dans la région de Dabou. Sa limite Est est la région de Bassam occupée par les N'Zima et les Apoloniens. Le plateau de Yopougon est une partie de cette vaste zone lagunaire qui a été pressentie par les autorités politiques et administratives pour accueillir la zone d'extension du Port Autonome d'Abidjan (Diabaté, 1991 et Diby, 1999). Le plateau de Yopougon abrite dix villages ébrié situés tout le long de la lagune. Du nord à l'ouest, se situent Abidjan-Santé, Locodjoro, Abobo-doumé, Yopougon-Santé, Béago, Kouté-village, Azito, Niangon-Lokoa, Niangon-Adjamé et Adiapo-Doumé. Les espaces ébrié connaissent de profondes mutations à cause de la forte influence de la métropole d'Abidjan (Diby, 2012). Ces mutations n'épargnent pas les berges lagunaires des villages maintenus in situ sur le plateau de Yopougon. Le problème se pose en termes de dégradation de la berge lagunaire des villages d'Abobo-Doumé, de Yopougon-Santé, de Béago, d'Azito, de Kouté-village et de Niangon-Lokoa par la pression des activités économiques formelles et informelles qui se déploient sur ces espaces.

L'objectif poursuivi par cette étude est d'identifier et d'analyser les activités économiques exercées dans ces villages qui contribuent à la dégradation de l'environnement lagunaire.

Méthodologie de recherche

Pour mener à bien cette étude, nous nous sommes appuyés sur deux techniques de collecte de données. Il s'agit de la recherche documentaire et des enquêtes sur le terrain. La recherche documentaire repose sur la recension bibliographique de la littérature scientifique traitant de cette thématique de recherche : ouvrages généraux ou spécifiques, thèses, articles scientifiques, documents statistiques et cartographiques qui figurent, pour certains, en références dans le corps du texte. La recherche documentaire nous a permis de recueillir des informations sur l'aménagement et la gestion des berges lagunaires de la côte est de la Côte-d'Ivoire, territoire auquel appartiennent la Lagune Ebrié et notre espace d'étude.

Quant aux enquêtes sur le terrain, elles ont débuté au mois d'avril 2017 et elles ont pris fin au mois de juin 2017, soit trois mois d'in-

vestigations sur la zone d'étude. Elles ont consisté à visiter les villages étudiés pour effectuer des enquêtes auprès des villageois et des utilisateurs des plans d'eau lagunaire. La méthode de l'observation directe nous a permis de sillonner tous les villages étudiés : Abobo-Doumé, Yopougon-Santé, Béago, Azito et Niangon-Lokoua. Ces cinq villages ont une ouverture sur la lagune sur laquelle ont été observées d'intenses et diverses activités économiques, constat préalable à toute étude des interactions entre elles et la berge lagunaire. Cette phase a été complétée par des entretiens avec les autorités villageoises et communales. Ces échanges ont consisté à recueillir auprès de ces dernières, des informations sur la gestion des berges lagunaires et les différentes stratégies adoptées pour contenir la dégradation des berges. L'enquête a été effectuée auprès de 218 femmes, fumeuses de poissons dont 125 Ivoiriennes issues des grands groupes ethniques Akan, Krou, Mandé Nord, Mandé Sud et Gur ou Voltaïque, 88 étrangères ressortissantes des pays de la sous-région ouest-africaine : Burkina-Faso, Ghana, Togo, Mali, Guinée et de 5 autres femmes qui ont refusé de communiquer leur nationalité. Elle s'est adressée également à 62 autres acteurs économiques dans les domaines suivants : carrière de sable, pêche artisanale, commerçants exerçant sur le marché spontané d'Abobo-Doumé et d'unités artisanales de broyeuses de manioc.

Ces différentes investigations nous ont permis d'obtenir les résultats consignés dans les trois points suivants : la présentation de la zone d'étude, l'identification et l'analyse des facteurs et des signes de dégradation des berges lagunaires du plateau de Yopougon et l'analyse des stratégies d'acteurs pour une gestion efficiente des berges lagunaires.

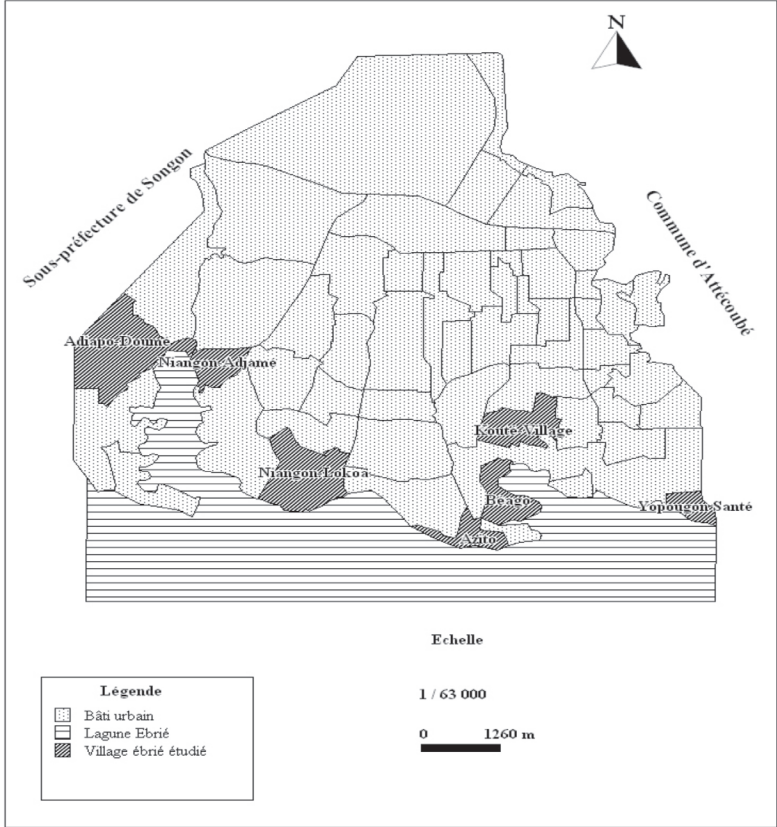
Présentation de la zone d'étude

Le plateau de Yopougon est situé à l'ouest de la ville d'Abidjan. Il est limité au nord par la forêt d'Anguédedou occupée aujourd'hui par les services de la SODEFOR et la forêt du Banco. La commune d'Attécoubé se trouve à l'est. A l'ouest, se situe la Sous-Préfecture de Songon et au sud, le cordon littoral après avoir traversé les îles Boulay et Brake. Cet espace accueille des peuples d'origines diverses (Diby, 1999).

Les sites étudiés (figure 1) sont partagés entre cinq villages lagunaires : Abobo-Doumé, Yopougon-Santé, Béago, Kouté-village et Azito avec des populations respectives d'environ 36 600, 7 800,

3 900, 34 600 et 2 800 habitants (INS, 2014). Les sites des villages Niangon-Lokoa, Azito et Béago sont situés à l'exutoire dans la lagune des deux canaux d'évacuation des eaux usées urbaines. Toute cette zone a été pressentie pour accueillir l'extension du port Autonome d'Abidjan. Une réserve foncière a été constituée par les services compétents tout le long de la Lagune Ebrié pour accueillir la future zone industrielle sud du plateau de Yopougon. Les emprises spatiales des villages d'Abobo-Doumé, de Yopougon-Santé, de Béago et d'Azito sont inscrites dans cette vaste réserve foncière. Cette décision de l'Etat crée deux situations, deux types de configuration spatiale des villages, d'une part la configuration spatiale des villages maintenus *in situ* (Azito, Abobo-Doumé, Niangon-Lokoa, Kouté-village) et d'autre part la configuration spatiale des villages à déguerpir (Yopougon-Santé et Béago) qui sont phagocytés par l'emprise de l'extension du port autonome d'Abidjan.

Figure 1 : Localisation des villages Ebrié de Yopougon



Résultats : faire face à la dégradation des berges lagunaires

Les milieux lagunaires sont des milieux vulnérables. Le cas de la lagune Ebrié est symptomatique des effets souvent dévastateurs de la pression anthropique sur de tels milieux.

1. Les terres Ebrié face aux opérations d'aménagement du plateau de Yopougon

1.1. Les conditions de cession des terres villageoises à Yopougon

Depuis 1970, l'Etat ivoirien reconnaît l'existence d'une propriété coutumière Ebrié sur le sol abidjanais. Ainsi, il est contraint de négocier le transfert de la tenure foncière dont il s'est arrogé le monopole pendant dix ans. Cependant, seules les localités périurbaines situées dans les actuelles communes d'Abobo, de Cocody et Yopougon ont bénéficié de cette « jurisprudence ». Ils ont pu s'en prévaloir pour monnayer en termes plus ou moins avantageux, lorsque ceux-ci ont été suivis d'application, la domanialisation des terroirs villageois dont elles étaient les dernières détentrices (Terrier, 1995). Ainsi en 1970, année du début de l'urbanisation du plateau de Yopougon, l'Etat ivoirien a trouvé un compromis avec les détenteurs coutumiers Ebrié grâce à la « Convention avec les propriétaires terriens coutumiers du plateau de Yopougon » (Dubresson, 1988 : 256-257) qui définit les conditions de cession des terres coutumières à l'Etat pour son aménagement. Pour que l'Etat ait accès à un terrain villageois, il doit au préalable négocier avec le village concerné et pour chaque hectare pris aux villageois, verser des indemnités résumées en droits et intérêts consistant en un lot urbain viabilisé de 600 m² et en une somme de 200 000 FCFA (Diby, 1999). Cette stratégie a permis à l'Etat de prendre le contrôle des terres de la communauté Ebrié du plateau de Yopougon à Abidjan.

1.2. Les villages dans la ville

Chaque grande opération d'aménagement provoque le déplacement des villages « phagocytés » par le tissu urbain. Il s'en suit un traumatisme psychologique des individus, parce que les déplacements des villages leur font perdre les lieux sacrés qui les maintiennent en contact avec les ancêtres. L'Ebrié accorde une grande importance à ses morts. Les grandes opérations d'aménagement démolissent les cimetières, et les lieux de cultes sont aussi bafoués

et profanés (Haeringer, 1969). C'est la situation qu'ont dû affronter les villages de Locodjoro, de Cocody-village et d'Anoumabo. Ces villages occupaient le site actuel de la commune du Plateau à la fin du XIX^e siècle (Diabaté, 1991). Ces villages ont été déplacés de leur ancien site afin de laisser se développer la commune du Plateau. Lors de la création de la nouvelle cité de Yopougon, l'expérience douloureuse de ces villages a conduit à la signature de la convention de 1970 entre les autochtones et l'Etat ivoirien qui interdit le déplacement des villages périurbains de leur site actuel et prévoit pour chaque village un périmètre d'extension. A Yopougon, cinq des sept villages sont maintenus sur leur site initial. Il s'agit de Kouté-village, Azito, Niangon-Lokoa, Niangon-Adjamé et Adiapo-Doumé. Ces villages bénéficient du maintien *in situ*. Ils sont ainsi intégrés non seulement à la ville de Yopougon mais également à la métropole d'Abidjan, tout en gardant leur état de terroir villageois et en bénéficiant d'avantages offerts par l'Etat pour se moderniser. La modernisation de ces villages passe par le changement de leur cadre de vie, de leur mode de production, le changement de leur mentalité et de leur mode de vie.

1.3. Les problèmes posés par les villages lagunaires à déguerpir

Deux villages sont concernés par une mesure de déguerpissement, Béago et Yopougon-Santé. Leurs sites ont été choisis pour l'extension du Port Autonome d'Abidjan. Les sites de ces deux villages tombent donc sous le coup de la politique d'expropriation pour cause d'utilité publique. Mais les habitants des sites concernés n'acceptent pas le déguerpissement dans la mesure où se déplacer suppose tout abandonner pour un autre espace qui leur serait étranger. Les habitants des villages Béago et Yopougon-Santé refusent tout déplacement de leurs anciens sites. Ils développent des stratégies de maintien *in situ*.

1.3.1 Le cas de Yopougon-Santé

En 1974, les autorités administratives proposent le déplacement et la réinstallation du village Yopougon-Santé dans la commune d'Abobo, précisément dans le secteur de la Djibi. Mais les villageois refusent cette proposition de l'Etat. Un second site, celui de Niangon Nord leur fut proposé. Les villageois refusent toutes ces propositions. Les autorités administratives trouvent une solution définitive à cette situation en proposant en 1982 le terrain situé au nord du village avec les dimensions de 1,7 km de long et 300 m de large, soit une superficie totale de 51 hectares (Diby, 1999). En 1983, il s'en

suit un recensement des maisons du village, mais le Ministère de la Construction et de l'Urbanisme n'a pas pu viabiliser le lotissement. Pour atteindre leur objectif de maintien *in situ*, les propriétaires terriens vendent les lots. La valeur des parcelles vendues varie entre 500 000 à 600 000 FCFA par lot de 500 m². Sur ce site est né le quartier précaire et populeux Koweït en 1992 (MCU, 1994).

1.3.2 Le problème de Béago

Quant à Béago, sa situation est tout à fait particulière. Le village n'est pas loti et il ne présente aucune plate-forme d'extension. En raison de l'extension du Port Autonome d'Abidjan, le Ministère du Logement, de la Construction, du Cadre de Vie et de l'Environnement (MLCVE) a fait savoir au village, dans les années 1980-1985, qu'il doit être déplacé. Son site de recasement loti par les services du Ministère de la Construction et de l'Urbanisme, fait l'objet de litige avec son voisin immédiat le village de Kouté. Le site de recasement de Béago est inclus dans le périmètre de Kouté qui refuse de céder ses terrains aux villageois de Béago. Cette situation renforce et entérine la position des habitants dudit village qui ne veulent pas quitter leur site actuel pour un autre espace. Ils comptent conserver les acquis traditionnels et le droit de sol de leurs ancêtres.

Le problème de recasement de Béago et de Yopougon-Santé demeure entier, 44 ans après que le principe de leur déguerpissement ait été arrêté. Cependant, au cours des séances de travail échelonnées du 19 juillet au 20 septembre 1994 par le Ministère de la Construction et de l'Urbanisme, les villageois avaient fait valoir l'illégalité des transactions foncières qui ont eu lieu et leur nullité au regard de la loi. Le village d'Abobo-Doumé a fait opposition de ce site à Yopougon-Santé. Il revendique le titre de propriétaire coutumier.

2. Les formes d'occupation des berges du plateau de Yopougon

A cause du projet d'extension du Port d'Abidjan sur ces terres, tardant à être mis en œuvre, les berges lagunaires de ces villages n'ont pas connu d'aménagements ordonnés. Elles ont subi en fait la ruée humaine qu'a suscitée l'expansion de la métropole d'Abidjan, à travers les différents types d'occupation du sol de toute la zone lagunaire ébrié : habitat moderne, habitat précaire, activités économiques occupent ces berges (MCU, 1994).

2.1. La présence d'un habitat précaire de plus en plus dense sur les berges

Les maisons en bois et tôles sont nombreuses sur les berges de la lagune à Yopougon-Santé, à Béago, à Azito, à Abobo-Doumé et à Niangon-Lokoa (figure 2).

Figure 2 : Habitat précaire à Yopougon-Santé



Aménagement de cadre de vie à travers un habitat précaire en bordure de la lagune ébrié, occupé par un ménage composé de pêcheurs et de fumeuses de poissons, construit avec des matériaux de récupération, bois et tôles rouillées.

*Cliché : DIBY K. Martin,
Berge lagunaire de
Yopougon-Santé, 2017.*

Les maisons sont construites par les pêcheurs étrangers. Compte tenu des difficultés foncières, de l'absence de lotissements d'extension et du gel des terrains dans ces villages, seuls les lopins de terre bordant les berges lagunaires des villages sont attribués aux pêcheurs étrangers. Ceux-ci sont autorisés à construire des logements précaires. Les autorités villageoises, gestionnaires de ces espaces leur interdisent de construire des logements en dur et modernes. C'est une façon pour elles de mettre en valeur les terrains en attendant les grands projets d'aménagement de l'Etat. Cette tolérance attire de plus en plus de population vers ces localités lagunaires pour y trouver refuge. Plusieurs raisons justifient une telle ruée humaine vers ces villages. La première raison découle des effets néfastes des crises successives qu'a connues la Côte-d'Ivoire : crises économiques avec leurs corollaires de programmes d'ajustement structurel des années 1980 et 1990, crise militaro-politique de la fin des années 1990, crises socio-politiques et militaires des années 2000. Ces crises ont accru la pauvreté et la misère vécues par la grande majorité de la population, surtout par les populations les plus vulnérables. Compte tenu des crises à répétitions, le pouvoir n'arrive plus à réaliser des

logements sociaux pour répondre aux besoins de la population. La seconde raison est une conséquence de la première. Les crises ont appauvri les populations les plus vulnérables, voire les nantis du système. De ce fait, une grande partie de la population ne dispose plus de revenus nécessaires pour être éligible aux différents programmes de construction des opérateurs immobiliers privés. Cette situation pousse une partie de la population abidjanaise à s'orienter vers les villages lagunaires ébrié pour y trouver refuge. La forte concentration humaine en ces lieux contribue à la dégradation de l'environnement lagunaire.

2.2. Les différents types d'activités exercés sur les berges lagunaires du plateau de Yopougon

Une multitude d'activités issues de l'informel et du secteur moderne de production sont exercées sur les rives lagunaires du plateau de Yopougon. Cinq principales activités retiennent notre attention dans cette étude. Il s'agit de l'exploitation des carrières de sable, des activités de fumage de poissons, des unités de transformation du manioc, de la présence d'un marché spontané mal organisé sur la berge et des activités qui provoquent pollution et dégradation depuis la ville de Yopougon située en amont de la lagune.

2.2.1. L'exploitation des carrières de sable

La population a su tirer profit des énormes besoins de la métropole en matériaux de construction et en sable qu'offre la lagune Ebrié dans des villages de Yopougon-Santé, Béago, Niangon-Loko et Azito. Dans ces villages, il existe des carrières d'extraction de sable de lagune. L'exploitation se fait avec l'accord des autorités villageoises compétentes mandatées par les populations pour sa gestion. La communauté Ebrié se dit propriétaire exclusif de ce plan d'eau. Depuis les époques précoloniale et coloniale, la lagune est gérée selon des règles coutumières dictées par les ancêtres (Kouadio, 2015). Ces mêmes règles déterminent les limites des plans d'eau lagunaire de chaque village, surtout des villages riverains. Ces villages doivent posséder leur plan d'eau. Ainsi, chaque village riverain est propriétaire d'une portion de lagune correspondant à ses limites territoriales (Berron, 1981). C'est un milieu d'appropriation collective. La taille des portions varie d'un village à l'autre et cette variation de la taille est fonction des influences et des conquêtes passées (Kouadio, 2015). Les portions villageoises sont partagées entre les différentes familles. Le partage se fait en suivant les mêmes règles de partage du

foncier villageois. Comme le foncier, seules les familles détentrices de domaine lagunaire y ont droit. Chaque village cède sa portion lagunaire à une ou plusieurs sociétés exploitantes de carrières lagunaires de sable (figure 3).

*Figure 3 : Carrière de sable à Abobo-Doumé
en bordure de la lagune Ebrié*



La figure 3 présente une carrière de sable issue du dragage de la lagune. Ce type d'opération se déploie dans tous les villages possédant une façade lagunaire : Abobo-Doumé, Yopougon-Santé, Béago, Azito et Niangon-Lokoua. Ce sont les gisements qui approvisionnent la ville en sable pour les nombreuses opérations immobilières dans la périphérie ouest d'Abidjan. Ces nombreuses carrières contribuent à la dégradation des berges lagunaires.

*Cliché : DIBY K. Martin,
Abobo-Doumé, 2017*

L'exploitation rapporte d'importantes ressources financières aux villages et aux familles concédants dans la mesure où ils réclament des royalties aux sociétés exploitantes. Ces redevances atteignent parfois 2 à 5 millions de FCFA par mois. Ce qui n'est pas du tout négligeable pour la caisse des familles et des villages. Cette activité n'est pas uniquement le fait de sociétés exploitantes. Des personnes vivant dans les villages ou dans les quartiers urbains à proximité des villages vont recueillir à la pelle le sable pour le revendre aux personnes moins nanties financièrement par chargement de brouette. Les prix de ces chargements de brouette varient entre 1 000 et 2 000 FCFA. A la différence des brouettes, le chargement d'une benne de 9 m³ se vend à 45 000 FCFA alors que celui d'une benne de 16 m³ s'échange entre 70 000 à 80 000 FCFA. Le chargement de 30 m³ de sable coûte 150 000 FCFA.

Doit être souligné que cette activité de dragage de la lagune cause d'énormes préjudices à la berge lagunaire par les processus d'érosion qu'elle provoque.

2.2.2. Les activités de fumage de poissons sur la berge lagunaire

En Côte-d'Ivoire, les produits de la pêche jouent un rôle important dans l'alimentation des populations. Ils fournissent près de 70 % des protéines animales consommées par l'Ivoirien et ont l'avantage d'être meilleur marché que la viande rouge (Anoh, 1997). Les ressources halieutiques mises à la disposition des consommateurs ivoiriens sont vendues fraîches, congelées ou fumées. On note une prédominance du poisson fumé qui représente 60 % de l'offre contre seulement 30 % pour les produits frais (Gnammon-Nambou, 1990 ; Anoh, 1994 et Anoh *et al.*, 1997). Cette activité de fumage de poissons est exercée par les femmes issues des différents groupes ethniques de la Côte-d'Ivoire. Les ressortissantes des pays de la sous-région ouest-africaine exercent également cette activité avec leurs sœurs ivoiriennes (tableau 1).

