

# **LE PORT DANS LA VILLE**



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.

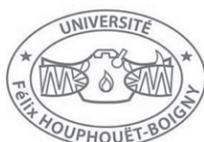
L'avenir du continent repose sur la modernisation de solutions maritimes, portuaires et logistiques qui fécondent les territoires et accompagnent une croissance inclusive. La collection « Afrique Atlantique » héberge des expertises académiques mais aussi des travaux opérationnels issus de l'expérience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

# LE PORT DANS LA VILLE

*Dirigé par*

Akou Don Franck Valéry LOBA  
et Atsé Alexis B. N'GUESSAN



FONDATION  
**Sefacil**  
LOGISTIQUE - PORTUAIRE - MARITIME

— éditions —  
**ems**  
**MANAGEMENT**  
**& SOCIÉTÉ**

136 boulevard du Maréchal Leclerc  
14000 CAEN

Le Code de la propriété intellectuelle du 1<sup>er</sup> juillet 1992 interdit expressément la photocopie à usage collectif sans autorisation des ayants droit.

Nous rappelons donc qu'il est interdit de reproduire intégralement ou partiellement sur quelque support que ce soit le présent ouvrage sans autorisation de l'auteur, de son éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) 20, rue des Grands-Augustins, 75006 Paris (Code de la propriété intellectuelle, articles L. 122-4, L. 122-5 et L. 335-2).

---

© Éditions EMS, 2017

ISBN : 978-2-37687-030-2

# TABLE DES MATIÈRES

<b>Le mot des initiateurs .....</b>	<b>13</b>
<i>Akou Don Franck Valery Loba et Atsé Alexis Bernard N'Guessan</i>	
<b>Préface.....</b>	<b>15</b>
<i>Jean Tapé Bidi</i>	
Leçon inaugurale.....	17
<i>Raymond Woessner</i>	
<b>Introduction.....</b>	<b>23</b>
<i>Benjamin Steck</i>	

## Première partie

### Approche théorique et conceptuelle de la notion de port et de paysage urbain

<b>Chapitre 1</b>	
<b>Studying port and urban functions in port-city of Koper with spatial analysis techniques and GIS tools .....</b>	<b>37</b>
<i>Klemen Prah</i>	
<b>Introduction.....</b>	<b>38</b>
1. Presentation of study area.....	40
2. Port of Koper .....	41
3. Spatial analysis techniques and GIS tools .....	42
4. Results on urban and port functions in Koper .....	43
<b>Conclusion .....</b>	<b>48</b>

**Chapitre 2**

**Les guichets uniques portuaires au service des métropoles :  
essai prospectif ouest-africain ..... 53**  
*Yann Alix*

**Introduction ..... 54**

1. L'histoire récente comme reflet fidèle de 60 ans de croissance  
métropolitaine ouest-africaine ..... 55
2. Les ports : miroir de la croissance des échanges internationaux d'une  
Afrique de l'Ouest émergente ..... 59
3. De la facilitation du commerce à la dématérialisation des procédures : le  
« *leap frog* » technologique des ports ouest-africains au service  
de la métropole ..... 64

**Conclusion ..... 70**

**Chapitre 3**

**Le port moderne, inclusion urbaine dynamique ou enclave  
extravertie de la mondialisation : le cas de l'Afrique Atlantique ..... 75**  
*Benjamin Steck*

**Introduction ..... 76**

1. Les villes portuaires ouest-africaines héritières du processus colonial ..... 82
2. La dissociation ville-port ..... 84
3. Le port un foyer d'emplois favorable au développement urbain ..... 89
4. Le port dans la ville un enjeu environnemental majeur ..... 92

**Conclusion ..... 94**

**Deuxième partie**

**Port, gouvernance urbaine, dynamique et recomposition  
spatiale**

**Chapitre 4**

**Le port de San-Pedro, moteur du développement urbain et  
régional dans le Sud-Ouest ivoirien ..... 103**  
*Atsé Alexis Bernard N'Guessan et Akou Don Franck Valéry Loba*

**Introduction ..... 104**

1. Le port et la structuration de la vie socio-économique urbaine  
à San-Pedro ..... 107
2. Le port et l'organisation de l'espace régional ..... 115
3. Dynamisation de l'économie régionale de plantation ..... 122