Tableau 1 : Origine des femmes fumeuses de poissons sur les berges lagunaires de Yopougon

Groupes ethniques		Effectif	%
Ivoiriens	Akan	37	16,97
	Krou	15	06,88
	Mandé Nord	25	11,47
	Mandé Sud	23	10,55
	Voltaïque	25	11,47
	Sous total 1	125	57,34
Etrangers	Burkina Faso	15	06,88
	Ghana	25	11,47
	Mali	20	9,17
	Togo	18	8,26
	Guinée	10	4,59
	Sous total 2	88	40,37
Non déterminé		05	02,29
Total		218	100,00

Source : Enquête, Yopougon, Avril-Juin 2017

Les femmes du groupe Akan représentent 17 % des effectifs. On compte 11 % de Mandé nord, 10 % de Mandé sud, 11 % de Voltaïques

et 9 % de Krou, soit environ 58 % des effectifs enquêtés. Les étrangères représentent 40 %. Elles viennent du Ghana 11 %, du Mali 9 %, du Togo 8 %, du Burkina Faso 7 % et de la Guinée 5 %. Seulement 2 % des enquêtées n'ont pas voulu décliner leur ethnie et leur nationalité. L'espace de travail est sommairement aménagé. Les maisons et les hangars sont construits avec des matériaux de récupération. Ces matériaux sont composés de bois, tôles rouillées, planches, plastiques pour couvrir le toit de la maison. Ces activités sont pratiquées à Abobo-Doumé, à Yopougon-Santé, à Béago, à Azito et à Niangon-Lokoa. Elles occupent les bords lagunaires (figure 4).

Figure 4 : Hangar tenu par des fumeuses de poissons à Yopougon-Santé



La figure 4 présente des femmes fumeuses de poissons au travail sous des hangars précaires. Elles exercent leurs activités dans des conditions très difficiles. A l'arrière plan, on observe que le hangar est envahi par une épaisse fumée qui pollue non seulement le cadre de travail, mais qui constitue aussi une des sources de maladies respiratoires pour ces nombreuses femmes.

*Cliché : DIBY K. Martin,
Yopougon-Santé, 2017.*

Les principaux acteurs sont les femmes venues de divers horizons pour bénéficier des avantages économiques que procure cette activité de fumage de poissons. Propriétaires et contractuelles travaillent ensemble. Selon nos investigations sur le terrain auprès des principaux acteurs, cette activité utilise d'importants volumes d'eau, entre 40 à 60 m³ d'eau par jour. Ces volumes d'eau usée sont immédiatement déversés dans la lagune sans traitement. Les déchets ménagers s'amoncellent le long de la lagune polluant les berges (figure 5). La pollution du milieu lagunaire ébrié a des conséquences directes et indirectes importantes sur la vie des riverains. Les impacts se répercutent sur l'écosystème aquatique et sur l'homme, qu'ils soient d'ordre socio-économique, sanitaire, écologique, environnemental, touristique, culturel, etc. (Adingra, 2011). La pollution des eaux de la lagune Ebrié ne favorise pas l'essor des activités économiques,

mais au contraire elle favorise l'appauvrissement de la population. En effet, la pollution et l'eutrophisation appauvrissent la lagune en faune et en flore. Cela exacerbe le risque de résurgence des conflits entre les différents acteurs en raison de la baisse des produits halieutiques et de la capacité de régénération de l'écosystème aquatique (Adingra, 2011). Les jeunes n'arrivent plus à organiser des compétitions de natation et de course de pirogues dans la lagune.

Figure 5 : Déchets ménagers laissés par les acteurs économiques sur la berge lagunaire



Vue au premier plan de la décomposition des déchets ménagers solides accumulés sur la berge lagunaire par les différents acteurs économiques à Azito village. Ce comportement contribue à la dégradation de la berge lagunaire du plateau de Yopougon.

Cliché : DIBY K. Martin, Azito, 2017.

2.2.3. Les unités de transformation du manioc

Les unités de transformation du manioc sont installées tout le long de la lagune Ebrié. Du village d'Abobo-Doumé jusqu'au village de Niangon-Lokoa, l'organisation spatiale de cette activité ne diffère pas. Les broyeuses de manioc sont installées sur la berge lagunaire de sorte que la quantité d'eau utilisée pour le nettoyage du manioc et le broyage est rejetée dans la lagune sans traitement (figure 6). Selon nos investigations, c'est environ 100 m³ d'eau usée que les unités artisanales rejettent quotidiennement dans le plan d'eau de chaque village.

Figure 6 : Plate-forme des broyeuses de manioc installée en bordure de la Lagune Ebrié



Vue d'une plate-forme de broyage de manioc en bordure de la lagune Ebrié dans le village d'Abobo-Doumé.

Cliché : DIBY K. Martin, Abobo-Doumé, 2017.

Tous les villages ébrié qui possèdent une façade lagunaire se sont partagés le plan d'eau, non seulement pour une meilleure gestion de la ressource eau, mais également pour une meilleure exploitation des ressources halieutiques. Le découpage de la lagune Ebrié en petits territoires autonomes ne freine en rien la pollution et la dégradation des berges lagunaires. Bien au contraire, ce découpage entre villages, d'une part, et entre les grandes familles, d'autre part, amplifie plutôt le phénomène de pollution et de dégradation de ce plan d'eau. Un tel morcellement rend difficile la gestion du plan d'eau lagunaire qui est source de conflits entre les différents acteurs.

2.2.4. La mauvaise organisation du marché spontané installé sur la berge sud d'Abobo-Doumé

Le marché spontané d'Abobo-Doumé est un marché précaire constitué par les vendeurs, les commerçants et commerçantes des produits halieutiques issus de la pêche artisanale et de la pêche industrielle en haute mer. Il est localisé sur la berge lagunaire sud du village d'Abobo-Doumé entre la gare lagunaire des Sociétés de Transport Lagunaire STL/AQUALINES, et le village de Yopougon-Santé. C'est un marché non aménagé. Il est construit avec les matériaux de récupération tels que le bois, les tôles rouillées, les planches, les plastiques, les carcasses de congélateurs et de réfri-

gérateurs, etc. Il existe deux façons de se procurer les matériaux de récupération. La première façon consiste à parcourir ou à sillonner les rues des quartiers à la recherche de ces matériaux rejetés dans la nature par leurs premiers utilisateurs qui les trouvent, désormais usagés. La deuxième façon consiste à aller se les procurer auprès des marchands des matériaux de récupération. Les marchés spontanés de vente de ces matériaux sont en très forte propension dans toutes les communes de la ville d'Abidjan. Ces marchés sont pour la plupart tenus par les haoussas, ressortissants du Niger. L'occupation anarchique du site non aménagé ne facilite pas son assainissement.

Chaque jour, les acteurs produisent d'importantes quantités de déchets ménagers solides et liquides, qui polluent et dégradent toutes les zones périphériques au site du marché. La lagune est la décharge naturelle de ces déchets produits quotidiennement. Les déchets solides sont constitués de plastiques usagés, de sachets, de bouteilles en plastiques abandonnées sur le site par les commerçants et les nombreux clients qui fréquentent le marché, les cartons usagés qui ont servis à l'emballage des poissons frais issus de la pêche industrielle, des excréta humains. Quant aux déchets liquides, ils sont constitués par les eaux usées qui ont servi à nettoyer les produits halieutiques frais et découpés avant la vente. Ces eaux usées sont immédiatement déversées dans la lagune ébrié.

2.2.5. Les activités de pollution et de dégradation en provenance de la ville de Yopougon située en amont de la lagune

Les activités de pollution et de dégradation en provenance de la ville de Yopougon sont les eaux usées, les rejets des industries de la vaste zone industrielle nord de Yopougon et les ordures ménagères produites par les différents ménages de la ville.

Les eaux usées produites par les ménages de Yopougon sont principalement rejetées dans la lagune ébrié sans traitement, par l'intermédiaire du grand canal d'évacuation des eaux usées et des eaux pluviales qui traverse la ville de Yopougon, de la zone industrielle située au nord vers la lagune ébrié localisée au sud à l'estuaire de Béago et d'Azito. Ce réseau d'assainissement de Yopougon n'est pas rattaché au système d'assainissement de la ville d'Abidjan. C'est un réseau autonome qui ne comporte aucune station d'épuration et de traitement des eaux usées avant leur rejet dans la lagune. Les rejets industriels proviennent principalement des industries agroalimentaires, métallurgiques, chimiques, textiles et de papiers. Une grande partie des effluents industriels sont rejetés dans la lagune sans

épuration préalable. Ce grand canal à ciel ouvert reçoit également les déchets produits par les populations riveraines. Les populations riveraines de la lagune ébrié se comportent de la même manière. Elles utilisent la lagune comme une décharge publique des déchets produits quotidiennement. Certaines populations jettent directement les ordures dans la lagune lorsque d'autres transforment des portions des berges lagunaires en dépotoir.

3. Les facteurs et les différentes formes de dégradation des berges lagunaires

Chaque activité humaine occupe un espace dans lequel elle se développe et s'enracine. Ce qui pousse certains acteurs économiques à se disputer les espaces. A Yopougon, surtout sur les berges lagunaires, différentes activités économiques se sont développées. Ces activités déterminent la dynamique spatiale au sein de laquelle l'urbanisation tient une place importante (Diarra *et al.*, 2014). La présence humaine et l'occupation anarchique de la berge lagunaire de Yopougon par les activités économiques formelles et informelles constituent les principaux facteurs de pollution et de dégradation de ce plan d'eau.

3.1. Les facteurs de la dégradation des berges

3.1.1. La forte présence humaine sur les berges de Yopougon

En 1963, les villages ébrié et les villages Akyé occupaient une superficie de 76 hectares avant l'opération de création de la nouvelle ville de Yopougon sur le plateau du Banco à l'ouest de la ville d'Abidjan (Diby, 1999), en 1970. Elle draine des populations abidjanaises vers le plateau du Banco et les premiers secteurs investis sont les villages autochtones ébrié. Le développement des activités économiques et le « boom » démographique sont les principaux éléments catalyseurs de la croissance urbaine. A partir de 1978, les villages changent d'échelle (tableau 2).

Tableau 2 : Evolution des superficies des villages ébrié (en hectare) de 1978 à 2014

	1978	1988	1995	2005	2014
Adiapodoumé	30,87	221,78	489,68	516,70	795,75
Azito	4,5	63,19	63,19	76,47	115
Béago	5,69	44,59	44,59	59,59	79,75
Abobodoumé	15,75	84,75	785,25	835,55	1255
Niangon Lokoa	9	32	374,49	405,55	985,95
Niangon Adjamé	4,5	56,21	92,70	122,75	153,35
Yopougou Santé	18	38,82	155,07	175,27	215,30
Total	88,31	541,34	2004,97	2191,88	3600,10

Source : Répertoire foncier de la ville d'Abidjan et google earth 2005 et 2014

Selon les données statistiques du tableau 2, tous les villages ont connu une croissance spatiale depuis 1978, c'est-à-dire juste 8 ans après la construction de la première tranche de la ville de Yopougou. D'une superficie totale de 88,31 hectares en 1978, cette superficie a été évaluée à 3 600 hectares en 2014, soit une augmentation brute de 3 511 hectares en 36 ans. Cette croissance spatiale est commandée par la charge démographique de chaque entité spatiale (tableau 3).

Tableau 3 : Evolution démographique des villages ébrié

	1988	1998	2014
Adiapodoumé	6 567	10 697	34 025
Azito	782	1 274	4 053
Béago	1 032	1 681	5 347
Abobodoumé	12 453	20 285	64 523
Niangon Lokoa	4 612	7 513	23 898
Niangon Adjamé	4 528	7 376	23 462
Yopougou Santé	2 140	3 486	11 089
Total	32 114	52 312	166 397

Source : RGPH 88/98/2014

La charge démographique des villages a été influencée par les flux migratoires de populations lors des crises successives qu’a connues la Côte-d’Ivoire. D’une population totale de 32 114 habitants en 1988, cette population a quintuplé pour atteindre 166 397 habitants en 2014, soit une augmentation brute de 134 283 habitants en 26 ans. Le croît naturel n’est pas le seul facteur de croissance de cette population. L’arrivée massive de populations ivoiriennes et étrangères vers les villages ébrié justifie en partie cette forte croissance démographique observée entre 1998 et 2014 (tableau 4).

Tableau 4 : Proportion de population ébrié dans la population totale de la zone d’étude

	Population totale	Population ébrié	Population non ébrié
Adiapodoumé	34 025	5 104	28 921
Azito	4 053	1 257	2 796
Béago	5 347	1 337	4 010
Abobo-doumé	64 523	22 584	41 939
Niangon-Lokoa	23 898	7 170	16 728
Niangon-Adjamé	23 462	4 693	18 769
Yopougon-Santé	11 089	1 109	9 980
Total	166 397	43 254	123 143

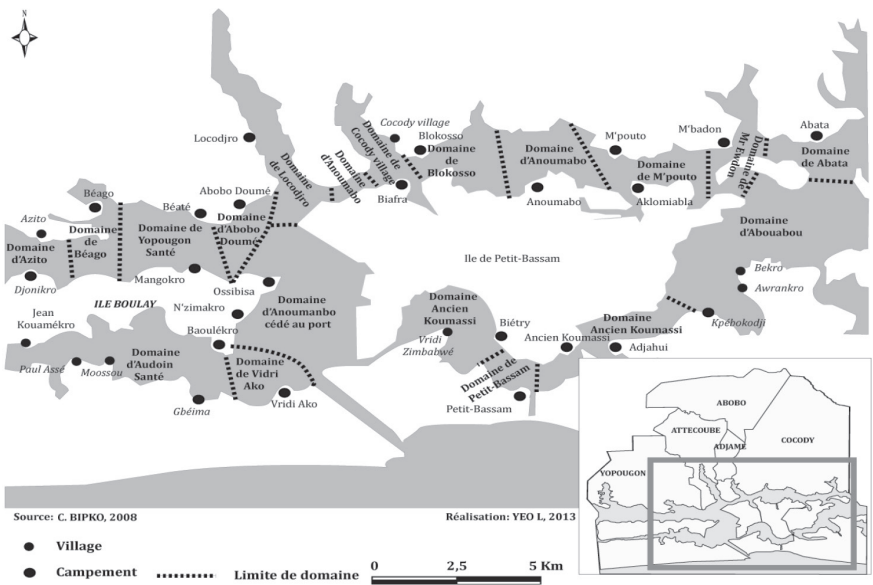
Source : RGPH 88/98/2014

3.1.2. Les occupations anarchiques des berges

Les berges lagunaires n’ont pas été aménagées par les pouvoirs publics. Les autorités coutumières et traditionnelles n’ont pas jugé utile d’engager de tels travaux (figures 8 et 9). La mise en place des populations et des activités dans ces villages n’obéissent pas toujours aux normes de l’administration et des autorités autochtones. Certaines personnes rusent avec le pouvoir administratif en installant plusieurs personnes sur les parcelles, ce qui crée un désordre spatial avec son corollaire de revendications territoriales menées par certains villages. Ces revendications créent également des conflits fonciers entre les familles et entre les villages. En fait, la question de délimitation des terroirs villageois est au cœur de nombreux conflits. Ces conflits sont plus aigus sur le plateau de Yopougon. La mise en

place et l'occupation spatiale des villages posent en elles-mêmes un conflit originel dans la mesure où chaque village Tchaman du plateau de Yopougon s'attribue la propriété de tout le territoire parce qu'ayant été le premier à s'installer (Diby, 1999). Chez les ébrié, la terre a toujours été l'objet de conflit. Le foncier est disputé par les différentes fratries parce qu'aujourd'hui, avec la proximité de la ville, la terre a pris de la valeur et chaque villageois veut profiter de cette rente foncière. Par conséquent, les jeunes filles, les jeunes garçons, les femmes et les hommes se transforment en propriétaires terriens pour installer une ou deux personnes sur des parcelles de 30 m² de superficie en échange de quelques billets de FCFA, même s'ils n'appartiennent pas à une famille détentrice de terrains urbains. Les conflits des limites territoriales touchent également les limites du plan d'eau lagunaire entre les différents villages d'une part et entre les grandes familles d'un village lagunaire d'autre part (figure 7). La multiplicité des propriétaires crée une multiplicité d'acteurs qui exploitent de façon désordonnée le plan d'eau lagunaire et ses berges.

Figure 7 : Le découpage de la lagune Ébrié en territoire dans le District d'Abidjan



Source : KOFFIÉ-BIKPO, 2008 citée par KOUADIO, 2015

3.2. Les différentes formes de dégradation des berges

Les berges lagunaires du plateau du Yopougon connaissent deux types de dégradation : la dégradation par érosion de la côte et la pollution des berges par les déchets liquides et solides produits par les activités économiques installées sur ces berges.

3.2.1. La dégradation par l'érosion

Cette forme de dégradation de la berge lagunaire est provoquée par l'exploitation des carrières lagunaires de sable. Cette activité consiste à retirer de la lagune le dépôt d'alluvions constitués depuis des années par le système de ruissellement des eaux pluviales jusqu'à la lagune ébrié. La lagune constitue un bassin sédimentaire pour le processus de ruissellement. C'est un important élément du phénomène d'accumulation des particules fines dans le plan d'eau lagunaire pour la régénération du sol. Le dragage empêche l'aboutissement de ce phénomène naturel et expose la desquamation des rives par l'eau de la lagune. La destruction du couvert végétal expose également les berges à l'action des eaux de ruissellement. Ces eaux érodent fortement les berges (figures 8 et 9) qui constituent un danger pour la population riveraine.

Figure 8 : Forte érosion de la berge lagunaire après l'exploitation d'une carrière de sable à Abobo-Doumé



La figure 8 présente, au premier plan, le dépôt de déchets solides ménagers des habitants d'Abobo-Doumé. Ces déchets constituent une barrière à l'action de l'eau de la lagune, par rapport à la forte érosion présentée à l'arrière, à droite où le plan d'eau lagunaire est visible.

*Cliché : DIBY K. Martin,
Abobo-Doumé, 2017.*

Figure 9 : Forte dégradation d'une ancienne carrière de sable abandonnée après son exploitation sur la berge lagunaire à Yopougon-Santé



La figure 9 présente une carrière de sable abandonnée sur la zone sud-est de la berge lagunaire de Yopougon-Santé. L'abandon du site sans avoir engagé un aménagement approprié dudit site contribue à la dégradation de la berge lagunaire.

Cliché : DIBY K. Martin, 2017.

3.2.2. La dégradation par pollution

Cette forme de dégradation prend en compte la pollution par les eaux usées et la pollution par les déchets ménagers rejetés dans la lagune. Toutes les activités économiques installées sur les rives de la lagune sont les agents responsables de cette forme de dégradation. Elles polluent non seulement les eaux de surface mais rendent également insalubres les rives (figure 10). La pêche est de moins en moins productive en lagune à proximité des sites d'étude. Les ressources halieutiques lagunaires telles que les poissons, les crabes et les crevettes occupent une place importante dans le régime alimentaire des communautés riveraines de la lagune.

Figure 10 : La pollution de la lagune par les déchets solides

Cette figure montre, au premier plan, une accumulation des déchets solides issue de l'activité de fumage de poissons des femmes en bordure de la Lagune Ebrié à Yopougon-Santé. Ces déchets se retrouvent dans la lagune pendant les fortes pluies qui s'abattent sur la ville d'Abidjan. Ils polluent la lagune.

Cliché : DIBY K. Martin, 2017.

4. Les stratégies de gestion des berges lagunaires sur le plateau de Yopougon

Il ressort que les communautés ont conscience, pour la plupart, de la pollution de la lagune. Cela est un atout pour mettre en place une meilleure politique de protection contre la pollution. Pendant les entretiens, les notables des différents villages étudiés ont affirmé qu'ils ont rencontré les autorités municipales pour leur demander de trouver une solution à la pollution qui dégrade leur cadre de vie. Ainsi, des initiatives individuelles de nettoyage des berges lagunaires sont menées par certains ménages en face de leurs maisons respectives pour servir de lieux de repos familiaux. Certains jeunes aménagent d'autres endroits de berges lagunaires et les transforment en lieux de repos touristiques fréquentés par les populations venant de la ville les week-ends, moyennant le paiement d'une somme variant entre 1 000 à 2 500 FCFA en échange du service rendu. Les stratégies de

gestion prennent aussi en compte l'organisation des formes d'occupation du front lagunaire. Cette stratégie permettrait la gestion durable de l'environnement lagunaire à Yopougon. Cela incombe à l'Etat ivoirien avec la participation des populations allogènes et de la communauté Ebrié des différents villages étudiés.

La gestion durable doit tenir compte de la viabilité économique des activités exercées sur les fronts lagunaires, de l'environnement, de l'homme et de son cadre de vie et de travail. Les actions prioritaires envisageables concernent une réelle mise en valeur des berges lagunaires du plateau de Yopougon en s'inspirant du modèle d'aménagement des berges lagunaires de la commune de Treichville (Diarra, 2014). A ce niveau, quelques opérateurs économiques des villages d'Azito, de Yopougon-Santé et de Niangon-Lokoua ont développé des actions prioritaires concernant les aménagements légers de détente et de loisir tout le long des berges lagunaires des villages ci-dessus cités. Cela permet aux populations riveraines de développer d'autres stratégies de protection de la lagune des eaux usées urbaines afin d'éviter sa pollution.

A Azito, des groupes de jeunes préfèrent informer et sensibiliser les populations sur la portée de l'éducation environnementale et d'assainissement du cadre de vie, afin qu'elles maintiennent propres les plages lagunaires.