**Conclusion ..... 123**

**Chapitre 5****Développement des activités de vente de véhicules d'occasion et dynamique du paysage urbain de Sèmè-Podji au sud-est du Bénin..... 127***Toussaint Vigninou et David Makodjami Baloubi***Introduction..... 128**

1. Collecte des données ..... 131
2. Traitement des données et analyse des résultats..... 133
3. Présentation du port de Cotonou et évolution de la filière des véhicules d'occasion ..... 133
4. L'impact de l'installation des parcs de vente de véhicules d'occasion sur les activités socio-économiques ..... 137
5. Dynamique du paysage urbain dans la commune de Sèmè-Podji à l'est de Cotonou ..... 143

**Conclusion ..... 149****Chapitre 6****Activités portuaires et mutation de l'espace communal à Port-Bouët..... 153***Victorien Konan Kanga et Atsé Alexis Bernard N'Guessan***Introduction..... 155**

1. Les facteurs de la mutation spatiale à Port-Bouët ..... 157
2. Une armature communale en pleine mutation..... 162
3. L'impact de la mutation spatiale à Port-Bouët ..... 170

**Conclusion ..... 172****Chapitre 7****Interfaces portuaires et recompositions spatiales : contribution du Terminal du Sahel à la dynamique spatiale et socio-économique de Togblékopé (périphérie nord de Lomé)..... 175***Follygan Héchéli et Iléri Dandonougbo***Introduction..... 177**

1. L'insertion du port de Lomé dans le réseau mondial..... 179
2. Des activités économiques qui se développent autour du Terminal ..... 184
3. Une infrastructure portuaire qui influence son espace géographique proche : le rôle urbanisant du Terminal du Sahel..... 188

**Conclusion ..... 194**

**Chapitre 8**

**Atouts et contraintes de la localisation d'un port sec à Ferkessédougou au nord de la Côte D'Ivoire.....197**  
*Joseph Kouadio Kra, Stéphane Yéboué Koffi et Augustin Alla Kouadio*

**Introduction.....198**  
 1. Les facteurs favorables à l'implantation du port sec à Ferkessédougou....202  
 2. Les contraintes endogènes et contextuelles à l'installation du port sec ....209  
**Conclusion .....215**

**Chapitre 9**

**Distribution de poissons congelés importés et recomposition du paysage urbain : l'exemple de la commune de Yopougon (Abidjan) .....219**  
*Marius Gonkanou Zran*

**Introduction.....220**  
 1. L'importation de poissons congelés : une nécessité pour la Côte d'Ivoire .....223  
 2. Le port de pêche d'Abidjan : porte d'entrée du poisson congelé en Côte d'Ivoire .....226  
 3. Distribution et commercialisation de poissons congelés dans la commune de Yopougon et recomposition du paysage commercial urbain .....228  
**Conclusion .....234**

**Chapitre 10**

**La contribution des installations portuaires aux mutations dans la ville de Douala (Cameroun) .....237**  
*Esther Boupda et Antoine de Padoue Nsegbe*

**Introduction.....238**  
 1. La fonction commerciale, prologue à la formation et à la croissance de la cité doualaïse .....240  
 2. Les besoins de croissance du trafic maritime au cœur des deux plans d'urbanisme.....241  
 3. Crise économique, infrastructures d'appui au fonctionnement du port et ouverture de fronts d'urbanisation.....243  
 4. Reprise des échanges et recompositions des bases de la dynamique de la ville.....245  
 5. 1960-1983 : une dynamique nouvelle marquée par l'éclatement des zones d'extension périphérique .....247  
**Discussion et conclusion .....248**

**Chapitre 11****La desserte, un levier crucial pour le développement du port et de la ville d'Abidjan.....251***Maguil Gnakan Mouto et Jean Bidi Tapé***Introduction.....252**

1. La desserte, facteur de développement de la ville d'Abidjan.....254
2. Les difficultés de la desserte et leurs impacts sur le développement du port et de la ville d'Abidjan .....261
3. Abidjan, un port sous l'influence des multinationales.....267

**Conclusion .....270****Chapitre 12****Vridi-Zimbabwe : intrusion d'un appendice conflictuel dans le domaine portuaire à Abidjan.....273***Akou Don Franck Valéry Loba et Edith Koulaï-Djédjé***Introduction.....275**