Conclusion

L'étude a pu identifier et analyser quelques activités économiques exercées sur les berges lagunaires des villages ébrié inscrits dans l'espace urbain de Yopougon. L'exploitation artisanale des carrières de sable est une activité en plein essor à Yopougon en particulier et à Abidjan en général, dans la mesure où il existe dans chaque village ébrié ouvert sur une façade lagunaire un site de carrière de sable. L'exploitation répond à la forte demande en sable qu'engendre la dynamique urbaine de Yopougon. Le secteur de la production du sable constitue un grand pourvoyeur d'emplois et de revenus pour les populations pauvres. L'étude révèle également que cette activité, bien que pratiquée de façon artisanale, est source de dégradation de l'environnement. La destruction de la couverture végétale, la dégradation du sol et la pollution du plan d'eau lagunaire sont autant de préjudices causés par les activités à l'environnement et à l'homme. La forte propension des activités économiques et les diverses occupa-

tions anarchiques sur le domaine lagunaire de Yopougon engendrent également la dégradation des berges lagunaires. La dégradation est très importante compte tenu du comportement des hommes vis-à-vis de l'environnement et de leur cadre de vie. Des stratégies ont été pensées et mises en œuvre pour freiner le phénomène de desquamation et de pollution des berges lagunaires à Yopougon. Cette situation remet à l'ordre du jour la mise en œuvre d'une véritable politique d'aménagement des berges lagunaires à Abidjan pour en faire des sites touristiques. Réussir une telle politique suppose mettre l'Homme, la terre et l'eau au centre des politiques de développement des plans d'eau en Côte-d'Ivoire.

Références bibliographiques

- ADINGRA *et al.*, (2011), Pollution en lagune ébrié et ses impacts sur l'environnement et les populations riveraines, in F. Tech. & Doc. Vulg., 48-53.
- ANOH K. P. (1994), *Contribution à l'étude du réseau de distribution des ressources halieutiques marines en Côte-d'Ivoire*, Université de Cocody, Abidjan, Côte-d'Ivoire, 338 p.
- ANOH K. P. et BIPKO-KOFFIE C. (1999), Le rôle des femmes dans les communautés de pêcheurs-artisans de l'agglomération d'Abidjan : le cas de Vridi-Zimbabwe, *Cahiers Nantais*, Institut de Géographie et d'Aménagement Régional, Université de Nantes, 51, 47-60.
- BERRON H. (1981), *Tradition et modernisme en pays lagunaire de basse Côte-d'Ivoire*, GAP, ophrys, 386 p.
- DEMBELE O. (2008), Panorama de villes du littoral ivoirien, *Géographie du littoral de Côte-d'Ivoire*, coopération interuniversitaire, Abidjan-Nantes, Nantes n°1, EDUCI, Abidjan, 65-81.
- DIABATE H. et KODJO L. (1991), *Notre Abidjan « toujours plus haut... »*, Mairie d'Abidjan/Ivoire média, Abidjan, 256 p.
- DIARRA A. et KABLAN N. H. J. (2014), Pressions anthropiques et dégradations des berges de la lagune Ebrié de Treichville (Abidjan-Côte-d'Ivoire), *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, Université de Cocody, EDUCI, Abidjan, 19-28.
- DIBY K. M. (1999), *Logiques et stratégies d'intégration des villages ébrié dans la métropole d'Abidjan : le cas des villages de la commune de Yopougon*, Université de Cocody, Abidjan, Côte-d'Ivoire, 228 p.
- DIBY K. M. (2012), Structures politiques villageoises et revendication d'intégration économique : cas des Ebrié de Yopougon, *Revue de Géographie du LARDYMES*, faculté des Lettres et Sciences Humaines, Université de Lomé, n°8, 38-47.
- DIBY K. M. (2013), L'impact de la politique de développement urbain sur l'environnement à Abidjan, *Revue de Géographie du LARDYMES*, faculté des Lettres et Sciences Humaines, Université de Lomé, n°8, 187-208.

- DUBRESSON A. (1988), Industrialisation et urbanisation en Côte-d'Ivoire, *Thèse de doctorat*, Paris X.
- DUFOUR P. (1981), Notre lagune en péril, l'écosystème lagunaire ébrié bouleversé par les interventions humaines, *Archives scientifiques*, VII, 3, 13 p.
- HAERINGER P. (1969), Structure foncière et création urbaine à Abidjan, *Cahiers d'Etudes Africaines*, Mouton & Co, 34, 9, 219-270.
- KOFFIE-BIKPO C. Y. (2008), La pêche à Abidjan face à la dégradation de l'écosystème lagunaire, *Géographie du Littoral de Côte-d'Ivoire*, Coopération inter-universitaire Abidjan-Nantes, 2, 185-202.
- KOUADIO N. K. F. (2015), Conflits autour de l'exploitation et de la gestion des lagunes ivoiriennes : cas du secteur est de la lagune Ebrié, *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, Université de Cocody, EDUCI, Abidjan, 79-89.
- MCU (1994), *Doléances des vingt-sept villages ébrié de la ville d'Abidjan*, document de synthèse, Abidjan, 14 p.
- RICHARDS P. (2005), La terre ou le fusil ? Les racines agraires des conflits de la région du Mano, *Afrique contemporaine*, 37-57.
- TERRIER C. (1995), *Abidjan à l'horizon 2000 : une métropole ouest-africaine dans son décor et ses revers ou quand l'espace urbain abidjanais devient territoire ébrié*, Orstom, Abidjan, 14 p.

Chapitre 13.

Gestion des pneus usagés au port autonome de Cotonou : un défi environnemental

VIGNINOU Toussaint
BALOUBI David
AKPOVI S. Marcel Serge

Résumé

La gestion des pneus usagés, tout particulièrement en milieu portuaire, constitue un véritable problème environnemental, surtout dans les pays en voie de développement. L'objectif de la présente étude est d'analyser la gestion des pneus usagés au port de Cotonou. La démarche méthodologique adoptée dans cette étude a consisté d'abord à la collecte des données surtout sur les modes de gestion des pneus usagés et leurs impacts environnementaux à travers la recherche documentaire dans différents centres de documentation et des recherches sur l'internet, des observations et des enquêtes sur le terrain auprès de 160 acteurs. Les données collectées ont été traitées au plan quantitatif et qualitatif. Enfin, les résultats sont analysés à l'aide de la matrice de Léopold (matrice d'identification des composantes et des sources d'impacts). Les résultats montrent que les pneus usagés abandonnés sur la plate-forme portuaire proviennent principalement des camions des zones 2 et 3. Face à cette situation, les autorités en charge des questions environnementales du port, notamment le département de gestion de l'environnement, a mené plusieurs actions pour une gestion appropriée des pneus usagés au port de Cotonou. Toutefois, des défis restent à relever en vue de mettre en œuvre un mécanisme de gestion durable de ces pneus usagés.

Mots-clés : port de Cotonou, environnement, pneus usagés, valorisation, recyclage.

Abstract

The management of used tires and the port of Cotonou: an environmental challenge

Managing used tyres, especially in ports, is a real environmental problem, mostly in developing countries. The objective of this study is to analyze the management of used tyres in the port of Cotonou. The methodological approach has consisted first of all in collecting data mainly on the management methods of used tyres and their environmental impacts through documentary research in various documentation centers and research on the Internet, observations and field surveys of 160 actors. The data collected were then processed quantitatively and qualitatively. The results have been analyzed using the Leopold matrix (matrix for identifying components and sources of impacts). The results show that the used tyres abandoned on the port platform mainly come from trucks in zones 2 and 3. Faced with this situation, the authorities in charge of the port's environmental issues, in particular the environmental management department, have carried out several actions for an appropriate management of used tyres in the port of Cotonou. However, challenges remain in implementing a sustainable management mechanism for these used tyres.

Keywords: Cotonou port, environment, used tyres, recovery, recycling.

Contexte et justification

Un problème universel

La nature des marchandises transportées dans les ports et les activités qui s'y mènent peuvent être sources de dangers pour l'homme et les autres composantes de l'environnement (Allagbé, 2014). La gestion des déchets solides (en particulier les pneus), de quelque nature que ce soit, constitue l'un des soucis pour tous les pays du monde, surtout dans les villes car comme le souligne l'Office fédéral de l'environnement de la Suisse (OFEV, 2017), l'élimination de déchets dans le respect de l'environnement exige de déterminer leur teneur en polluants.

La production de déchets étant inhérente à l'activité économique, la croissance et/ou la diversification de celle-ci engendre une augmentation du volume de déchets produits (Thual, 2011). Et la gestion des déchets liquides et solides produits par les villes joue un rôle central dans la durabilité urbaine, car de leur gestion dépendent à la fois l'amélioration des conditions de vie des populations et la protection de l'environnement (Vissoh *et al.*, 2017).

La croissance économique et l'industrialisation des nations se sont faites à un rythme de développement rapide et sans précédent des divers modes de transport. Le plus souvent employée, la voiture facilite le transit des produits et des biens en passant par le déplacement des hommes. Mais une des contreparties de cet essor est le traitement d'un nombre sans cesse croissant de pneus usagés : le flux général de ces pneus usagés est estimé à 1 milliard par an (Williams *et al.*, 2012). Ce nombre est susceptible d'augmenter d'année en année. En effet, la gestion des pneus usagés est devenue une nécessité, mais de nombreux pays ne sont actuellement pas en mesure de traiter l'énorme déchet pneumatique de manière écologique et économiquement durable (Nations Unies, 2011).

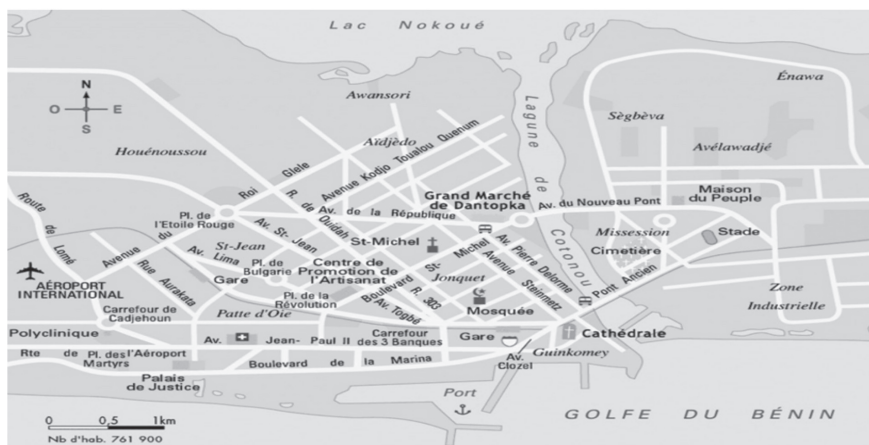
Or les pneus usagés sont source de multiples types de pollution et de nuisances. Ils représentent une menace importante pour l'environnement et la santé humaine. Les pneus constituent un combustible redoutable dans la propagation d'incendie. À ce titre, l'expansion des parkings de voitures d'occasion associées aux engins des sociétés de manutention, y contribuent (PAC, 2013). En cas d'incendie de pneus à l'air libre, la température de combustion est insuffisante pour les incinérer complètement, ce qui libère des composés toxiques bioaccumulables et persistants dans l'air, l'eau et le sol. Lors du grand incendie de pneus de Saint-Amable (une municipalité du Québec), en 1990, plus de 3 millions de pneus ont brûlé en 6 jours, rejetant une fumée toxique, contraignant l'État à déboursier 12 millions de dollars pour décontaminer le site (La Presse.ca, 2010). C'est, entre autres, pourquoi Steck (2017), démontre que la relation ville-port revêt aussi une dimension environnementale qu'il faut affronter d'urgence.

Les spécificités du port de Cotonou

Le port de Cotonou, un port en eau profonde ou port maritime, implanté sur une côte basse sablonneuse en bordure sud de la ville de Cotonou, est un port artificiel construit entre novembre 1959 et juin 1965, à environ 30 kilomètres de la capitale politique (Porto-

Novo). Il est situé sensiblement à égale distance des ports de Lagos au Nigéria à 115 km à l'Est et de Lomé au Togo à 135 km à l'Ouest. Il est limité au nord par le boulevard de la Marina et son prolongement vers l'hôtel de la plage, au sud par l'Océan Atlantique, à l'ouest par la bande des 300 m, à l'est par la traversée (figure 1). Le port de Cotonou mis en service depuis le 1^{er} août 1965, héritier du wharf construit en 1861, est le siège d'une multitude d'activités économiques et constitue par conséquent un pôle commercial très important pour l'économie nationale. Initialement dimensionné pour les besoins du Bénin et du Niger, le port de Cotonou est devenu très tôt aussi le port du Burkina Faso, du Mali ; il est aussi le port de désengorgement ponctuel de Lagos (PAC, 2000).

Figure 1 : Situation du port dans la ville de Cotonou



Source : PAC, 2014

La zone portuaire représente une superficie d'environ 400 000 m² et les plans d'eaux gagnés sur la mer sont abrités par deux digues. Grâce à sa situation géographique, le port de Cotonou occupe une position privilégiée sur le trafic maritime de l'Afrique de l'Ouest. Y opèrent plusieurs opérateurs publics et privés parmi lesquels la Société Béninoise des Manutentions Portuaires (SOBEMAP), COMAN SA-Bénin, ORYX-Bénin, la Société Nationale de Commercialisation des Produits Pétroliers (SONACOP), etc.

Plate-forme logistique d'intenses activités, le port doit affronter le problème de la production de déchets issus de ces activités dont les pneus usagés (Akpo, 2014). L'augmentation du nombre de véhicules

d'occasion qui transitent par le port de Cotonou sans oublier les engins de manutention et camions assurant le transport des marchandises (en vrac ou conteneurisées), entraînent depuis plusieurs années l'introduction massive de pneus usagés sur la plate-forme portuaire. Cet état de chose pose un problème de sécurité environnementale sur les espaces du domaine portuaire, en ce sens que ces pneus usagés rendent insalubres les espaces du domaine portuaire et exposent les usagers aux risques d'incendie et de nuisance sanitaire.

Le problème de la gestion des pneus usagés est ainsi devenu une préoccupation pour l'autorité portuaire. Le Port Autonome de Cotonou visant l'amélioration continue des pratiques en matière de protection de l'environnement, doit prendre des dispositions en vue d'asseoir un mécanisme de gestion durable de ces pneus usagés. L'objectif de la présente étude est d'analyser la gestion des pneus usagés au port de Cotonou par :

- le diagnostic de la gestion des pneus usagés au Port Autonome de Cotonou ;
- la description des impacts environnementaux engendrés par la présence des pneus usagés dans le domaine portuaire ;
- la proposition d'un schéma directeur de gestion durable des pneus usagés au Port Autonome de Cotonou.

Données et méthodes

La méthodologie utilisée concerne la collecte et le traitement des données puis l'analyse et l'interprétation des résultats.

Les données collectées portent sur les sources des pneus usagés, les lieux de leur accumulation, les effets environnementaux et les risques sanitaires qu'ils suscitent, les dispositions prises et les mécanismes de gestion mis en place par les autorités, les perceptions des différents acteurs et les stratégies à mettre en œuvre pour une gestion efficace des pneus usagés. Le recueil des données s'est effectué par la recherche documentaire, les entretiens et les observations directes sur le terrain.

La recherche documentaire a consisté à parcourir les centres de documentation et des institutions spécialisées, les bibliothèques, l'internet et autres organismes susceptibles de fournir des informations relatives à la gestion des pneus usagés de façon générale et au port de Cotonou en particulier. Ainsi, plusieurs documents notamment

des rapports, annuaires, revues, mémoires et thèses ont été consultés dont les références ponctueront le développement de la réflexion.

Les travaux de terrain (observations et entretiens) se sont déroulés entre septembre et décembre 2016. Les observations ont consisté à parcourir l'ensemble du domaine portuaire, conformément au plan de zoning et de sécurité, ce qui a permis d'identifier les sources génératrices de pneus usagés et leur emplacement au Port de Cotonou. Les entretiens sont réalisés sur un échantillon regroupant les différents acteurs (cadres et autorités portuaires, chauffeurs des camions et apprentis chauffeurs, autorités du Ministère du Cadre de Vie et du Développement Durable).

L'échantillonnage a été fait suivant deux méthodes. La première méthode a consisté à faire un choix raisonné qui a permis de cibler les zones du déroulement de l'enquête et les différents acteurs à contacter. Pour les enquêtes, toutes les zones sont concernées par le rejet des pneus usagés dans l'enceinte du Port. Mais les zones 1, 2 et 3 sont les lieux de concentration de ces pneus usagés. Les différents acteurs sont sélectionnés suivant la technique de choix aléatoire. Ainsi, sur un effectif de 40 cadres (portuaires et ceux des sociétés de manutention), 20 ont été enquêtés soit un pourcentage de 50 %. En ce qui concerne les agents d'entretien, sur un effectif de 100 (Société KOLE BPT, SOS Bâtiments, Performance Entreprise, Ataraxie et CREDO BTP), 40 ont été enquêtés soit 40 %. Enfin, sur le total des 130 camionneurs ciblés, 80 ont été enquêtés soit un pourcentage de 61,53 %.

Les fiches d'enquêtes ont été dépouillées manuellement (codification des données) et de façon automatique (intégration des données codifiées à l'ordinateur grâce au logiciel Excel).

Les résultats issus du dépouillement constituent une partie de la base de données à exploiter. Les données statistiques recueillies auprès des cadres du Département de la Gestion de l'Environnement (DGE), des usagers du Port de Cotonou et du Ministère du Cadre de Vie et du Développement Durable (MCVDD) et sur le terrain ont complété cette base de données. Les données quantitatives ont été traitées de façon automatique ; ce qui a permis de réaliser des tableaux et des graphiques.

L'analyse des résultats a été appuyée par la méthode d'analyse des impacts. C'est l'approche matricielle qui a servi de base à l'analyse des impacts. Elle a permis d'identifier les sources d'impacts encore appelées les sous-activités et les composantes du milieu ; d'analyser les impacts et d'élaborer un plan de gestion environnementale et sociale. Les sources d'impact sont tirées de la pollution de l'environ-

nement par les pneus usagés. La liste de contrôle de Bisset (1987) a permis de mettre en évidence les sous-activités encore appelées sources d'impact liées à l'abandon des pneus hors d'usage au Port. La matrice de Léopold (1971) a permis de croiser les sources d'impacts avec les composantes du milieu pour faire ressortir les composantes du milieu affectées par l'activité. En effet, la liste de contrôle et l'approche matricielle permettent de déterminer les impacts liés à l'abandon des pneus usagés sur la plate-forme portuaire. Avant cette analyse, les impacts les plus significatifs ont été synthétisés sous forme de tableaux simplifiés.

Résultats et discussion : un problème crucial pour l'avenir

1. État des lieux des pneus usagés au port de Cotonou

L'état des lieux sur les pneus usagés met en exergue leur mode de gestion au port de Cotonou et les acteurs impliqués.

1.1. Acteurs impliqués et leurs rôles

Plusieurs acteurs interviennent dans la chaîne de production et de gestion des pneus usagés au port de Cotonou (tableau 1).

Tableau 1 : Rôles des acteurs impliqués dans la gestion des pneus usagés au port de Cotonou

Acteurs		Rôles
Autorités portuaires	Capitainerie	Assure les formalités d'accès des camions sur la plate-forme
	DGE	Assure le respect et le maintien des normes environnementales au Port de Cotonou
Usagers du Port	Importateurs	Importent les marchandises (véhicules d'occasion et autres marchandises)
	Transporteurs/chauffeurs et apprentis camionneurs	Transporteurs sont les propriétaires des camions Chauffeurs sont chargés de la conduite des camions des lieux de chargements jusqu'aux points de déchargement ; les apprentis aident les chauffeurs dans l'accomplissement de leurs tâches
	Agents d'entretiens	Assurent la propreté de la plate-forme portuaire
	Sociétés de manutention	Assurent le chargement et le déchargement des marchandises

Acteurs		Rôles
Autorités du MCVDD	Acteurs du MCVDD	Chargé de mettre en place les différents décrets environnementaux et assurer leur respect

Source : Enquêtes de terrain, novembre 2016

Ce tableau 1 met en évidence la multiplicité des acteurs dont les activités concourent à la production des pneus usagés au port de Cotonou, mais également à leur gestion. Cette multiplicité d’acteurs présente l’avantage d’une conjugaison des efforts mais aussi le risque de conflits d’intérêt et/ou de rôles. La gestion optimale de ces pneus nécessite donc la mise en place d’un système de coordination des différentes actions.

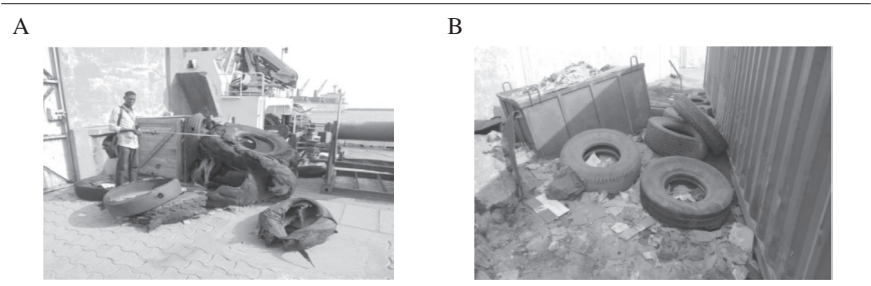
1.2. Présence des pneus usagés sur la plate-forme portuaire

Les observations de terrain ont permis de constater la présence effective des pneus usagés dans la zone portuaire. La situation varie selon les trois zones concernées.

Zone 1 : Terminal divers (zone de manutention du vrac)

Dans la zone 1, les pneus sont abandonnés çà et là, de façon désordonnée, en nombre important. On note également la présence de quelques pneus usagés abandonnés par les camionneurs sur les quais. Ces pneus usagés servent de dépotoirs de matières fécales et de nids de moustiques. Malgré les efforts du DGE, le phénomène persiste comme l’illustrent les figures 2A et 2B.

Figure 2 : Pneus usagés dans la zone 1 du port

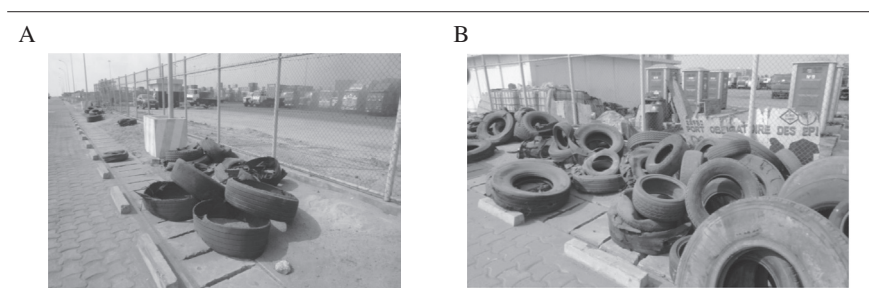


Clichés : Avodagbe, septembre 2016

Zone 2 : Terminal à conteneurs

Regroupant les terminaux à conteneurs, les camionneurs, lors de leurs passages, abandonnent sur les abords des quais et terminaux les pneus usagés, ce qui conduit à une importante accumulation de ces déchets (figures 3A et 3B). C'est le cas surtout de la bande des 200 m et 300 m.

Figures 3A et 3B : Pneus usagés dans la zone 2 du port de Cotonou



Clichés : Akpovi, septembre 2016

La figure 3A présente l'état d'abandon des pneus usagés dans la zone 2 au port. Ils encombrant l'espace, souvent regroupés devant le parking camions (figure 3B). La façade du parking sert de point de regroupement de ces pneus en attendant leur convoyage sur des sites définis par le DGE/PAC. Des pneus usagés sont aussi observés près de la berge, dans la concession du Parc Tampon Unique (PTU) et aux alentours du parc de dépotage et d'empotage (figure 4).

Figure 4 : Pneus usagés sur le Parc Tampon Unique



Cliché : Akpovi, septembre 2016

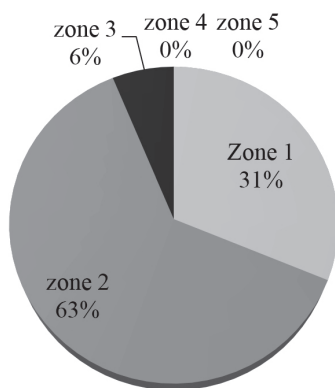
La figure 4 montre le traitement réservé aux pneus usagés au niveau du Parc Tampon Unique (PTU) dans la zone 2. Destiné à l'accueil des véhicules d'occasion, ce parc est transformé en lieux de stockage de pneus usagés. Ils sont entreposés là en attendant d'être convoyés hors du Port de Cotonou. Cela signifie qu'il n'y a pas, dès le départ, un plan de gestion de ces pneus au niveau de cette partie de la plate-forme portuaire.

Zone 3 : Port de pêche

Les activités développées dans cette zone ne sont pas *a priori* sources de production de pneus usagés. Toutefois, près de la station de remorquage, on note la présence des gros pneus usagés issus des gros engins. En fait, la présence de ces types de pneus usagés est due à ce qu'ils servent de système de défense pour éviter les chocs des engins flottant du Port contre les parois du bord à quai. Les pneus usagés trouvés dans la zone 3, contrairement aux autres zones, sont des pneus spécialement payés par le port au profit du service de la capitainerie.

Dans les zones 4 (Traversée Est) et 5 (zone des hydrocarbures), on ne remarque aucune trace de pneus usagés. La répartition des pneus usagés dans les zones au Port Autonome de Cotonou est illustrée par la figure 5.

Figure 5 : Répartition des pneus usagés par zone au Port de Cotonou



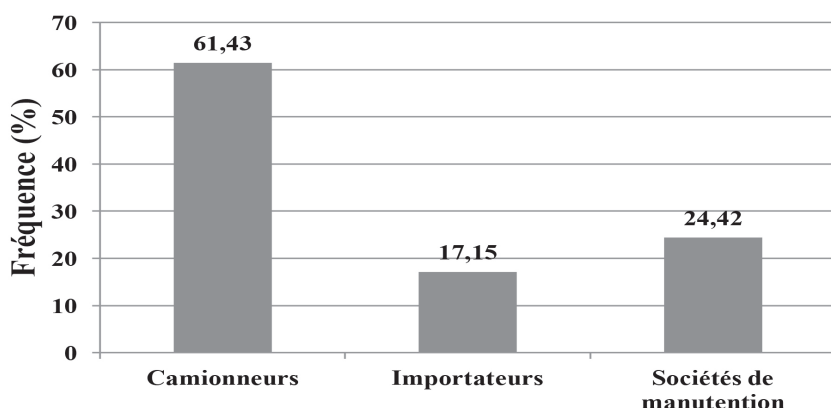
Source : nos enquêtes, 2016

Il y a bien un phénomène de concentration des pneus usagés dans le port de Cotonou : 63 % dans la zone 2 en raison de la forte présence des camionneurs, 31 % pour la zone 1, le reste étant négligeable. Ces données se justifient par la nature des activités menées dans chacune de ces zones.

1.3. Provenance des pneus usagés sur la plate-forme portuaire

La fréquence de provenance des pneus usagés en fonction des acteurs responsables de l'abandon de ces pneus sur la plate-forme portuaire montre une prédominance des camionneurs (figure 6).

Figure 6 : Répartition des pneus usagés selon leur provenance



Source : nos enquêtes, 2016

Cette figure 6 confirme que les principaux acteurs de l'abandon des pneus usagés sur la plate-forme portuaire sont les camionneurs avec un taux de 61,43 % ; viennent ensuite les sociétés de manutention avec 24,42 % et les importateurs 17,15 %. C'est une information importante pour la prise de décision qui doit conduire à une gestion plus rationnelle et plus écologique de ces pneus.

2. Mode actuel de gestion des pneus usagés au port de Cotonou

Dans le but de garantir un cadre sain aux usagers du port de Cotonou, des politiques de gestion des déchets solides ont été adoptées par l'autorité portuaire et les acteurs portuaires. Les pneus usagés, bien que faisant partie des déchets solides, ont un mode de gestion particulier.

2.1. Gestion des pneus usagés du port de Cotonou par les autorités portuaires

En vue d'assurer le respect et le maintien des normes environnementales, les autorités du port par le biais du Département de Gestion

de l'Environnement (DGE), mènent plusieurs actions sur le plan de la gestion des déchets solides, y compris les pneus usagés.

Jusqu'alors, les pneus usagés subissaient le même mode de gestion que les autres déchets solides. Un entretien quotidien de la plate-forme prenant en compte le déguerpissement des pneus usés était fait par des prestataires, afin de débarrasser le port de tous déchets solides. Ainsi, tous les déchets solides (pneus usagés compris) étaient convoyés vers les décharges publiques réservées par la municipalité de Cotonou. La société agréée par le port pour acheminer ces déchets est CREDO-BTP.

Suite au refus de l'acheminement des pneus usagés à la décharge par la municipalité de Cotonou, après constat de la non-conformité des normes environnementales causée par ce mode de gestion, le DGE a dû élaborer une autre politique visant à regrouper les pneus en un lieu (figure 7).

Figures 7A et 7B : Quelques étapes de la gestion des pneus usagés par les autorités du port



7A Tas de pneus usagés avant leur convoyage. 7B Collecte des pneus usagés dans les bacs à ordures pour le nettoyage de la plate-forme portuaire et leur transport ensuite vers le site de l'ONG PUR chargée de les détruire

Source : PAC, 2015

Face à l'encombrement croissant de la zone portuaire et face aux effets indésirables aussi bien sur le milieu que sur les acteurs, le port, en 2015, a lancé une Opération Port Propre (OPP). Cela a conduit à dégager de la plate-forme portuaire 22 barques de 14 m³ de pneus usagés, soit au total 37 640 kg. 573 pneus usagés ont été convoyés à Glo-Djibé sur le site de l'ONG PUR (PAC, 2015).

2.2. *Gestion des pneus usagés par les acteurs portuaires*

Afin de connaître la politique de gestion des pneus usagés mise en place par les acteurs portuaires, des investigations ont été menées auprès des trois gros manutentionnaires installés sur la plate-forme portuaire, à savoir la SOBEMAP, la COMAN SA et Bénin Terminal. À l'issue de ces enquêtes faites auprès des opérateurs de l'espace portuaire, il ressort que la plupart de ces sociétés ne disposent pas d'une politique de gestion appropriée des pneus usagés. Du coup, elles sont obligées de les abandonner sur la plate-forme. Mais, certaines sociétés comme COMAN SA utilisent ces pneus usés pour en faire des balises destinées à indiquer les endroits dangereux ou la route à suivre (figure 8).

Figure 8 : Transformation des pneus usagés en balises par COMAN SA sur son Terminal



Cliché : Akpovi, octobre 2016

La figure 8 présente comment le géant de la manutention COMAN-SA valorise les pneus usagés. Ces pneus usagés sont transformés en balises après avoir reçu des couches de peinture (blanc et rouge). Ils sont disposés sur son Terminal pour servir d'indicateurs de limite et de chemin. Ces pneus servent de système antichoc aux navires et aux amarreurs. Quant aux deux sociétés restantes (SOBEMAP et Benin Terminal), ne disposant pas de politique de gestion appropriée pour les pneus usagés, elles contribuent grandement à leur multiplication désordonnée sur la plate-forme portuaire.

3. Impacts environnementaux liés à la présence des pneus usagés au port de Cotonou

Les observations de terrain et les investigations menées ont permis de relever les différents aspects que présentent les effets sur l’environnement portuaire de la gestion des pneus usagés.

3.1. Répertoire des impacts environnementaux

Le répertoire des impacts environnementaux est résumé dans le tableau 2.

Tableau 2 : Répertoire des impacts environnementaux au port de Cotonou

Aspects environnementaux	Impacts environnementaux
Présence et accumulation des pneus usagés	– Pollution du sol – Pollution visuelle (esthétique) – Dépotoirs des déchets et des matières fécales
Présence d’eau souillée et de déchets dans le creux des pneus usagés	– Favorisent la prolifération des moustiques et d’autres insectes – Dégagement de mauvaises odeurs – Rend insalubre le bassin par les eaux de ruissellement – Constituent des nids de moustiques – Rendent insalubre la plate-forme
Abondance des pneus usagés	– Risques d’incendie

Source : Résultats d’enquêtes de terrain, novembre 2016

La lecture du tableau 2 permet de se rendre compte de la diversité des impacts environnementaux, allant de la pollution esthétique à des risques sanitaires. L’analyse de ces impacts s’est faite avec la matrice de Léopold.

3.2. Analyse des impacts probables

L’identification des ressources du milieu consiste à mettre en évidence les différents paramètres du milieu (naturel et humain) pouvant être affectés par les différentes sous-activités de la pollution de l’environnement par les pneus usagés. Ainsi, la matrice suivante (tableau 3) présente les sources d’impacts et les composantes du milieu pouvant être affectées.

Tableau 3 : Matrice d'identification des composantes et des sources d'impacts

Problèmes liés à la mauvaise gestion des pneus usagés sur la plate- forme	Impacts sur le cadre de vie						
	Milieu physique			Milieu humain			Milieu biologique
	Sol	Eau	Air	Homme	Société	Economie	Micro- organisme
Accu- mulation des pneus usagés	-	-	-	-	-	-	-
Abandon des pneus (aspect in- désirable)	-	-	-	-	-	-	-
Manque de services de ramassages	x	x	x	x	x	+	x
Pollution multiforme (eau, air, sol)	-	-	-	-	-	-	-
Prolifération des mous- tiques dans le milieu	x	x	x	-	-	-	-
Transfor- mation des lieux en dépotoirs d'ordures et de matières fécales	-	-	-	-	-	-	-
Détériora- tion de la santé des usagers	x	x	x	-	-	-	x
Légende : (x) : impacts indéterminés ; (+) : impacts positifs ; (-) : impacts négatifs							

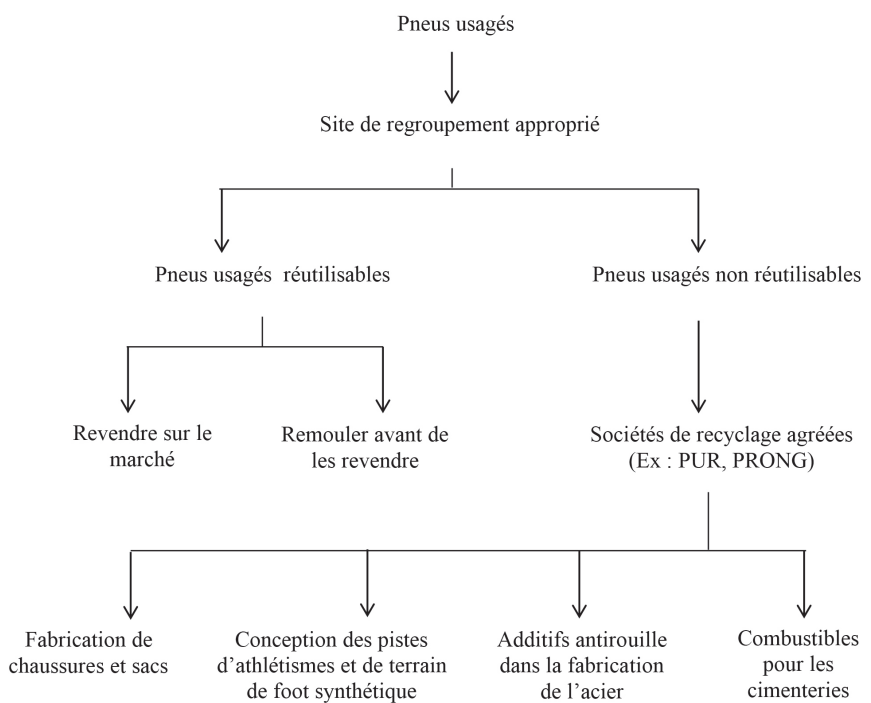
Source : Adapté de Léopold, 1971.

Le tableau 3 permet d’identifier les différents impacts sur le cadre de vie à base des problèmes liés à la gestion des pneus usagés sur la plate-forme portuaire. En effet, chaque problème (lié à la mauvaise gestion des pneus usagés sur la plate-forme) énuméré est susceptible d’influencer les différents éléments du milieu (physique, humain et biologique). Ainsi, cette matrice a permis de croiser les sources d’impacts avec les composantes du milieu pour faire ressortir celles affectées par l’activité. La liste de contrôle et l’approche matricielle permettent de déterminer les impacts liés à l’abandon des pneus usagés sur la plate-forme portuaire. Dans le cas présent, la plupart des impacts enregistrés sont négatifs.

3.4. Pour une gestion écologiquement durable des pneus usagés au port de Cotonou

Afin de contribuer à une gestion durable des pneus usagés au port de Cotonou, des suggestions sont formulées à travers un mécanisme de gestion intégrée (figure 9).

Figure 9 : Mécanisme de gestion des pneus usagés



Source : Travaux de terrain, septembre-octobre 2016

La figure 9 est un mécanisme de gestion intégrée établie à l'endroit des autorités portuaires pour participer à la gestion durable des pneus usagés présents sur la plate-forme portuaire. Après la collecte des pneus usagés, un site de regroupement approprié doit être retenu pour leur acheminement. À cette étape du processus, le tri des pneus se fera afin de séparer des autres les pneus usagés réutilisables qui peuvent être remoulés, avant d'être remis sur le marché ou revendus s'ils sont toujours en bon état. Les pneus non réutilisables peuvent être utilisés pour une valorisation diversifiée. La valorisation à l'échelle industrielle serait plus adaptée.

Discussion : vers la mise en place d'une politique globale

La question des déchets est devenue une préoccupation mondiale. Mais, les approches et les moyens de gestion diffèrent énormément d'un pays à un autre. Pour Vigninou et Anagonou (2013, p. 73), si dans les pays développés, la gestion des déchets s'appuie sur des projets scientifiques et techniques, les pays en voie de développement notamment ceux d'Afrique peinent à trouver des solutions aux problèmes de déchets auxquels ils sont confrontés. Le Bénin, comme d'autres pays en Afrique subsaharienne n'est pas épargné par ces problèmes. Et quand on est dans le domaine portuaire, ces problèmes ont parfois des spécificités. C'est le cas du port de Cotonou. En effet, avec l'accroissement de la fréquentation des navires et des camions gros porteurs et de nombreux usagers qui se livrent à diverses activités sur la plate-forme portuaire, le port de Cotonou se trouve confronté à un véritable problème de salubrité (Vigninou et Anagonou, 2013, p. 74).

Parmi les déchets qui rendent insalubre la plate-forme portuaire, se trouvent évidemment les pneus usagés qui constituent un véritable défi environnemental. Les autorités du port en sont d'ailleurs conscientes. C'est pourquoi, elles ont créé un Département de Gestion de l'Environnement (DGE). La création du Département de Gestion de l'Environnement (DGE) du Port de Cotonou par la décision n°581/PAC/DG/DGA/DAGR/SP du 25 juillet 2007, s'inscrit dans le cadre du renforcement de la capacité institutionnelle en gestion environnementale de l'institution portuaire. Il constitue la cellule environnementale du port directement rattachée à la Direction Générale. C'est un organe d'exécution chargé de mettre en œuvre la politique environnementale du Port Autonome de Cotonou, confor-

mément à la politique nationale en la matière. Il est entre autres chargé de :

- concevoir et mettre en œuvre la politique environnementale du Port Autonome de Cotonou conformément aux normes nationales et internationales ;
- élaborer et de coordonner les stratégies de gestion de l'environnement portuaire ;
- assurer la police environnementale sur la plateforme portuaire.

Mais les activités de nettoyage et d'enlèvement confiées à des structures le sont sur une base individuelle, pour assurer la gestion des déchets solides. Ces contrats sont généralement des contrats de nettoyage et d'enlèvement des ordures des domaines du port. Il n'y a donc pas de contrat spécifique pour la gestion des pneus usagés. Or, les pneus usagés constituent des déchets particuliers qui méritent un traitement et un mode de gestion particulier. Un défi que ne semble pas encore relever le port de Cotonou. D'où la nécessité de la mise en place d'un système particulier et adapté de gestion des pneus usagés. C'est là un défi environnemental à relever par le port de Cotonou, dont la gestion technique vient d'être confiée au port d'Anvers par un contrat de gestion (partenariat) signé le 8 janvier 2018, et ce pour une durée de 10 ans.

Cependant, le port de Cotonou n'est pas le seul à avoir des défis environnementaux. Selon Hadji *et al.* (2017, p 62), parmi le Top 10 des priorités environnementales du secteur portuaire européen, figurent les déchets/ordures des ports depuis 2004. Peut-être faudrait-il s'inspirer du programme québécois de gestion intégrée des pneus hors d'usage 2015-2020, bien sûr en l'adaptant au contexte béninois. En effet, ce programme vise à gérer les pneus hors d'usage selon le principe des 3 R-V, c'est-à-dire la Réduction à la source, le Réemploi, le Recyclage et la Valorisation. Donc, en même temps que l'on règle un problème environnemental, on crée une activité économique. C'est bien là une piste à explorer.

Conclusion

La présente étude est une analyse de la gestion des pneus usagés au port de Cotonou. Le nombre de pneus usagés est en augmentation, chaque année, par le simple fait de l'augmentation du parc automobile et des différents types d'activités qui sont menés dans le Port

de Cotonou. Les enquêtes menées au cours de ce travail ont révélé que les pneus usagés proviennent principalement des Camionneurs (61,43%) et sont présents dans trois des cinq zones présentes au Port (zone 1, zone 2 et zone 3).

À travers les résultats obtenus, on peut dire qu'il existe déjà un mode de gestion des pneus usagés au port de Cotonou. Mais, il mérite d'être revu en tenant compte de certains paramètres comme le développement industriel et économique qui doit tenir compte du respect de l'environnement.

Plusieurs solutions s'offrent quant à la gestion des pneus usagés. La meilleure solution d'un point de vue environnemental est de réutiliser les pneus usagés. Ceux qui sont encore de relativement bonne qualité peuvent être revêtus d'une nouvelle surface de roulement. Grâce à ce rechapage, les pneus ont une deuxième vie, ce qui permet de réduire l'utilisation de pneus neufs et de protéger l'environnement. Si les pneus ne sont plus du tout utilisables, ils doivent autant que possible être soumis à une valorisation matière. Un procédé mécanique permet de séparer l'acier et le caoutchouc, et de réutiliser ces deux composants en tant que matières premières. La dernière possibilité est de réaliser une valorisation énergétique. L'incinération dans une cimenterie permet d'économiser des agents énergétiques fossiles.

Mais, les pays sous-développés comme le Bénin ont-ils les moyens (techniques et financiers) pour mettre en application ces solutions ? Ce n'est pas évident surtout pour les deux premières. En principe, le financement de l'élimination des déchets de pneus usagés s'effectue selon le principe du pollueur-payeur. Une partie de l'industrie automobile et du commerce de pneus prélève, lors de la reprise de pneus usagés, une taxe d'élimination. Il en va en fait de la capacité à faire émerger une nouvelle économie fondée sur la récupération dotée de moyens qui ne soient pas seulement ceux de l'informel et qui se révèle suffisamment rentable pour attirer des investisseurs puissants.

Références bibliographiques

- ABE (1999), *Loi-cadre sur l'environnement en République du Bénin*, Collection ABE, Editions les presses du JORB Porto-Novo, 66 p.
- ADEME (2006), *Etude de l'utilisation des pneus usagés en milieu agricole*, Rapport final, 122 p.
- ADEME (2013), *Rapport annuel de la mise en œuvre des dispositions réglementaires relatives aux pneumatiques usagés*, 160 p.