1. Origine de l'occupation du site de Vridi-Zimbabwe .....277
2. Une économie tournée vers les activités halieutiques .....278
3. Les impacts du déguerpissement des populations de Vridi-Zimbabwe.....280

**Conclusion .....284**

## Troisième partie

### Port et activités économiques

**Chapitre 13****Filière des véhicules d'occasion et dynamique du commerce de pièces détachées automobiles dans la zone portuaire de Sèmè-Kpodji au Bénin.....289***Benjamin S. Allagbé***Introduction.....291**

1. Sèmè-Kpodji, une explosion urbaine liée au développement des ports secs.....295
2. Sèmè-Kpodji, pôle d'attraction de services au besoin des activités portuaires .....296
3. Naissance et évolution de la filière de voitures d'occasion .....297
4. Des voitures d'occasion à l'essor du commerce de pièces détachées automobiles .....299
5. Multiplication des marchés spontanés de vente de pièces détachées automobiles .....300

**Conclusion .....306**

## Chapitre 14

### Le port de Lomé, vers un hub maritime de transbordement

**en Afrique de l'Ouest.....309**

*Messan Vimenyo*

**Introduction.....310**

1. Des investissements privés à la mesure des ambitions .....312

2. Lomé, des caractéristiques d'un véritable port de transbordement  
sur la COA.....314

3. Un trafic de transbordement en pleine croissance au port de Lomé.....320

**Conclusion .....324**

## Chapitre 15

### Le stationnement des véhicules poids lourds dans la zone portuaire

**d'Abidjan : un problème pour la ville et son port .....327**

*Didier Beli Yao, Francis Desmos Guissa Dakouri et Mamoutou Toure*

**Introduction.....328**

1. Une occupation anarchique des voies d'accès du port, faute d'aires de  
stationnement .....331

2. Les autres causes des stationnements des camions .....334

3. Les problèmes générés par ces stationnements et les solutions  
envisagées .....336

**Conclusion .....339**

## Chapitre 16

### Le port, la plaque tournante de l'industrie pétrolière en Côte d'Ivoire ....343

*Fernand Séka Ayenon*

**Introduction.....344**

1. Présentation de la zone d'étude .....345

2. Technique de collecte des données.....346

3. Activités industrielles et portuaires.....347

4. Les différents terminaux pétroliers au PAA .....349

5. Flux d'hydrocarbures dans la zone portuaire .....354

**Conclusion .....357**

**Chapitre 17****L'impact du port sur la dynamique des industries****à Abidjan (Côte d'Ivoire) .....359***Norbert N'Goran Kouakou, Seydou Ouattara et Joseph Hassy N'Guessan Kablan***Introduction.....360**

1. L'évolution des aménagements industriels liés au port d'Abidjan .....362

2. La typologie du tissu industriel lié à la présence du port .....370

**Conclusion .....376****Chapitre 18****Distribution en Côte d'Ivoire d'intrants piscicoles d'origine canadienne .379***Kouamé Félix Kouadio Nanan, Narcisse Aboya et Alla Kouadio Augustin***Introduction.....380**

1. Description des éléments de la distribution .....383

2. Circuits de distribution d'intrants piscicoles d'origine canadienne.....386

3. Les enjeux de l'utilisation d'intrants piscicoles d'origine  
canadienne dans l'aquaculture ivoirienne .....392**Conclusion .....396****Conclusion****La ville, le port... et l'université : prolégomènes d'une conclusion  
prospective pour agir sur les métropoles portuaires subsahariennes de  
demain .....399***Yann Alix*1. La fin de la relation organique ville-port ou comment réinventer les  
fondements d'une planification à long terme en plaçant de nouveaux  
interfaces portuaires en dehors des grands centres métropolitains  
historiques .....4012. Les nouvelles modalités managériales et stratégiques pour inventer les  
contours d'une forme originale de gouvernance des relations villes-ports  
africaines .....403

3. La révolution numérique et la métropole portuaire africaine 2.0 .....405

**Les auteurs.....409**



## Le mot des initiateurs

Merci !