- AKPO E. (2014), *Impacts environnementaux comparés de la manutention des vrac solides et des marchandises conteneurisées au Port de Cotonou*. Mémoire de fin de formation pour l'obtention du certificat de gestion portuaire, 72 p.
- ALLAGBE S. B. (2014), Activités de transit et transport international au nord-est du Bénin, *Thèse de doctorat unique de géographie*, Université de Lomé, 358 p.
- BENDOU A., HASSOU M. et Hajji C. (2017), Gestion des déchets solides portuaires au Maroc : analyse comparative et recommandations, *J. Wat. Env. Sci.*, 1, 1, avril, 59-76,
- HAFFAF M. (2002), *Sécurité et sûreté maritime : de l'élaboration des textes à la difficulté de mise en œuvre*, Diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées en droit maritime et des transports, 107 p.
- HENNEBERT P., CHARRASSE B., BENARD A., LAMBERT S. (2013), *Impact environnemental des pneumatiques déchiquetés utilisés pour la construction d'ouvrages en remblai*, Sciences Eaux and Territoires : la Revue du IRSTEA, IRSTEA, Article hors-série n°10, 8 p.
- NATION UNIES (2011), *Directives techniques révisées pour la gestion écologiquement rationnelle des pneus usés et des déchets de pneus*, Conférence des Parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, 61 p.
- OFEV (éd.) (2017), *Méthodes d'analyse dans le domaine des déchets et des sites pollués. État 2017*, Office fédéral de l'environnement, Berne. L'environnement pratique, n° 1715, 81 p.
- PAC (2012), *Etude pour l'Elaboration de la Politique Environnementale du Port Autonome de Cotonou et du Programme de gestion Environnementale pour le Port de Cotonou*, 50 p.
- STECK B. (2017), Le port moderne, inclusion urbaine dynamique ou enclave extravertie de la mondialisation : le cas de l'Afrique Atlantique, in Loba A. et N'Guessan A. (dir), *Le port dans la ville*, Editions EMS, 75-99.
- THUAL C. (2011), *Evaluer l'urbanité : le cas des techniques d'assainissement urbain*. Rapport final du projet d'Initiation Recherche et Développement, Institut National des Sciences Appliquées de Lyon, 79 p.
- TOURÉ A. (2015), *Gestion Des Pneus Usages de la Ville de Ouagadougou*, Mémoire pour l'obtention du Master d'Ingénierie de l'Eau et de l'Environnement, 65 p.
- VIGNINOU T. et ANAGONOU D. (2013), La gestion des déchets solides au port de Cotonou, BenGéo, *Revue semestrielle de Géographie du Bénin*, 13, juin, 72-88.
- VISSOH A. S., BALOUBI M. D., GBENOU V. V. (2017), Gouvernance locale et assainissement dans la ville de Bohicon (sud-Bénin), Dynamiques Spatiales et Développement « Dyspadev », *Revue semestrielle du Laboratoire d'Etudes des Dynamiques Urbaines et Régionales*, 9, juin, 57-71.
- ZOGBASSA L. (2015), *Suivi et évaluation de la mise en œuvre du plan de gestion des déchets solides du Port Autonome de Cotonou*, Mémoire de Licence professionnelle, 68 p.

Webographie

<http://www.portdecotonou.com>, consulté le 25 octobre 2016 à 16h50'

<http://www.maghrebemergent.info>, consulté le 08 novembre 2016 à 16h05'

<https://recyclage.ooreka.fr/>, consulté le 10 novembre 2016 à 10h09'

<http://pneutech.fr/>, consulté le 15 novembre 2016 à 14h36'

<https://www.aliapur.fr>, consulté le 15 novembre 2016 à 20h40'

Chapitre 14.

Controverse autour des poussières métalliques issues de l'entreposage et de la manutention du vrac solide du port de Québec : une analyse interdisciplinaire pour l'éducation au développement durable

DOH Yao Honoré

Résumé

Les activités de vrac solide au port de la ville de Québec génèrent des poussières qui se sont soulevées abondamment en 2012 sur la Cité-Limoilou proche. Cette situation suscita une controverse. L'objectif de ce travail est de présenter cette controverse environnementale de manière interdisciplinaire tout en mobilisant les principes de la pédagogie critique. Pour y parvenir, nous avons opéré une revue de la production scientifique en mobilisant plusieurs disciplines comme la géographie, l'économie, la biologie, l'éducation, l'aménagement du territoire, l'éthique, etc. Nous avons également conduit des entretiens et mené des observations sur le terrain. Cette recherche permet de préciser les enjeux d'une analyse scientifique de cette situation : un enjeu social qui met en exergue l'engagement et l'expertise des citoyens ; un enjeu économique et environnemental qui marque les conséquences des choix économiques privilégiant surtout la rentabilité économique à court terme et les profits des acteurs industriels et portuaires, plutôt que la protection de l'environnement et la qualité de vie des populations ; un enjeu éthique qui souligne l'opacité informationnelle ; un enjeu d'aménagement du territoire qui révèle la ségrégation spatiale et qui insiste sur l'agrandissement du port dans

un quartier défavorisé ; un enjeu politique et législatif qui soulève un problème dans la constitution canadienne qui rend inapplicable les règlements environnementaux des provinces dans les zones portuaires ; un enjeu de surconsommation des ressources naturelles. Pour faire face aux controverses environnementales, est recommandée l'éducation au développement durable dans un contexte de justice sociale et environnementale. Mais l'enseignement des principes d'éducation au développement durable dans ce contexte reste encore un défi. Car il n'est généralement pas pris en compte dans les curriculums scolaires malgré le besoin, et les enseignants y sont moins sensibilisés.

Mots-clés : port de Québec, vrac solide, poussières métalliques, controverse, éducation au développement durable.

Abstract

Controversy over metal dust from storage and handling of the bulk of the port of Québec in Canada: an interdisciplinary analysis for education in sustainable development

Dry bulk activities at the Port of Quebec City generates dust that rises abundantly in 2012 in the nearby city Cité-Limoilou. This situation provoked controversy. This work aims to a better understanding of this environmental controversy in an interdisciplinary way while mobilizing the principles of critical pedagogy. To achieve this, we did a survey of the scientific literature, mobilizing several disciplines such as geography, economics, biology, education, land use planning, ethics, etc. We also led interviews and made on field observations. As a result, the documentation reveals several issues. A social issue highlights the commitment and expertise of citizens; an economic and environmental stake shows the consequences of the economic choices giving priority mainly to the short-term economic profitability and the profits of the industrial and harbor actors, rather than the protection of the environment and the quality of life of the populations; an ethical issue translating informational opacity; a land use planning issue reveals the spatial segregation that insists on the expansion of the port in a disadvantaged neighborhood; a political and legislative issue raises a problem in the Canadian constitution that makes provincial environmental regulations in port areas inapplicable; an issue of overconsumption of natural resources. To deal with environmental controversies, education for sustainable development is recommended in a context of social and environmental justice. But teaching the principles of education for sustainable development in this context is still a challenge. Because it is not usually

considered in school curricula despite the need, and teachers are less aware of it.

Keywords: Port of Quebec, solid bulk, metal dust, controversy, education for sustainable, development.

Introduction

« *Les places portuaires peuvent être définies comme l'interface entre les espaces maritimes et continentaux, dépassant largement l'arrière-pays des villes, ouvert sur le monde d'un côté, parfois sur un continent de l'autre...* » (Agence d'urbanisme de Caen-métropole, 2015). Les ports sont des interfaces de communications dont les emprises spatiales évoluent au cours du temps. Les premiers espaces à être impactés par ces déplacements des installations portuaires sont les villes qui les hébergent (Loba, N'Guessan, 2016). Les ports peuvent être un atout pour les villes et participent à l'accroissement des échanges et au développement du commerce international. Cependant, la manutention et l'entreposage au port de certaines marchandises comme les vrac solides engendrent de graves nuisances dont des poussières. Les marchandises en vrac solide sont celles qui ne sont pas emballées ou arrimées (minerais, céréales, sel, sucre, charbon, grains, etc.). C'est le cas au port de Québec où les poussières issues du vrac solide se sont déjà soulevées dans les quartiers riverains dont la Cité-Limoilou. Le soulèvement de ces poussières suscite une vive controverse à Québec depuis 2012. L'objectif du présent article est de présenter cette controverse environnementale de manière interdisciplinaire dans une analyse qui applique les principes de la pédagogie critique.

Méthodologie

Pour atteindre l'objectif recherché, nous avons fait une revue de la littérature scientifique, tout en l'analysant. Ont été concernés premièrement des articles scientifiques portant sur l'éducation aux sciences, à l'environnement et au développement durable. Dans ces articles scientifiques l'on s'intéresse aux relations entre les sciences de la matière, la politique et l'économie. Autrement dit, l'on cherche à analyser des situations complexes faisant appel à des enjeux scientifiques, économiques et politiques tout en se prononçant sur des

voies d'action à privilégier comme l'enseignement des controverses socio-scientifiques par exemple. Deuxièmement, ont été consultés des ouvrages de la pédagogie critique qui traitent les situations dans lesquelles il y a un dominant et un dominé, où ce dernier devrait lutter pour sa liberté. Troisièmement, ont été menés, d'une part, l'examen des rapports d'analyse sur l'évaluation des activités économiques du port de Québec, et d'autre part, l'évaluation sur la contamination atmosphérique dans l'arrondissement de la Cité-Limoilou. Quatrièmement, nous nous sommes intéressés à des articles de la presse généraliste comme ceux parus dans les médias et dont les auteurs sont des acteurs sociaux compétents certes, mais engagés. Cinquièmement, ont été consultés des sites internet susceptibles de concerner notre thématique de recherche.

Nous nous sommes aussi entretenus avec Véronique Lalande, qui est le leader du groupe des citoyens de la ville de Québec, activement impliqué dans la controverse. Elle reste la figure emblématique de la lutte citoyenne dans cette controverse. Nous avons également assisté à un de ses exposés à l'Université Laval à Québec. Par ailleurs, nous nous sommes entretenus avec Barbara Bader pour mieux comprendre les aspects éducatifs de la controverse. Barbara Bader est professeure en didactique des sciences, en éducation à l'environnement et au développement durable à l'Université Laval. Elle est la titulaire de la Chaire de leadership en enseignement des sciences et développement durable au Québec. Enfin, notre démarche s'est renforcée par nos observations sur le terrain. Ce terrain implique une perception à plusieurs échelles pour en comprendre toute la complexité (figures 1, 2, 3)

Figure 1 : situation de la province de Québec en Amérique du Nord



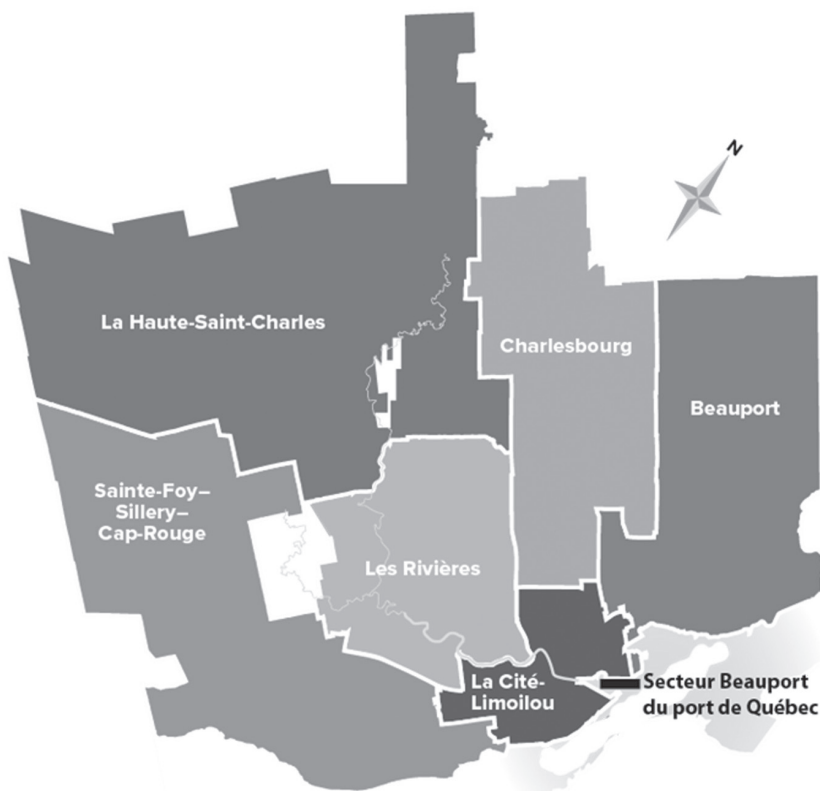
Source : Club des voyages (2017)

Figure 2 : situation de la ville de Québec dans la province de Québec au Canada



Source : adapté de province de Québec (2017)

Figure 3 : Situation du secteur Beauport du port de Québec et les arrondissements de la ville de Québec



Source : adapté de la ville de Québec (2017).

Le Québec est situé au Canada en Amérique du Nord. Le Canada est un Etat fédéral constitué de trois territoires du nord et de dix provinces dont la province de Québec. Dans le système gouvernemental du Canada, le gouvernement fédéral assume la responsabilité des affaires de portée nationale et internationale, entre autres la défense, la politique étrangère, le commerce et les communications entre les provinces, la monnaie, la navigation, le droit criminel et la citoyenneté. Les provinces sont responsables des municipalités, de l'éducation, de la santé, des ressources naturelles, de la propriété et des droits civils ainsi que des autoroutes. Le gouvernement fédéral et les provinces se partagent la responsabilité de l'agriculture et de l'immigration (Gouvernement du Canada, 2012).

La province du Québec a pour capitale la ville de Québec. Excluant les principaux plans d'eau, la ville de Québec s'étend sur une superficie de 454,28 km² (Ville de Québec, 2017), avec une population de 531 902 habitants en 2016 (statistique Canada, 2017). Elle comprend six arrondissements dont celui de la Cité-Limoilou (ville de Québec, 2017). Cet arrondissement abrite le secteur Beauport du port de Québec (figure 3). « C'est dans ce secteur que sont manutentionnées les plus grandes quantités de marchandises dont le fer, le nickel, le cuivre, le charbon, les produits chimiques et le pétrole » (Fondation Monique-Fitz-Back, 2016). C'est le secteur affecté au transbordement et à l'entreposage des marchandises. Notre étude concerne le port de Québec car ce dernier constituerait selon port Québec (2017), la porte d'entrée d'un corridor de commerce important en Amérique du Nord. Sur le continent nord-américain, c'est le port le plus proche de l'Europe et des grands lacs. Par son emplacement, il entretient des relations commerciales avec plus de 60 pays. Il est le dernier port en eau profonde avec 15 mètres à marée basse et permettrait de relier efficacement le cœur industriel et agricole de l'Amérique du Nord. Compte tenu de l'importance du port de Québec, nous voulons examiner de près l'un des problèmes environnementaux majeurs auxquels il est confronté.

Résultats et discussion : une controverse complexe de référence

1. Controverse autour des poussières métalliques

Pouliot (2015) a posé les termes de la controverse autour des poussières métalliques de novembre 2012 à juin 2015. Selon cette auteure, le 26 octobre 2012, Véronique Lalande, une habitante de la Cité-Limoilou, découvre de la poussière rougeâtre sur les roues de la poussette de son bébé et tout autour de sa maison. Elle informe la ville de Québec qui confie le dossier à Urgence-Environnement du ministère du développement durable, de l'environnement, de la faune et des parcs (MDDEFP) de Québec. Quelques jours plus tard, la compagnie Arrimage du St-Laurent (ASL) qui exploite les vracs solides du port de Québec, confirme que cette poussière est de l'oxyde de fer mis en suspension lors du déchargement d'un bateau. Elle ajoute que cet événement est un cas isolé avec des risques faibles pour la santé. Véronique Lalande (juriste) et son conjoint

Louis Duchesne¹ (chercheur scientifique sur les écosystèmes et l'environnement) prélèvent des échantillonnages de poussière qu'ils font analyser dans un laboratoire privé. Les résultats des analyses montrent la présence de l'oxyde de fer, des métaux lourds comme le nickel, le zinc et le cuivre, avec des concentrations supérieures à celles des grandes villes canadiennes. Les résultats contredisent ceux de la version officielle.

Le 19 novembre 2012, Véronique Lalande se rend au conseil municipal de la ville de Québec pour comprendre ce que la ville entend faire pour que les opérations au port de Québec se déroulent de manière sécuritaire pour les populations riveraines. Le 21 novembre 2012, ASL est avisée d'une non-conformité par le MDDEFP pour des infractions à la loi sur la qualité de l'environnement. Par la suite, Véronique Lalande et son conjoint publient sur le site Internet « Initiative citoyenne de vigilance du port de Québec (ICVPQ) », plusieurs rapports d'analyse sur les concentrations du nickel et sa provenance (Port de Québec). Le 15 juin 2015, ASL dépose une plainte contre le MDDEFP afin d'échapper à l'application de la loi sur la qualité de l'environnement du ministère. Selon la compagnie, cette loi qui va à l'encontre de ses activités ne s'applique pas en territoire fédéral. En effet, dans un dossier semblable, IMTT-Québec, gestionnaire du terminal de vrac liquide au port de Québec, avait refusé de se conformer aux règlements du MDDEFP. Le juge fédéral avait donné raison à la compagnie IMTT – Québec, concluant que la législation fédérale a prépondérance sur les normes provinciales du MDDEFP qui ne s'appliquent pas en milieu portuaire. Car, tout ce qui provient du milieu portuaire (navigation, installations, terrain, lois, règlement, etc.) relève de la compétence du gouvernement fédéral (Morin, 2016). Dans ce décor, l'Administration Portuaire du Québec (APQ) présente aux autorités de la ville de Québec, le 17 novembre 2015, un projet d'agrandissement du port pour horizon 2020 dans le secteur du Beauport. Le projet Beauport 2020, prévoit l'allongement de la ligne de quais de 610 mètres vers l'est et un empiètement de 18,5 hectares dans le fleuve (Morin, 2015). Le Maire de la ville de Québec soutient le projet. L'APQ refuse également de se conformer à la loi sur la qualité de l'environnement du ministère de l'environnement du Québec et préfère s'en remettre à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) pour son étude d'impact environnemental. La controverse laisse entrevoir plusieurs enjeux dont l'éclairage contribue à une éducation à la citoyenneté.

1 ICVPQ (2017) : <http://www.vigilanceportdequebec.com/qui-sommes-nous/>

2. Les enjeux

2.1. Enjeux sociaux

Avec Pouliot (2015), nous pouvons affirmer que la controverse a permis aux citoyens de participer à la définition du problème de la poussière rouge et à sa redéfinition. Ils ont montré par exemple que, la pollution poussiéreuse de nickel n'était pas un cas isolé, contrairement à ce que la compagnie ASL et l'APQ laissaient entendre dès les premières heures de la controverse. Le problème était plutôt complexe et plus dommageable pour la santé. Grâce à leurs analyses et rapports scientifiques, le problème de la pollution des poussières métalliques est bien cerné et ces documents sont des références dans cette problématique (figures 4 et 5).

Figure 4 : entreposage de vrac solide à découvert au Secteur Beauport du port de Québec

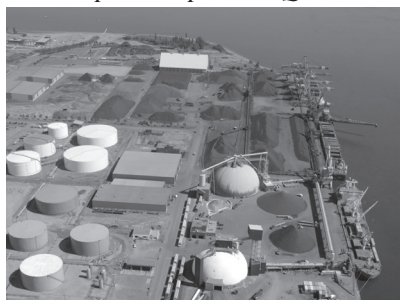


Figure 5 : poussières métalliques provenant du port de Québec



Source : Véronique Lalande, 2017

Les citoyens ont formulé des recommandations qui sont, entre autres, la mise en place d'un système d'opérations étanche, des entrepôts et des dômes maintenus à pression négative ainsi que des équipements de mesure dont la localisation devrait être approuvée. Ils recommandent aux autorités environnementales d'évaluer l'efficacité des mesures adoptées et de prévoir des mesures supplémentaires si nécessaires. Ils sollicitent une communication intégrée et transparente. Les citoyens demandent à ce que les pratiques de transbordement au port de Québec se fassent à couvert. Par leur engagement, la norme de qualité de l'air relative au nickel a été révisée au Québec. En effet, la quantité maximale de nickel que l'air ambiant peut contenir est de $14 \text{ ng} / \text{m}^3$ en moyenne par jour, contre la moyenne annuelle précédente de $12 \text{ ng} / \text{m}^3$. La nouvelle norme en moyenne quotidienne, interdit les sursauts brefs mais énormes

de la concentration de nickel. Des comités intersectoriels comme le Comité de vigilance des activités portuaires (CVAP) ont vu le jour. La ville de Québec a mis en place une cellule de veille en vue de disposer d'informations sur le problème.

Le 4 août 2015 était introduit auprès de la Cour suprême un second recours collectif contre la Compagnie ASL et APQ concernant toutes les émanations de métaux depuis le 31 octobre 2010. Ainsi, cette controverse montre que les citoyens engagés sont capables de gérer des questions socio-scientifiques liées à la santé environnementale. L'idée reçue selon laquelle « les citoyens soient incapables de comprendre des enjeux complexes ne tient pas ici. Non seulement ont-ils fait la démonstration qu'ils pouvaient participer aux discussions, mais ils sont devenus des experts de la question de la qualité de l'air dans leur quartier » (Pouliot, 2015). C'est pourquoi pour Callon et *al* (2001), les profanes ont des savoirs spécifiques de terrain que certains scientifiques, le plus souvent enfermés dans leurs laboratoires pourraient ne pas percevoir. Grâce à leur expertise de terrain, leur formation et expertise professionnelle, les citoyens ont pu faire des recommandations et proposer des solutions. Ainsi, les situations de controverse ordinairement perçues comme négatives, offrent selon Lascoumes (2001), l'hétérogénéité du social, la confrontation constante de différences et les relations multiples de négociation et d'ajustements temporaires qu'elles suscitent. Pour Morin (2011), l'incertitude est au cœur de la science, et donc de nouveaux acteurs sont les bienvenus dans les controverses socio-scientifiques. C'est cette incertitude qui est à la base de la contradiction ci-haut évoquée entre les résultats d'analyse du laboratoire privé sollicité par les citoyens et ceux de la version officielle.

2.2. Enjeux sanitaires

La protection de la santé de la population est un enjeu majeur dans la controverse des poussières métalliques, encore appelées poussières rouges. Le nickel contenu dans les poussières constitue un risque pour la santé de la population. Un rapport 2013² de la Direction régionale de santé publique (DSP) de l'Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale, montre que l'exposition aiguë par ingestion à forte dose au nickel peut causer des diarrhées, des nausées, des douleurs abdominales et des vomissements. L'ingestion de nickel de façon chronique en quantité importante est associée au faible poids des bébés à la naissance, à des dermatites

2 Goupil-Sormany *et al.* (2013).

et à des dommages cardiaques et hépatiques. Aussi, l'effet le plus fréquemment associé au nickel sur la santé est l'allergie (la dermatite de contact : irritation de la peau). L'inhalation de sels de nickel peut provoquer des cas d'asthme, associés ou non à des rhinites et des urticaires. Ces pathologies surviennent parfois chez des sujets présentant déjà un eczéma. Quant au cancer, le seuil de nickel jugé acceptable par l'United States Environmental Protection Agency pour le cancer du poumon, est de 2 ng/m^3 . Un niveau d'exposition considéré comme sécuritaire, car il peut entraîner un excès d'un cancer, sur une période de 70 ans, chez un million de personnes exposées. La direction de la santé publique tente de rassurer la population en minimisant les risques de contracter le cancer puisque la probabilité n'apparaîtrait qu'« à très long terme », soit après 70 ans d'exposition continue. Pour le Comité de vigilance du Port de Québec dont les citoyens, la DSP manque la cible en se concentrant uniquement sur le nickel et non sur l'ensemble des polluants. En effet, comme l'a reconnu la DSP, en plus du nickel il y a la présence d'autres polluants (monoxyde de carbone, l'ozone et l'oxyde d'azote) dans l'air (TVA nouvelle, 2015). Pour cet enjeu concernant la santé de la population, nous remarquons le recours à l'expertise scientifique par la DSP par exemple, afin d'établir la vérité sur le risque concernant la dangerosité du nickel présent dans l'air en vue de la prise de décision. Dans ce cas, l'expertise est « fondée non seulement sur une science fiable (*sound science*), c'est-à-dire en totale démarcation du contexte social (politique, économique, etc.) et devant constituer un socle suffisant à la prise de décisions » (Ndong Angoué, 2016). Malgré cette expertise du risque fondée sur une science fiable et qui se veut rassurant, la crainte de la population exposée aux poussières rouges demeure. Voilà pourquoi, la prise de décision devrait être fondée plutôt sur une science fiable qui est celle mobilisée par les citoyens, en l'ancrant dans le contexte social et la réalité du milieu concerné. Comme preuve traduisant la crainte de la population, Véronique Lalande et sa famille ont dû finalement fuir la Cité-Limoilou en déménageant à Stoneham pour des raisons de santé et de qualité de vie. Selon elle, quatre jours après son déménagement, elle n'avait plus d'allergies (Morin, 2017). Cette crainte de la population est une autre forme de la conception du risque, appelée risque profane, qu'il faudrait en tenir compte. Dans ce risque, les dangers moraux et démocratiques sont considérés, de même que les aspects sociaux et éthiques d'une situation (Letourneau *et al.*, 2013).

2.3. *Enjeux environnementaux*

L'environnement constitue un autre enjeu de la controverse. En plus des poussières qui contaminent l'environnement à cause des activités du vrac solide du port, d'autres sources de menaces pour l'environnement sont susceptibles de voir le jour avec le projet d'agrandissement du port. En effet, le projet prévoit un prolongement de 610 mètres en eau profonde, l'actuelle ligne de quai, avec la création de 18,5 hectares de nouveaux terrains. Le remplissage des berges et le remodelage de la plage aurait des effets négatifs sur le paysage et la pratique des sports nautiques. Les oiseaux migrateurs qui affectionnent la baie de Beauport ainsi que l'abondance et la répartition des différentes espèces de l'eau, pourront être affectés. D'un point de vue de sécurité publique, le transport des matières dangereuses pourra être augmenté à l'encontre des citoyens de la Cité-Limoilou vivant près des voies ferrées (Morin, 2017). Les préoccupations environnementales ci-dessus évoquées se trouvent bien fondées, car elles s'inscrivent dans les principes de développement durable de la loi 2006 sur le développement durable du Québec. Ces principes sont entre autres, la santé et la qualité de vie, la protection de l'environnement, la préservation de la biodiversité.

2.4. *Enjeux économiques*

Les enjeux économiques sont à l'origine de la présente controverse. Car ce sont les activités économiques de vrac solide à ciel ouvert de la compagnie ASL du port de Québec qui ont soulevé les poussières dans les quartiers centraux de la ville de Québec. Le nouveau projet d'agrandissement du port est pour aider ce dernier à profiter de la croissance de l'industrie du transport maritime. Selon l'APQ, l'ensemble du projet est évalué à 190 millions \$, avec une promesse de subvention de 62 millions \$ du gouvernement canadien. Les retombées du projet sont estimées à 100 millions \$, générant 1 200 emplois sur une période de cinq ans (Boivin S., 2015). Le projet bénéficie du soutien du maire de la ville de Québec et du gouvernement fédéral. Pour l'APQ, le projet vient à point nommé, car il pourrait relever les revenus du port qui seraient en baisse depuis 2012. En effet, depuis cette date selon l'APQ, les activités du port ne génèrent pas suffisamment de revenus pour permettre la restauration des actifs portuaires. Le rapport annuel 2015 de l'APQ mentionne un revenu des activités portuaires de 26 millions \$ (Boivin, 2015). Nul doute, ce revenu ne saurait être atteint sans un environnement d'affaires favorable qui contribue à la croissance des entreprises de Québec, tout en renforçant le tissu économique de la région de Québec. Par exemple,

les entreprises suivantes ont leurs sièges sociaux ou régionaux dans la région de Québec : Croisières AML, Groupe Desgagnés, Groupe Océan, la Réserve navale canadienne, Arrimage du St-Laurent, les Chantiers Davie, le Centre de simulation et d'expertise maritime, ainsi que la Société de développement économique du Saint-Laurent (KPMG, 2014). Le soutien infaillible du maire de la ville de Québec et le gouvernement fédéral au projet d'agrandissement du port de Québec pourrait s'inscrire dans ce qu'Albe (2009) qualifie de rapports d'intérêt (économique, politique, etc.) entre science, expertise, industrie, État et société.

2.5. Enjeux éthiques

La controverse sur les poussières métalliques est parsemée d'enjeux éthiques qui se traduisent par un manque d'information fiable, complète et à jour, comme l'exprime bien le rapport d'activité 2014-2015 du CVAP (Poirier, 2015). Selon ce rapport la disponibilité des données par le ministère du développement durable, de l'environnement et de la lutte aux changements climatiques (MDDELCC), ainsi que celle de l'APQ est très limitée. Par exemple, le MDDELCC diffuse la fréquence de dépassement de la norme journalière de poussière, mais pas les concentrations mesurées. Quant au port de Québec, il ne diffuse pas d'informations précises sur le volume de vrac transitant par ses installations. En 1978 et 1980, des études réalisées respectivement par le ministère de l'environnement du Québec et des firmes de consultants mandatées par le port de Québec, faisaient déjà état de problèmes de pollution de l'air dans la Cité-Limoilou. « Or, c'est un travail d'investigation citoyenne qui a conduit ICVPQ à se saisir de ces documents apparemment disparus de la circulation » (Pouliot, 1995). Il apparaît clair pour le CVAP, que plusieurs informations sont produites, mais ne sont pas rendues disponibles par les acteurs concernés. L'absence d'information dénoterait un manque de transparence entre les différents acteurs impliqués dans la controverse. C'est le cas par exemple lorsque le ministre délégué aux Affaires maritimes du Québec affirme : « Le port, en termes d'emplois directs, c'est près de 8 000 jobs dans la région ». La citoyenne, Véronique Lalande dément cette affirmation en stipulant que « Le chiffre de 8 000 emplois fait toujours référence aux emplois directs, indirects et induits au Canada » et non pas pour la seule région du Québec (Lalande, 2016). Face à la non transparence, Freire (2006) recommande de rechercher, en chaque circonstance, la plus grande proximité entre ce que nous disons et ce que nous faisons, entre ce que nous paraissions être et ce que nous sommes réellement.

Par éthique, il nous faut témoigner par nous-mêmes (Freire, 2006). Et ce, afin de favoriser le dialogue avec des gens qui ne pensent pas comme nous (Sauvé et Orellana, 2008). Pour cela, il faudrait considérer autrui comme un sujet au même titre que soi, en tenant compte de ses connaissances, de son expérience et de sa vision du monde (Minot, 2003). Car le processus d'investigation des problématiques est fondé sur des situations particulières, vécues par les individus et leur communauté de manière réflexive, critique, éthique et métacognitive (Villemagne, 2008). Comme le reconnaît le CVAP, sans ce dialogue, il y aura des « Difficultés à établir un climat de confiance entre les différentes parties impliquées sur le dossier » du port (Poirier, 2015).

2.6. Enjeux technologiques et d'aménagement du territoire

L'appel des citoyens à l'APQ pour des pratiques de transbordement à couvert semble tomber dans l'oubliette. Au lieu de mettre les anciens terminaux du port sous couvert, les autorités portuaires affirment plutôt avoir pris l'engagement de mettre les futurs terminaux de Beauport 2020 sous couvert (Morin, 2017). Et pourtant, ce sont ces anciens terminaux qui sont à l'origine de la pollution actuelle. Une pollution qui se caractérise aussi par les odeurs dans la Cité-Limoilou. Selon une enquête réalisée par un inspecteur municipal, « L'odeur qui se propage dans Limoilou et qui occasionne des plaintes des résidents provient des bassins de décantation et surtout du bassin primaire » de l'usine la White Birch, située en zone portuaire (Morin, 2015). Pour les citoyens, des ports de vrac solide qui sont sources de poussières et de bruits doivent se faire en dehors des zones habitables, comme c'est le cas dans les villes de Chicago et de Toronto où les ports sont respectivement situés à 60 km et 30 km des centres-villes. Il en va de même pour le Port de Montréal qui construit ses nouveaux quais à 50 km du centre-ville ; ainsi que le Port de Saguenay, situé en zones inhabitées à 15 km de la Baie. Les citoyens ont développé un lien culturel avec leur quartier et leur ville. Ils considèrent que l'aménagement d'un port de vrac solide et liquide ne devrait pas se faire dans la capitale du Québec dont la région est patrimoniale, touristique et dotée de beaux milieux naturels. Les citoyens s'interrogent sur des questions d'inégalités sociales. Pour eux, la pollution poussiéreuse du port de Québec dans le quartier défavorisé (Cité-Limoilou) ne se serait jamais produite, si l'on était dans le quartier de la baie de Cap-Rouge. Car, ce dernier quartier jouirait des conditions sociales plus riches, à l'opposé de celles de la Cité-Limoilou. Le pouvoir d'influence des gens de la baie de

Cap-Rouge serait considérable par rapport à la Cité-Limoilou (Point de vue, 2016). Non seulement ces questions soulèvent la problématique des inégalités sociales, elles mettent aussi en exergue celle de l'aménagement du territoire et des inégalités territoriales ou encore de justice spatiale. L'aménagement du territoire a des effets significatifs sur la qualité de vie des populations (Sène et Codjia, 2016). C'est le cas de l'aménagement du port de Québec à la Cité-Limoilou qui détériore la qualité de vie de ses habitants. Ces questionnements sur leurs conditions sociales et spatiales poussent les habitants de la Cité-Limoilou dans une lutte sans relâche depuis octobre 2012, afin d'éradiquer les activités polluantes du port de Québec. Ici, les habitants de la Cité-Limoilou sont dans une situation d'oppression. Car, selon Freire (1974), toute situation dans laquelle « A » exploite objectivement « B » est une oppression. C'est-à-dire, dans sa quête de la croissance économique, l'industrie portuaire de la ville de Québec, exploiterait les habitants de la Cité-Limoilou en y rejetant ses déchets polluants. Alors, les opprimés de cette cité luttent pour se libérer et libérer par la suite l'opprimeur (Freire, 1974).

2.7. Enjeux politiques, judiciaires, législatifs et réglementaires

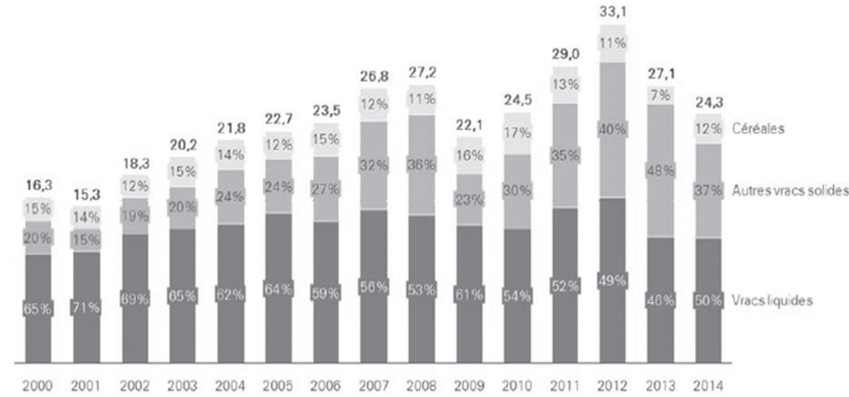
Les enjeux politiques, judiciaires, législatifs et réglementaires de la controverse montrent premièrement un manque de volonté politique. Car des études montrent qu'en 1978 et 1980 déjà, des problèmes de pollutions dans l'air de Limoilou existaient. Mais les mesures alors proposées pour enrayer l'émission de poussières au port étaient restées lettre morte. « L'épisode de la poussière métallique du 26 octobre 2012 aurait pu passer inaperçu au plan politique, si les citoyens de Limoilou n'avaient pas pénétré la sphère socio-politique lors d'une séance du conseil municipal » (Pouliot, 2015). Les citoyens de la Cité-Limoilou espéraient à la mise en valeur du fleuve Saint-Laurent et sa conservation. Et ce, parce que le maire de la ville leur aurait assuré que « la tendance en urbanisme depuis des années, c'est de libérer le bord de l'eau [...] que les maires de grandes villes comme Toronto, Chicago et Bordeaux ont libéré le bord de l'eau, ont convaincu les industries d'aller s'établir ailleurs, parce qu'un bord de l'eau libéré, ça décuple l'attraction d'une ville » (Morin, 2016). Alors les citoyens ne comprennent pas le revirement de dernière heure du maire qui semble contradictoire, en appuyant le projet d'agrandissement du port. Deuxièmement, ces enjeux mettent en lumière un problème dans la constitution du Canada. Selon cette dernière, tout ce qui provient du milieu portuaire (navigation, installations, terrain, lois, règlement etc.) relève de la compétence du

gouvernement fédéral (Morin, 2016). Profitant de cette loi, l'APQ, les compagnies ASL et IMTT – Québec se sont dérobées des règlements environnementaux de la ville de Québec et du gouvernement québécois. Devant ces règlements, ces acteurs industriels sont en infraction à la loi sur la qualité de l'environnement. C'est ce que semble vouloir dire le Ministre du Développement Durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques : « Il est important de défendre nos compétences en matière environnementale », « Quant à nous, la Loi sur la qualité de l'environnement s'applique et on va continuer à défendre cette thèse-là » (La Presse Canadienne, 2016). Malheureusement pour le Ministre, le juge de la cour suprême décide que la législation fédérale a prépondérance sur les normes provinciales en territoire portuaire (Morin, 2016). Suite à ce jugement, le ministre qualifie sa défaite de « cinglante », et la loi provinciale du Québec sur la qualité de l'environnement ne peut donc plus s'appliquer pour sanctionner les compagnies ASL et IMTT – Québec. Aussi, ces dernières ne seraient pas sanctionnées au niveau fédéral. Du coup, il y a des pollueurs, mais pas de sanction. Pendant ce temps, les habitants de la Cité-Limoilou continuent de subir la pollution poussiéreuse. À notre avis, la controverse sur la pollution des poussières métalliques révèle une carence dans la constitution canadienne. Dans la situation comme celle soumise à notre analyse, nous pensons qu'il n'est plus question d'envisager la loi en termes de prépondérance sur une autre, mais de l'approcher par rapport aux « risques réels » sur le terrain.

2.8. *Enjeux de consommation*

Une étude de KPMG (2014) sur l'évaluation des retombées économiques des activités maritimes et portuaires de Québec, montre une évolution de 2000 à 2014 en millions de tonnes métriques manutentionnés au Port de Québec par type de marchandise (figure 6). Dans cette évolution, l'activité concernant le vrac solide a atteint 40 % en 2012 et 48 % en 2013 (année qui suit immédiatement 2012), alors qu'il était de 20 % en 2000. Quant au pourcentage de tonnage total en minerais transbordé dans la région du Saint-Laurent (où le port de Québec est le principal port), il était de 14,2 % en 2011, contre 8,3 % dans l'ensemble du Canada sur la même année. Cela montre l'importance de volume de minerais transbordé dans cette région en 2011 (année qui précède immédiatement 2012).

Figure 6 : Évolution des tonnages manutentionnés au Port de Québec par type de marchandise de 2000-2014, en millions de tonnes métriques



Source : APQ et analyses KPMG

Source : APQ et analyse KPMG

De 2002 à 2012, soit en 10 ans, le port de Québec connaît aujourd’hui, une croissance de 80,5 %, avec plus de 33 millions de tonnes de marchandises transbordées en 2012, un sommet pour le Québec (Port de Québec, 2017). L’année 2012 est une année record dans l’histoire du port de Québec, en termes de volume de marchandises de vrac solide transbordé dont les minerais, et en termes de nombre total de marchandises transbordées. Or c’est sur cette même année qu’a commencé l’épisode des poussières métalliques dans les quartiers riverains du port. Tout porte à croire donc que la pluie de poussières métalliques très remarquable en 2012 sur la Cité-Limoilou, résulterait d’une « surproduction » de vrac solide (dont les minerais) au port de Québec. Une surproduction qui proviendrait d’une forte demande en minerais qui à son tour, serait le résultat d’une surconsommation de minerais. La surconsommation peut être évitée en changeant les habitudes de consommation. Par exemple, l’on peut trouver « des substituts aux alliages à base de nickel dans la construction d’aéronefs, de navires voire d’automobiles. Ainsi le nouvel avion Boeing 787 Dreamliner est-il le premier aéronef entièrement réalisé en composites de carbone à l’exception des réacteurs. Les composites de carbone et les bio composites en voie de réalisation présentent plusieurs avantages par rapport au nickel » (Lagadec et Sudrie, 2013).

3. *Besoin d'une éducation au développement durable*

La controverse autour des poussières métalliques ci-dessus présentée a vu le jour suite à des activités économiques. Activités qui s'inscriraient dans une idéologie de croissance économique au sein de la société de consommation. En effet, l'idéologie économique serait fortement ancrée dans les habitudes et manière de penser au point où sur le plan environnemental par exemple, la nature serait considérée comme pourvoyeuse de ressources au service de la croissance économique (Bader, 2016). Dans ces conditions, force est de constater de nos jours, un mouvement de dysfonctionnement écologique et social dans lequel l'injustice, l'exploitation de la nature et des êtres humains sont au cœur de la crise environnementale (Ancil et Diaz, 2016). Au lieu d'accorder une importance accrue à une vision économique, l'accent devrait être mis sur la qualité de vie des générations actuelles et futures. Une qualité de vie qui serait dépendante de l'environnement et des relations sociales. Pour cela, il faudrait un changement de paradigme, en passant du paradigme économique à celui dont la préoccupation constante est la justice sociale et environnementale, tout en se formant au dialogue (Bader, 2016 ; Pellaud, 2011). C'est dans ce sens que Véronique Lalande abonde lors de notre entretien du 15 août 2017. Elle fait appel aux éducateurs pour enseigner la controverse sur les poussières métalliques du port de Québec aux élèves ; car, ceux-ci sont les décideurs de demain. Elle souhaite que les élèves apprennent à prendre position face à l'impact des activités du port de Québec vis-à-vis de l'environnement et de la société, tout en développant leur conscience citoyenne. Bader *et al.* (2014) vont dans le même sens en affirmant qu'il y a nécessité de renforcer les connaissances des jeunes sur le développement durable, leur jugement critique, leur engagement en classe et citoyen ; et ce, par des analyses documentées en prise sur la vie réelle, interdisciplinaire, multi-référentielles. « L'éducation au développement durable doit sensibiliser la population étudiante aux questions environnementales et l'inciter à s'engager activement en faveur du développement durable » (Diemer et Marquat, 2014). En effet, selon la définition de la commission mondiale sur l'environnement et le développement (CMED) en 1987, « Le développement durable est un mode de développement qui répond aux besoins des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. Deux concepts sont inhérents à cette notion : le concept de « besoins », et plus particulièrement des besoins essentiels des plus démunis, à qui il convient d'accorder la plus grande priorité, et l'idée des limitations que l'état de nos techniques

et de notre organisation sociale impose sur la capacité de l'environnement à répondre aux besoins actuels et à venir ». Pour Pellaud (2011), cette définition comprend deux parties dont la deuxième partie, en lien avec les besoins essentiels des plus démunis ainsi que les limitations imposées sur la capacité de l'environnement, est rarement prise en compte. L'affirmation de Pellaud semble être justifiée, car en matière de limitation imposée à l'environnement par exemple, « Dans certains cas, nous sommes déjà très près de transgresser des limites critiques. [...] Cela est vrai, à l'échelle locale ou régionale, de certains dangers tels la désertification, la déforestation, les déchets toxiques et l'acidification ; cela est vrai à l'échelle mondiale des changements climatiques, de l'appauvrissement de la couche d'ozone et de la perte d'espèces » (Anctil et Diaz, 2016). Il en résulte que l'éducation au développement devrait s'inscrire dans un contexte de justice sociale et environnementale en prise sur la vie réelle.