C'est le premier mot qui nous vient. Comme il est de coutume, nous venons à travers ces lignes dire merci à toutes celles et tous ceux qui nous ont permis de réaliser ce projet. Écrire n'est pas chose aisée, car relevant avant tout d'une construction de l'esprit apte à laisser un patrimoine à la postérité. Trouver des personnes aptes et disposer à le faire dans un contexte scientifique n'est pas banal et peut à un certain moment paraître méritoire, car l'écriture dans le domaine de la recherche est la résultante de conceptualisations, d'investigations, de rédactions parsemées de doutes, de contradictions et bien souvent de frustrations. Voilà pourquoi les premiers à être remerciés sont les contributeurs à cet ouvrage. Merci à ces universitaires de Slovénie, de France, du Cameroun, du Bénin, du Togo et de la Côte d'Ivoire qui ont sacrifié de leur temps et de leur énergie pour répondre favorablement à l'appel que nous avons lancé. Chers collègues, trouvez en ces mots l'expression de notre profonde gratitude. Votre réactivité témoignage de la pertinence et de l'actualité de la thématique débattue dans le cadre de cet ouvrage.

Qu'il nous soit permis d'adresser des remerciements à notre institution de rattachement, l'Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan, qui dans la promotion de l'excellence sait accompagner les initiatives de recherche. À l'UFR des Sciences de l'Homme et de la Société, à l'Institut de Géographie Tropicale, à sa direction et à tout son corps professoral, nous rendons solennellement hommage. Merci d'avoir partagé ce projet avec nous et de vous y êtes investis.

À nos maîtres qui ont su façonner en nous l'amour de la géographie, nous tenons à signifier notre profonde estime et notre reconnaissance.

À la fondation SEFACIL et son Délégué Général Yann ALIX, infiniment merci d'avoir partagé ce rêve avec nous et de lui avoir donné forme et vie. En encourageant et finançant cette initiative, vous avez offert la possibilité à des universitaires de porter leur connaissance à la face du monde. Dans la perspective souhaitée d'autres collaborations, nous voulons solennellement vous dire merci pour tout.

Un merci spécial au comité scientifique, au comité de lecture et au comité de rédaction cartographique qui ont grandement contribué à la réussite de ce projet, par leurs avis, critiques et remarques pertinentes.

Nous terminons ces remerciements avec un mot sur la thématique qui nous réunit dans cet ouvrage. L'idée qui a conduit à la mise sur pied de ce projet d'ouvrage est le fruit de la réflexion de deux géographes ivoiriens travaillant dans des axes de recherches *a priori* différents, qu'ils ont fini par trouver complémentaires et profondément corrélés et liés. Il s'agit des transports et de l'aménagement urbain. Mis ensembles, ces deux champs de la géographie nous ramènent au fondamental de notre discipline, à savoir la construction des espaces. Les logiques urbaines reposant sur des principes économiques, il est donc tout évident qu'elles intègrent l'outil portuaire dans le « *penser la ville* ». Port et Ville s'influenceraient mutuellement. Les géographes sont appelés à comprendre cette relation de réciprocité, d'où l'intérêt de cet ouvrage.

Merci à tous et bonne lecture.

*Akou Don Franck Valery Loba*  
*Maître de conférences*

*Atsé Alexis Bernard N'Guessan*  
*Maître-Assistant*  
*Institut de Géographie Tropicale*  
*Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan*  
*Côte d'Ivoire*

## PRÉFACE

La mer a de tout temps occupé une place primordiale dans la géographie ivoirienne. Les 550 km de côte dans le golfe de Guinée font de la mer un élément majeur du géo-système de la Côte d'Ivoire. L'océan Atlantique a *de facto* fait de la Côte d'Ivoire un territoire ouvert sur le monde. Ce qui fait dire à plus d'un, qu'avant la forêt, la mer est la première ressource car elle ouvre la voie à la création de richesses *via* le commerce avec les autres nations réparties sur l'ensemble des continents. Posséder une façade maritime est donc un privilège, mieux une plus-value pour l'économie.