4. L'éducation au développement durable : un défi

Eduquer au développement durable dans un contexte de justice sociale et environnementale, revient à enseigner les grands principes qui caractérisent cette éducation. Ces principes sont entre autres la pédagogie critique à l'autonomie, les controverses environnementales et socio-scientifiques, le dialogue, la paix, la solidarité, la pratique pédagogique critique, réflexive et engagée (Bader, 2017). L'enseignement des principes de l'éducation au développement durable met donc l'accent sur la pratique, les projets orientés, la pensée critique, plutôt que de privilégier un curriculum standardisé de base contenant des faits et des informations à visé économique comme nous le voyons dans nos systèmes éducatifs actuels. Autrement dit, le contenu actuel des curriculums scolaires est marqué par les pratiques de l'école à caractère obligatoire, rigide, immuable, unifié et qui ne laisse aucune place à l'éducation informelle, spontanée, flexible (Giroux, 2013 ; Freire, 1974). Une école bancaire qui proviendrait de l'idéologie marchande au service de la minorité dominante dans les sociétés (Giroux, 2013 ; Freire, 1974). Il va sans dire que l'éducation au développement durable n'est pas encore la priorité dans les curriculums scolaires. De ce fait, l'enseignement des principes de l'éducation au développement durable dans un contexte de justice sociale et environnementale à visée non économique, dépend uniquement du bon vouloir du personnel enseignant. Bien que certains d'entre eux n'y verront aucun intérêt. Selon l'entretien

du 14 décembre 2017 que nous avons eu avec Barbara Bader, les enseignants n'ont pas le temps où très peu de temps à consacrer à l'éducation au développement durable. Car leur programme issu des curriculums standardisés de l'école bancaire serait déjà assez chargé. Ainsi, les enseignants hésitent d'aborder les questions de controverses sociétales dans leur programme d'enseignement (Diemer et Marquat, 2014). Nos observations sur le terrain vont dans le sens que ce qui précède. Par exemple, sous le nom de Yao, nous avons posé une question lors de notre classe virtuelle du 10/18/2016 dans le cadre du cours, « Éducation aux sciences et au développement durable » de la faculté des sciences de l'éducation de l'Université Laval. Notre question était de savoir si les enseignants sont sensibilisés aux questions d'éducation au développement durable. Ci-dessous les réponses que les collègues du cours nous ont données. Ces collègues étaient d'ailleurs tous des enseignants :

« – Vicky Veilleux : je répondrais à Yao qu'en enseignement au secondaire, l'enseignement du DD (développement durable) est vraiment selon les intérêts de l'enseignant... ce n'est pas une obligation, malheureusement. Et très peu en sont conscients...

– Viviane Lagacé : C'est la même chose au primaire ...

– Isabelle Arseneau : Ce n'est pas inscrit au niveau de la progression des apprentissages (concepts prescrits), je suis d'accord... Par contre, cette préoccupation est explicite dans l'introduction du programme de ST au secondaire (donc dans les objectifs généraux).

– Isabelle Arseneau : Mais je suis d'accord avec vous, puisque ce n'est pas prescriptif, plusieurs enseignants mettent de côté cette dimension délicate à enseigner.

– Vicky Veilleux : mais très rares sont les enseignants des autres matières (autres que les sciences) qui décideront d'en traiter même si l'environnement se trouve dans les domaines généraux de formation...

– Isabelle Arseneau : Oui, voilà un problème important à soulever.

– Vicky Veilleux : en effet !!!

– Yao Honoré Doh : merci pour ces éclaircissements ».

C'est vraiment une préoccupation importante à soulever ! Dans ces conditions, l'éducation au développement durable reste un défi à relever. Un défi qui devrait interpeller tout le monde, dès lors qu'il est question de former et d'avoir des jeunes citoyens solidaires et engagés, capables de prendre en compte dans leurs pratiques économiques et socio-écologiques de demain, les attentes de la société.

Conclusion

Les ports participent à l'accroissement des échanges et au développement du commerce international. C'est le cas du port de Québec qui serait la porte d'entrée d'un corridor de commerce imposant en Amérique du Nord. Cependant, l'entreposage à ciel ouvert des marchandises en vrac solide ainsi que leur manutention génèrent des poussières qui sont au cœur d'une vive controverse depuis 2012 dans la ville de Québec.

Nous venons de présenter cette controverse aux enjeux multiples qui sont entre autres, sociaux, sanitaires, environnementaux, économiques, éthiques, technologiques et d'aménagement du territoire, qui concernent la consommation, les politiques, les décisions judiciaires, les textes législatifs et réglementaires. En ayant recours aux principes de la pédagogie critique, l'analyse de ces enjeux permet de confirmer qu'il existe une forte interdépendance entre les poussières du port de Québec et l'environnement physique, biologique et humain immédiat de ce port. À l'avenir, pour éviter de telle controverse environnementale, l'on recommande l'éducation au développement durable des jeunes (dès le bas âge), dans un contexte de justice sociale et environnementale. Cependant, l'enseignement des principes d'une telle éducation reste encore incertain, voire un défi. Car il n'est généralement pas pris en compte dans les curriculums scolaires malgré le besoin criarde. Les enseignants en sont moins sensibilisés. C'est pourquoi, notre présent travail peut être reçu comme une contribution pour une prise en compte de l'éducation au développement durable dans un contexte de justice sociale et environnementale. Nous entendons par justice sociale et environnementale, le fait d'agir avec respect ou amour envers les êtres humains et l'environnement. En effet, selon le principe 2 de la Charte de la terre, il faut prendre soin de la communauté de la vie avec compréhension, compassion et amour. Autrement dit, il faudrait « accepter que le droit de posséder, de gérer et d'utiliser les ressources naturelles implique le devoir d'empêcher les dommages environnementaux et de protéger les droits de l'être humain », car « l'accroissement de la liberté, de la connaissance et du pouvoir implique la responsabilité de promouvoir le bien commun (ressources naturelles de la terre) » (Charte de la terre, 2000). Le concept de justice sociale et environnementale voudrait par exemple que lors de leur recyclage, les matières recyclables générées dans un pays ne soient pas transportées à l'étranger dans un autre pays pour profiter des salaires les plus bas de ce pays étranger. Les matières recyclables devraient plutôt être recyclées lo-

calement afin non seulement d'éviter des coûts de pollution environnementale liés à leur transport, mais aussi d'éviter l'exploitation de la main-d'œuvre étrangère. Dans cette perspective, nous citons le cas du déversement des déchets toxiques par la compagnie Trafigura à Abidjan en Côte-d'Ivoire en Afrique. Trafigura est une compagnie immatriculée aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne. Cette compagnie, jugeant le coût du traitement de ses déchets toxiques plus cher au Pays-Bas, choisit de les déverser à Abidjan à moindre coût (Atta et Aka, 2015). À l'instar de la controverse autour des poussières métalliques à Québec, le déversement des déchets toxiques à Abidjan suscita une vive controverse qui a abouti devant les tribunaux ivoiriens, londoniens et hollandais. En effet, la population victime regroupée dans des associations, réclamait des indemnisations à la compagnie Trafigura, car les déchets toxiques déversés auraient causé plusieurs morts, des cas d'hospitalisation et des demandes de traitement médical (Business & Human Rights, 2016). Par ailleurs, les questions de justice environnementale et sociale trouvent un écho retentissant en matière de genre par exemple. En Afrique, certains rites et tabous dans la gestion et la maîtrise des ressources naturelles interdiraient les femmes de se procurer de quelques produits forestiers. C'est le cas au Ghana où dans certaines zones rurales, les femmes n'ont pas le droit de rentrer en contact avec les bananiers à régimes multiples, car selon la croyance, les femmes en cycle menstruel pourraient rendre stérile un bananier (Aryeetey, 2000). Et pourtant, le contrôle des produits forestiers par la femme est aussi pertinent, à cause de son savoir qui serait plus important que celui de l'homme, vis-à-vis de l'utilisation et la conservation de ces produits forestiers (feuilles, champignon, fruits, noix, herbes aromatiques, huiles, escargots, etc).

Finalement, il est vrai que la controverse étudiée autour des poussières métalliques à Québec au Canada se déroule dans un monde économique et social de pays développé. Cependant, les principes de la pédagogie critique (dénonciation des situations d'injustice et de domination, lutte pour la liberté, développement de l'esprit critique, etc.) qui se dégagent de cette controverse sont aussi applicables ailleurs dans des pays en développement. Ce sont par exemple ces principes qui ont poussé la population abidjanaise à se soulever dans la controverse autour du déversement des déchets toxiques à Abidjan en Côte-d'Ivoire. En réalité, la pédagogie critique part de la contradiction et l'asymétrie des privilèges et pouvoir ainsi que la non liberté des humains (Jeziorski, 2007). Pour une éducation au développement durable basée sur les principes de la pédagogie critique, les enseignants doivent mieux « questionner les inégalités

de pouvoir, les faux mythes relatifs au mérite et aux opportunités des étudiants et au système de croyances internalisées qui font que les individus et les groupes sociaux abandonnent tout questionnement et tout projet de changement dans leur vie » (Burbules et Berk, 1999) cité par Villemagne (2008). C'est dans ce sens que Berthelot (2008), livrant ses réflexions d'une expérience de formation en environnement destinée à des enseignants au Sénégal, stipule que l'élève devrait confronter les valeurs qui lui sont proposées et les siennes propres en faisant preuve d'un scepticisme réflexif. Il montre aux enseignants que la fierté, la confiance en soi, la solidarité, devraient être utilisées pour stimuler l'élève à agir (et non pas la peur).

Références bibliographiques

Est proposé ici un ensemble de références sur lesquelles a été bâtie la recherche présentée dans ce chapitre. Toutes ne sont cependant pas mentionnées directement dans le texte, selon la pratique académique usuelle, afin de ne pas en alourdir la lecture. Que le lecteur puisse s'y référer pour ses propres travaux scientifiques !

Articles scientifiques sur l'éducation aux sciences, à l'environnement et au développement durable

- Albe V. (2009), *Enseigner des controverses*, ENS Éditions, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 226 p.
- Anctil F., Diaz L. (2016), *Développement durable, enjeux et trajectoire*, Presse de l'Université Laval, 2^e édition, 163 p.
- Aryeetey B. (2000), Accès des femmes aux ressources foncières au Ghana, au-delà des normes, *Gérer le foncier rural en Afrique de l'Ouest : Dynamiques foncières et interventions publiques*, Paris, Éditions Karthala, 357 p.
- Bader B. (2016), Renouveler l'enseignement des sciences pour une éducation à l'environnement et au développement durable critique, *Conférence sur invitation*, Faculté de l'éducation, UEMG.
- Bader B., Morin É., Therriault G., Arseneau I. (2014), Rapports aux savoirs scientifiques et formes d'engagement écocitoyen d'élèves de quatrième secondaire face aux changements climatiques, *Revue Francophone du Développement Durable*, 171-190.
- Berthelot M. (2008), La dimension critique de l'éducation relative à l'environnement dans un pays en développement : réflexions issues d'une expérience sénégalaise, *Education relative à l'environnement*, vol. 7.
- Callon M., Lascoumes P., Barthe Y. (2001), *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Le Seuil, Paris, 358 p.
- Charte de la terre (2000), *La charte*. Consulté le 03 novembre 2017, URL : <http://chartedelaterre.org/decouvrir/la-charte/>

- Diemer A., Marquat C. (2014), Introduction. L'éducation au développement durable serait-elle en train de remettre en cause notre système éducatif ?, *Education au développement durable : Enjeux et controverses*. De Boeck Supérieur, 13-31.
- Freire P. (2006), Pédagogie de l'autonomie, savoirs nécessaires à la pratique éducative. Ramonville Saint-Agne, érès, *Aster, La didactique des sciences en Europe*, 19, Paris, INRP, 1994, 103-116.
- Jeziorski A. (sans date), Compte rendu : McLaren, P. (2007). Critical Pedagogy: A look at the Major Concepts, in Darder A., Baltodano M.P. & Torres R.D. (eds), *The Critical Pedagogy Reader*. Second edition. New York and London: Routledge, 61-83.
- Lagadec G., Sudrie O. (2013), Du court au long terme : un scénario « norvégien » pour pérenniser la rente nickel en Nouvelle-Calédonie ?, *Revue développement durable*, 4, 3, consulté en ligne le 9 septembre 2017, URL : <https://developpementdurable.revues.org/9884>
- Larochelle M., Désautels J. (2008), La construction d'un îlot de rationalité : aide-mémoire, *Pistes*, publié en ligne le 29 octobre, URL : https://www.pistes.fse.ulaval.ca/sae/?onglet=contenu&no_version=1966
- Lascoumes P. (2001), La productivité sociale des controverses, *Séminaire « Penser les sciences, les techniques et l'expertise aujourd'hui »*, Paris, EHESS, 25 janvier.
- Letourneau L., Cardenas Gomez O.-C., Richard V. (2013), GM Foods Regulation: Coming to Terms with the Lay Conception of Risk, *Food Studies: An Interdisciplinary Journal*, 2, 15-29.
- Maingan A., Dufour B. (2002), Approches didactiques de l'interdisciplinarité. De Boeck Supérieur, 288 p.
- Minot A. (2003), *Pédagogie des opprimés de Paulo Freire, Des principes d'action transposables pour le réseau des écoles des citoyens, Résumé et commentaires*, 7 p.
- Morin E. (2014), *Enseigner à vivre, Manifeste pour changer l'éducation*, Actes Sud, Arles, 122 p.
- Ndong Angoué C. (2016), *Regard sur la notion d'expertise*, 17 p.
- Pellaud F. (2013), Au fait, Education au développement durable, ça veut dire quoi ? *Revue francophone du développement durable*, HEP de Fribourg, 1, 5-15.
- Pouliot C. (2015), *Quand les citoyen.ne.s soulèvent la poussière : la controverse autour de la poussière métallique à Limoilou*, Carte blanche, Québec, 84 p.
- Sauvé L., Orellana I. (2008), Conjuguer rigueur, équité, créativité et amour : l'exigence de la criticité en éducation relative à l'environnement [Éditorial]. *Éducation relative à l'environnement*, 7, 7-20.
- Sène A. M., et Codjia C. (2016), Dynamiques de l'aménagement du territoire et inégalités sociospatiales au Sénégal, *Cahiers de géographie du Québec*, 60, 169, 11-27.
- Villemagne C. (2008), L'éducation relative à l'environnement en contexte d'alphabétisation des adultes Quelles dimensions critiques ?, *Éducation relative à l'environnement*, 7, 49-64.

Livres sur la pédagogie critique

Freire P. (1974), *Pédagogie des opprimés (suivi de « Conscientisation et Révolution »)*, Petite collection Maspero, 183 p.

Giroux H. A. (2013), *On Critical Pedagogy*, Bloomsbury Academic & Professional, 194 p.

Rapports d'analyse

KPMG (2014), *Évaluation des retombées économiques des activités maritimes et portuaires de Québec*, Administration portuaire de Québec, Québec, 31 p.

Goupil-Sormany I., Levaque R., Sebez S. (2013), *Contamination atmosphérique dans l'arrondissement la Cité-Limoilou : la question du nickel*, Direction régionale de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale, Québec, 23 p.

Articles de la presse généraliste

Atta G., Aka J.-C. (2015), *Déchets du Probo Koala : pas dangereux à Amsterdam, pourquoi ont-ils tué à Abidjan ?*, Publié en ligne le 22 septembre, URL : <http://www.slateafrique.com/613121/dechets-du-probo-koala-pas-dangereux-a-amsterdam-pourquoi-ont-ils-tue-a-abidjan>

Boivin S. (2015), Agrandissement du port de Québec: le fédéral promet 62 millions, *Le soleil*, 10 juillet.

Business & Human Rights (2016), Résumé du procès Trafigura (Côte-d'Ivoire). Consulté le 03 décembre 2016, URL : <https://business-humanrights.org/fr/r%C3%A9sum%C3%A9-du-proc%C3%A8s-trafigura-c%C3%B4te-d%E2%80%99ivoire-0b>

ICVPQ (2017), *Qui sommes-nous ?* Consulté en ligne le 09 septembre 2017, URL : <http://www.vigilanceportdequebec.com/qui-sommes-nous/>

Lalande V. (2016), 8000 emplois et des poussières, *Le soleil*, publié en ligne le 5 mai, URL : <https://www.lesoleil.com/opinions/carrefour-des-lecteurs/8000-emplois-et-des-poussieres-fd0b7bee267c47d86c4989c3b2ee9f06>

La Presse Canadienne (2016), Lois environnementales pour le port de Québec : Vallée porte la cause en appel, *Le Soleil*, publié en ligne le 14 septembre.

Morin A. (2017), Agrandissement du port de Québec : exit les poussières, *Le soleil*, publié en ligne le 9 février.

Morin A. (2016), Québec perd contre le Port, *Le soleil*, publié en ligne le 8 septembre.

Morin A. (2016), 400 000 \$ par année pour le PDG du Port, *Le soleil*, publié en ligne le 3 juin.

Morin A. (2016), Le Port a déposé son étude d'impact, *Le Soleil*, publié en ligne le 15 mars.

Morin A. (2016), Pollution, mais pas de sanction, *Le soleil*, publié en ligne le 9 novembre.

Morin A. (2016), Québec perd contre le Port, *Le soleil*, 8 septembre.

Morin A. (2015), L'agrandissement du Port de Québec, une question de survie, *Le soleil*, 17 novembre.

Point de vue (2016), Ports de vrac en dehors des villes, *Le Soleil*, publié en ligne le 17 avril.

- Poirier R. (2015), Le Comité de vigilance des activités portuaires manque d'information, *Mon Limoilou*, publié en ligne le 15 juin, URL : <http://www.vigilance-portdequebec.com/2015/06/15/manque-dinformation/>
- TVA nouvelle (2015), Poussière rouge dans Limoilou : Autres contaminants préoccupants, *TVA nouvelle*, publié en ligne le 21 juillet, URL : <http://www.tva-nouvelles.ca/2015/07/21/autres-contaminants-preoccupants>

Autres écrits cités

- Agence d'urbanisme de Caen-Métropole (2015) : Ville et port : comment le maritime se dessine dans la ville ?, n° 70, 4 p.
- Bader B. (2017), *Bienvenue à la 7^e édition de l'École d'été en éducation à l'environnement et développement durable !* Note de cours, École d'été en Éducation à l'environnement et développement durable 2017.
- Club des voyages (2017), *Le Québec*. Consulté en ligne le 01 novembre 2017, URL : <https://www.club-des-voyages.com/quebec/pratique.html>
- Fondation monique-Fitz-back (2016), Le port et la ville de Québec : indissociable.
- Gouvernement du Canada (2012). Découvrir le Canada : les droits et responsabilités liés à la citoyenneté. Consulté en ligne le 03 novembre 2017, URL : <http://www.cic.gc.ca/francais/ressources/publications/decouvrir/section-08.aspa>
- Lalande V. (2017), Impacts des activités industrielles au port de Québec : mobilisation citoyenne et recherche de solutions pour un milieu urbain plus sain. Conférence, Université Laval, 15 août.
- Port Québec (2017), Le monde à nos quais. Consulté en ligne le 09 septembre 2017, URL : <http://www.portquebec.ca/a-propos-du-port/developpement/pole-economique>
- Province de Québec (2017), Informations préliminaires. Consulté en ligne le 01 novembre 2017, URL : <http://www.axl.cefan.ulaval.ca/amnord/Quebec-1infos.htm>
- Statistique Canada (2017), Profil du recensement, Recensement de 2016.
- Ville de Québec (2017), Statistique. Consulté en ligne le 01 novembre 2017, URL : https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/portrait/quelques_chiffres/
- Ville de Québec (2017), Arrondissements. Consulté en ligne le 01 novembre 2017, URL : <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/arrondissements/index.aspx>

Conclusion générale

*Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN
Akou Don Franck Valery LOBA
Institut de Géographie Tropicale
Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan*

Les contributions aussi variées les unes que les autres questionnant la thématique *Réflexions sur la force de travail dans les milieux portuaires et péri-portuaires*, ont su emprunter à la géographie et à la sociologie, des modèles et approches permettant de comprendre la relation qui lie la ville à son port, par l'entremise des travailleurs et des activités économiques qui s'en inspirent.

Les seules expériences présentées par les réflexions traitant des situations sur la côte atlantique africaine, emmènent à percevoir la fragilité des opportunités d'emplois offertes par les systèmes urbains formels, légitimant les sources informelles d'auto emploi qui parviennent à restructurer les domaines portuaires. Néanmoins, le secteur formel s'adapte et finit par accepter une cohabitation avec cet informel aux contours mal définis.

Ainsi les initiatives des Etats et des pouvoirs publics se trouvent enchevêtrer dans une dynamique qui propose un plein emploi mixte, qui donne au domaine portuaire le statut du dernier recours dans la crise de l'emploi, pour toutes les catégories perçues comme les moins favorisées.

Les desseins d'expansion des infrastructures portuaires ont aussi été présentées comme des moteurs des changements urbains, aboutissant bien souvent à une régulation de fait du marché de l'emploi. La force de travail qui y est convoquée, est bien souvent la résultante d'une production socioéconomique urbaine portée par des contextes

de crises de tout genre de ces dix dernières années. Les approches géographique et sociologique convoquées pour aborder ces problèmes, viennent attester de l'importance des enjeux que la communauté formée autour de l'intérêt portuaire représente pour le devenir de la ville.

Les expériences euro-américaines relatées sont tout aussi édifiantes sur la question. Les changements structurels liés aux diverses crises de l'urbanisation et de la gouvernance locale ont un impact sur le profil social des travailleurs et sur leur environnement de travail. Les crises initient des changements qui appellent à une réappropriation du cadre de travail et des nouvelles logiques urbano-portuaires qui s'imposent. À cet effet, il est mis en évidence que les performances des ports dans les pays industrialisés ne sont pas sans risques pour l'environnement. L'activité induite par le port est en effet acteur de pollutions diverses. Cette réalité pose un problème de gouvernance environnementale, avec comme enjeu la maîtrise des équilibres naturels dans des contextes urbains hautement contrôlés par les exigences du développement et de la croissance. La « durabilité » de ce fait ne paraît plus comme une exigence dans la quête du développement. De cela, découle une série de problèmes qui fragilisent la ville au plan sanitaire, présentant ainsi les domaines portuaires comme des menaces pour la ville.

De cette synthèse, nous pouvons estimer que l'avenir des réflexions dans le canevas ville/port va être assurément riche et fort alimenté par de nouveaux retours d'expériences. La pluralité des acteurs et des intérêts qui se conjuguent en complémentarité ou en contradiction dans le champ urbain réservé au port, plaide en la faveur de cette assertion. La complexité de l'apport des facteurs de changement dans les villes et dans les systèmes économiques des Etats, oriente de plus en plus vers de nouvelles considérations des apports du monde portuaire au développement urbain. La révolution du numérique aidant la circulation et la mobilité autour des ports, confère à la ville de nouvelles identités territoriales qu'il serait opportun de visiter.

Présentation des auteurs

ADIKO Simplicie (Chapitre 5) est doctorant en Géographie à l'Université Felix Houphouët-Boigny d'Abidjan. Il est titulaire d'un Master spécialité ports et transport maritimes. Il est membre du laboratoire Littoral, Mer, Santé, Sécurité Alimentaire et Transport (LIMERSSAT) et du Laboratoire des Transports et de l'Economie Portuaire (LATECOP). Ses travaux de recherches portent sur le lien entre les actions sociales et la performance des ports ivoiriens.

AKPOVI Marcel Serge (Chapitre 13) est étudiant en Gestion de l'Environnement et Aménagement du Territoire de l'Université Catholique d'Afrique de l'Ouest (UCAO) de Cotonou. Membre du Laboratoire d'Etudes des Dynamiques Urbaines et Régionales.

ALLAGBE S. Benjamin (Chapitre 2) géographe, actuellement enseignant-chercheur en géographie des transports et des échanges au Département de Géographie et Aménagement du Territoire de l'Université d'Abomey-Calavi. Membre permanent de l'équipe de recherche du Laboratoire d'Études des Dynamiques Urbaines et Régionales (LEDUR), il mène ses recherches sur les transports et les échanges aussi bien nationaux, régionaux qu'internationaux. Il est également membre du réseau international de l'« Afrique Atlantique ».

ALOKO-N'GUESSAN Jérôme (Chapitre 7) est Directeur de Recherches en géographie. Il fut directeur de l'Institut de Géographie Tropicale (IGT) de l'Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan pendant plus de 10 ans, avant de quitter cette fonction en décembre 2017. Il est depuis 2018 au Centre de Recherches Architecturales et Urbaines (CRAU) de l'Université Félix Houphouët Boigny d'Abidjan-Cocody. Il s'intéresse à plusieurs thématiques géographiques traitant des questions de transport, d'aménagement des territoires et de développement territoriaux.

ASSI AKOTO Ulrich Odilon (Chapitre 7) est doctorant en géographie à l'Université Félix Houphouët Boigny de Cocody-Abidjan. Titulaire d'un master en géographie de la population et du développement, il mène des recherches sur la prise en compte des préoccupations sociales dans l'analyse des faits spatiaux et le développement des territoires. Il porte un intérêt à la place des infrastructures économiques et des services de base dans l'amélioration des mobilités des populations et des dynamiques territoriales.

BALOUBI David (Chapitre 13) est Maître-Assistant (CAMES), Enseignant-Chercheur en géographie urbaine au Département de Géographie et Aménagement du Territoire de l'Université d'Abomey-Calavi (Bénin). Il occupe les fonctions de secrétaire administratif du Laboratoire d'Etudes des Dynamiques Urbaines et Régionales (LEDUR), et de coordonnateur adjoint de la Licence Professionnelle en Planification et Gestion des Espaces Urbains et Ruraux à l'institut de géographie. BALOUBI David est aussi membre du comité de rédaction de la revue "DISPADEV".

BICOCCHI Julie (Chapitre 8) est titulaire d'une maîtrise en « Sciences Sociales » et d'un Doctorat en « Histoire et Sociologie de la modernité » à l'Université de Pise. Elle travaille dans le domaine de la recherche sociale et du travail social et elle a publié plusieurs articles et œuvres de secteur.

DANDONOUGBO Iléri (Chapitre 1) est Géographe, Maître-Assistant à l'Université de Lomé. Il a fait sa thèse de doctorat en géographie humaine. Il est membre du Laboratoire d'Etudes Urbaines (LEURB). Il conduit des travaux en géographie des transports et des échanges commerciaux. Ses travaux actuels s'articulent aussi autour des mutations dans les milieux périurbains et des relations villes-campagnes. Ses recherches, ses participations à des colloques et ses publications portent sur les ports, les marchés, la structuration de l'espace et les relations villes-campagnes.

DIBY Martin Kouakou (Chapitre 12) titulaire d'un doctorat en géographie et d'un DEA interuniversitaire en Développement-Population-Environnement de l'Université Catholique de Louvain-La-Neuve (UCL) Belgique, est Enseignant-chercheur à l'Université Félix Houphouët Boigny de Cocody (Abidjan-Côte-d'Ivoire). Il poursuit ses recherches et son enseignement dans le domaine du développement et de l'aménagement du territoire.

DOH Yao Honoré (Chapitre 14) Géomaticien et spécialiste en développement durable, Honoré Yao DOH est titulaire d'une maîtrise en Géomatique, d'une maîtrise en Géographie, d'un DESS en

Développement urbain durable, et de plusieurs formations continues en éducation au développement durable. En lien avec le développement durable, il a travaillé comme animateur dans plusieurs organisations dont l'Université de Genève, l'Organisation européenne de recherche nucléaire, l'école élémentaire catholique Sainte-Kateri d'Ottawa.

FAURE François Edgard (Chapitre 4) est Chargé de Recherche au CENAREST du Gabon. Ses champs de réflexion sont le Management de la Conteneurisation dans les Echanges Maritimes, la Logistique et la Gouvernance des Places Portuaires, la Sécurité et la Sûreté Maritime pour lesquelles il consacre ses publications scientifiques. Il est actuellement Directeur du Département des Sciences Marines (DESMAR) de l'Institut de Recherche en Sciences Humaines (IRSH).

HETCHELI Follygan (Chapitre 1) est Enseignant-chercheur au département de géographie de l'Université de Lomé et Maître de Conférences en Géographie et Aménagement. Il est membre du Laboratoire d'Etudes Urbaines (LEURB) dont il est le responsable pédagogique. Il a participé à plusieurs colloques scientifiques. Auteur de plusieurs articles scientifiques, ses recherches actuelles s'articulent autour des mutations dans les milieux périurbains, des relations villes-campagnes et de l'assurance qualité dans les universités d'Afrique de l'Ouest

KABLAN N'guessan Hassy Joseph (Chapitre 5) est Maître de Conférences à l'université Félix Houphouët-Boigny de Cocody – Abidjan. Il a été Chef de département de Géographie de 2014 à 2017. Il est actuellement Directeur adjoint du Laboratoire Littoral, Mer, Santé, Sécurité alimentaire et Transport (LIMERSSAT), responsable du Master Professionnel à l'Institut de Géographie Tropicale et co-gestionnaire du parcours Géographie des Mers et exploitation des Océans (GMO). Il a écrit une trentaine d'articles et participé à plusieurs rencontres scientifiques nationales et internationales. Ses domaines de recherche sont les transports maritimes et terrestres, l'économie portuaire, la sûreté et la sécurité maritime ainsi que les dynamiques des sociétés littorales.

KONAN Koffi Cyriaque (Chapitre 9) est titulaire d'un Master de Recherche en Géographie, spécialité Géographie des Mers et Exploitation des Océans, il prépare actuellement une thèse unique sur « Les relations commerciales entre le port d'Abidjan et les pays de l'hinterland ». Il est membre du Laboratoire Littoral, Mer, Santé, Sécurité Alimentaire et Transport (LIMERSSAT).

KOULAI-DJEDJE Edith (Chapitre 11) est docteur en Géographie depuis novembre 2012 et Enseignant-chercheur à l'Institut de Géographie Tropicale (IGT) de l'Université Félix Houphouët-Boigny (UFHB). Son principal axe de recherche porte sur la gestion durable des ressources halieutiques. Elle s'intéresse également aux questions sur les caractéristiques socio-démographiques des acteurs de la pêche, la dynamique spatiale des activités halieutiques post-capture et la vulnérabilité des populations riveraines des plans d'eau face au changement climatique. Elle est membre du laboratoire LIMERSSAT (Littoral, Mer, Santé, Sécurité Alimentaire et Transport).

KOUTOU Claude (Chapitre 6) est Enseignant-chercheur, Maître-Assistant à l'Université Félix Houphouët Boigny depuis janvier 2005. Il est titulaire d'un Doctorat Unique en Sociologie du travail et des organisations et d'un DESS en Economie du Travail et des Ressources Humaines. Au plan national, il a conduit plusieurs travaux de recherche avec L'UNICEF, SAVE THE CHILDREN, IRC, GTZ, etc. Au plan international, il a participé à plusieurs colloques, sur diverses thématiques, aussi bien en Afrique, en Europe, au Canada et en Asie.

LOBA Akou Don Franck Valery (Chapitre 10+ Chapitre 11 + Conclusion) est Enseignant-chercheur à l'Institut de Géographie Tropicale de l'université Félix Houphouët-Boigny (UFHB) d'Abidjan depuis mars 2009. Il est Maître de Conférences (CAMES) et titulaire de doctorats en géographie et en anthropologie. Ses domaines de spécialisation et d'investigation sont les logiques de développement territorial, la précarisation des cadres de vie et la modélisation cartographique par les SIG pour ce qui est de la géographie. En anthropologie, les brassages interethniques constituent son principal axe de recherche. À ce jour, il poursuit ses investigations et est impliqué dans la conduite de projets de recherche à vocation de développement dans des équipes de recherche pluridisciplinaire. Il est l'actuel responsable du groupe de recherche CAPDEV.

MADOUNGOU NDJEUNDA Guy Merlo (Chapitre 4) est Chargé de Recherche au CENAREST du Gabon. Ses champs de recherche sont la Sécurité et la Sûreté Portuaire et Maritime, la Pollution Marine, la Piraterie Maritime pour lesquelles il consacre ses publications scientifiques. Il est actuellement Coordonnateur du Laboratoire de Recherche sur les Systèmes Portuaires (LARESPO) et Directeur Administratif et Financier de la Revue Gabonaise d'Etudes Stratégiques et de Sécurité Maritime (ReGESMa).

MAI Gilles-Harold Wilfried (Chapitre 7) est doctorant en géographie à l'Université Félix Houphouët Boigny de Cocody-Abidjan. Titulaire d'un Master en géographie de la population et du développement, il poursuit ses recherches sur les questions de développement en milieu urbain. Il est aussi Cartographe. À cet effet, il a été Technicien SIG à l'Institut National de la Statistique (INS) pendant deux années. Il a également fait partie de l'équipe de cartographes qui a contribué à la réalisation des cartes dans le premier ouvrage du port dans la ville (2017).

MORUCCI Francesca (Chapitre 8) est Responsable du Bureau des Relations Extérieures de l'Autorité de Système Portuaire de la Mer Tyrrhénienne du Nord (Italie). Elle est titulaire d'un Phd en « Aménagement du territoire » au Polytechnique de l'Université F. Rabelais de Tours (2017), d'un Master en « Communication et information dans les administrations publiques » à l'Université de Siena (2003) et d'un D.E.A. en « Histoire et sémiologie du texte et de l'image » à l'Université de Paris VII (1998).

MOUTO Gnakan Maguil (Chapitre 10). Co-auteur d'un chapitre dans le premier volume de l'ouvrage « Le port dans la ville », MOUTO Gnakan Maguil a participé à plusieurs articles qui sont en cours de publication. Doctorant en fin de cycle, il est membre du laboratoire Littoral, Mer Santé, Sécurité Alimentaire et Transports (LIMERSSAT) de l'Institut de Géographie Tropicale (IGT) de l'Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan. Titulaire d'un Master en géographie, option ports et transports maritimes, ses travaux de recherche portent sur la libéralisation des transports maritimes et leurs effets sur l'économie portuaire.

N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard (Chapitre 10 + Chapitre 11 + Conclusion) est Enseignant-chercheur, Maître-Assistant (CAMES) au département de géographie de l'Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan. Titulaire d'un Doctorat unique en géographie, spécialité transports, obtenu en 2010, il mène ses travaux de recherche sur les ports, les transports et les échanges commerciaux, les relations ville-port, les relations port/Avant-pays/Arrière-pays, le management des chaînes d'approvisionnement et de distribution.

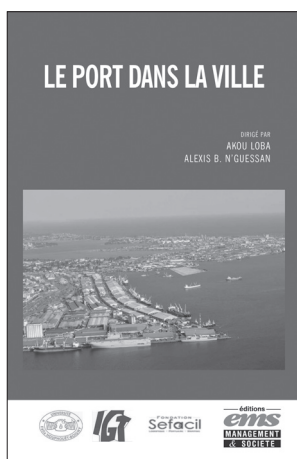
Il a effectué des recherches postdoctorales au Laboratoire ENeC (Espaces, Nature et Culture) UMR 8185 CNRS, de l'Université Paris-Sorbonne (Paris IV) en 2015. Il est membre du laboratoire Littoral, Mer, Santé, Sécurité Alimentaire et Transport (LIMERSSAT) et du réseau Afrique Atlantique. Il a co-dirigé en 2017 avec LOBA Akou l'ouvrage « Le port dans la ville ».

OUATTARA Seydou (Chapitre 3) est enseignant-chercheur et maître-assistant à l'Université Félix Houphouët-Boigny-Abidjan. Il est titulaire d'un doctorat en Géographie soutenu à l'Université de Cocody-Abidjan. Ses recherches sont focalisées sur l'économie portuaire prise dans ses interactions avec l'économie productive territoriale (ports et produits agricoles provenant de leurs arrière-pays mais évacués via les ports). Ses perspectives de recherches sont axées sur les transports fluvio-lagunaires et la navigation de plaisance, les concessions portuaires et les relations entre les ports et les corridors de transports internationaux de marchandises.

TAPE Bidi Jean (Chapitre 9) est Professeur Titulaire de géographie depuis 2010. Il a soutenu une thèse de 3^e cycle en géographie physique en 1984 et une thèse d'Etat sur « Economie maritime et portuaire de la Côte-d'Ivoire, étude géographique » en 2004. Ancien responsable du laboratoire LIMERSSAT, il a écrit plusieurs articles scientifiques et a dirigé de nombreux travaux de recherche d'étudiants en fin de cycle. Il est l'auteur de l'ouvrage « La Côte-d'Ivoire et la mer » paru chez EMS Editions en 2018. Ses recherches actuelles s'articulent autour des aménagements sur le littoral ouest ivoirien, avec en perspectives les peuples côtiers ivoiriens et leurs rapports à la mer.

VIGNINOU Toussaint (Chapitre 13) est Enseignant-Chercheur au Département de Géographie et Aménagement du Territoire de l'Université d'Abomey-Calavi (Bénin). Maître de Conférences (CAMES) en Géographie urbaine, il occupe les fonctions de Chef Adjoint du Département de Géographie et Aménagement du Territoire et Directeur Adjoint du Laboratoire d'Etudes des Dynamiques Urbaines et Régionales. Il est l'auteur de plusieurs articles sur les questions urbaines au Bénin.

YAO Beli Didier (Chapitre 9) est Maître-Assistant au Département de Géographie de l'Université Felix Houphouët-Boigny d'Abidjan. Il est membre du Laboratoire Littoral, Mer, Santé, Sécurité Alimentaire et Transports (LIMERSSAT). Sa spécialité est la Géographie des transports et des échanges commerciaux. Ses travaux actuels s'orientent sur les échanges commerciaux de la Côte-d'Ivoire / le commerce nord-sud des produits d'occasions/ le transport et les relations entre les ports et leurs arrière-pays en Afrique de l'ouest.



LE PORT DANS LA VILLE

Dirigé par Akou Loba et Alexis B. N'Guessan

Les ports sont de toute évidence des interfaces de communication. Ils participent à l'accroissement des échanges et au développement du commerce international.

Fixés sur les rivages ou à l'intérieur des terres par le biais de cours d'eau ou de canaux artificiels, ils sont le point de passage d'importants trafics en provenance et à destination des territoires terrestres. De ce fait, ils induisent la construction d'espaces économiques qui im-

parent lourdement la dynamique de l'aménagement des territoires. Les premiers espaces à en être impactés sont les villes qui les hébergent. L'étude des relations ville-port n'est pas nouvelle. L'intérêt qu'on accorde à ces deux entités relève de la complexité qui fonde le fonctionnement de chacune d'entre elles.

Cet ouvrage se propose de procurer aux lecteurs un état de la problématique relationnelle ville-port sous des angles variés, telle que vécue en divers endroits de la planète. Les réflexions ici engagées par des experts en économie portuaire, transports, pêche, prospective et en aménagement urbain s'adressent à un public large d'étudiants, d'enseignants, de chercheurs et de décideurs ayant en charge la gestion urbaine et des domaines portuaires..

416 pages

ISBN : 978-2-37687-030-2

RETROUVEZ LA COLLECTION

«AFRIQUE ATLANTIQUE »

SUR **www.editions-ems.fr**



RÉFLEXIONS SUR LA FORCE DE TRAVAIL DANS LES MILIEUX PORTUAIRES ET PÉRI-PORTUAIRES

Les villes portuaires sont le creuset d'une multitude d'activités générées par les trafics en tous genres qui irriguent les différents canaux de transport. Ces activités drainent une foule d'acteurs, présents aussi bien dans l'enceinte portuaire en zone sous-douane comme dans les espaces hors douane et en périphérie des ports. La tradition portuaire a toujours évolué dans cette atmosphère bruyante et grouillante d'hommes, de véhicules et de navires de façon quasi continue. Des activités classiques observées aux métiers les plus insolites, c'est un amalgame de pratiques et de services qui confèrent une image spécifique aux milieux portuaires et péri-portuaires, en quelque endroit que ce soit sur la planète. L'ancrage des économies aux territoires et les liens solides tissés avec les mers et les océans, sous-tendent les activités pour l'épanouissement de tout cet ensemble.

L'activité portuaire est en constante évolution. C'est la conséquence logique du développement rapide issu de la mondialisation. Les ports, les navires, les transports, la manutention, la concurrence, les modes de gestion et de management... changent à un rythme édifiant. Les espaces portuaires et péri-portuaires sont soumis à des aménagements intelligents et de plus en plus respectueux de l'environnement. En sus, la main-d'œuvre employée dans les activités se qualifie davantage, faisant peu ou pas de place à l'amateurisme, tant les enjeux sont importants en termes de performances et de renommée pour les ports.

Le présent ouvrage ouvre au lecteur le champ dynamique du travail portuaire sous divers angles, avec en toile de fond les rapports de la ville avec le port. La ville héberge les travailleurs qui se rendent quotidiennement au port pour animer les activités créatrices de richesses à divers niveaux, aussi bien pour le travailleur, la société qui l'emploi et l'Etat. Les idées exposées et développées par les spécialistes en économie portuaire et maritime, en géographie, en environnement, en transport et en aménagement sont destinées aux étudiants, enseignants, chercheurs et aux décideurs intervenant dans divers domaines, de même qu'au grand public en quête de savoir sur ce milieu tant admiré que convoité qu'est le port.

Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN est Maître-assistant à l'Institut de Géographie Tropicale (IGT) de l'Université Félix Houphouët-Boigny (UFHB) d'Abidjan en Côte-d'Ivoire. Il a soutenu une thèse unique de doctorat en 2010 à l'Université Félix Houphouët-Boigny (Ex Université de Cocody), puis a effectué un stage postdoctoral au laboratoire Espaces, Nature et Culture (ENeC), UMR 8185 de l'Université Paris-Sorbonne (Paris IV) en 2015. Ses activités de recherche tournent autour des ports, des transports terrestres et maritimes, du management de la distribution et des chaînes d'approvisionnement, de la gouvernance des villes portuaires ainsi que la recomposition des espaces portuaires.

Akou Don Franck Valéry LOBA est Docteur en géographie (2009) et en anthropologie (2011). Maître de conférences à l'Institut de Géographie Tropicale (IGT) de l'Université Félix Houphouët-Boigny (UFHB) d'Abidjan en Côte-d'Ivoire, il y dirige le laboratoire en géographie de la population, le CAPDEV (Cartographie, Population et Développement des territoires et des sociétés). Ses domaines de compétences en géographie gravitent d'une part autour de l'aménagement et de la dynamique de développement des territoires et des sociétés et d'autre part dans la modélisation cartographique et les SIG. Les travaux qu'il a initiés ces dix dernières années sur la dynamique des villes littorales et portuaires l'ont emmené à s'intéresser aux contributions des domaines portuaires au développement urbain.

Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN et Akou Don Franck Valéry LOBA travaillent conjointement sur plusieurs projets de recherches pluridisciplinaires portant sur l'environnement des domaines portuaires et leurs incidences sociales et économiques dans la dynamique de croissance des villes. Après la sortie de l'ouvrage *Le port dans la ville* en 2017, la présente œuvre est le second issu de la problématique ville-port qu'ils codirigent.