Il ne serait pas superflu à ce stade de rappeler l'importance des ports dans la mobilisation des ressources financières pour nos économies. La participation des ports que nous appréhendons comme des plates-formes logistiques hautement stratégiques, va au-delà de cette approche financière renvoyant à la trésorerie et aux recettes générées. Les ports sont des créateurs d'espaces. Ils suggèrent et orientent l'organisation de l'aménagement des territoires *via* les flux commerciaux qu'ils induisent. Les relations entre Abidjan et les capitales des pays sahéliens de l'Ouest africain ne nous contredisent pas.

Saisis par la pertinence de la fonction portuaire dans l'aménagement du territoire, les géographes ivoiriens de l'Institut de Géographie Tropicale (IGT) et les géographes sous d'autres cieux, explorent depuis plusieurs décennies les problématiques gravitant autour de l'outil portuaire. Du GRALIT (Groupe de Recherche sur les Aménagements Littoraux) au LIMERSSA (Littoral, Mer, Santé et Sécurité Alimentaire), c'est une somme d'expériences toutes aussi riches que plurielles qui ont conduit les géographes ivoiriens à s'approprier la thématique de la mer et de ses fonctions tant sociale qu'économique, mais surtout d'actualiser l'état des connaissances

sur ce domaine par des compétences locales. L'invite que nous font les initiateurs de cet ouvrage collectif n'est donc pas une surprise. Elle s'inscrit dans la tradition des réflexions initiées autour de la mer, des ports et des villes portuaires. Mieux, elle permet de joindre le dense amas de connaissances produites par les géographes sur les réalités urbaines aux spécificités du domaine portuaire. C'est peut être une piste que devraient explorer les nouvelles générations de géographes et ce vu le contexte mouvant des villes littorales.

« Le port dans la ville » revêt un aspect particulier parce que cette thématique entre dans l'univers des interrelations entre les ports et leur ville-hôte. En effet, on a souvent tendance à oublier que les ports sont avant tout des réalités urbaines. Le port est parfois mêlé à l'identité des villes sans que l'on ne s'interroge sur les influences qu'ils reçoivent mutuellement. Si en occident, ce genre de réflexion est courant, ce n'est forcément pas le cas chez nous (en tout cas pour ces deux dernières décennies) de voir les chercheurs aller dans ce sens. On a tendance à se préoccuper de l'influence des ports dans leur arrière-pays en oubliant les villes qui les abritent.

Cet ouvrage est donc un cadre qui permettra de pallier ce manque, mais surtout de s'enrichir des expériences de géographes issus de divers horizons, ou coexistent sur des espaces urbains aux caractéristiques toutes aussi éparses que variées des vies urbaines et des activités portuaires. L'expérience est pour nous à saluer et à encourager car permettant une fois de plus aux géographes de mixer une multitude de paramètres économiques, historiques et sociaux pour produire des savoirs nouveaux et renouveler les problématiques dans ce vaste champ de connaissance qu'est la relation ville-port.

*Jean Tapé Bidi*

*Professeur Titulaire des Universités*

*Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan*

## Leçon inaugurale

### La ville et le port : une dichotomie consommée

« *Dans le port d'Amsterdam Y a des marins qui boivent* », chantait Jacques Brel en 1964. Mais que pourrait-il dire aujourd'hui, puisque la ville et le port se sont désormais séparés, autant par une dichotomie fonctionnelle et paysagère que par des logiques économiques distinctes ? Dans la littérature concernant l'évolution du couple ville-port, James Bird (1963) propose six étapes historiques. Rodrigue et Notteboom (non-daté), tout comme Ducruet (2016), préfèrent insister sur la régionalisation du port articulé avec son avant et son arrière-pays.

Depuis les débuts de la marine marchande jusqu'au <sup>xix</sup><sup>e</sup> siècle, la ville et son port constituaient un tout organique (Vigarié, 1979). La ville fournissait d'innombrables services au monde maritime, qu'il s'agisse de construction, de réparation ou d'avitaillement navals, du monde des armateurs et de la finance, des dockers et autres hommes de peine. La faiblesse relative de la productivité nécessitait l'emploi d'une main-d'œuvre considérable et prompt à engager des conflits sociaux. Les quartiers d'habitation et les activités portuaires s'imbriquaient dans la morphologie urbaine. Les escales étaient longues et coûteuses. Les marins descendaient à terre. Comme il fallait trouver un abri face aux tempêtes, aux pirates et aux incursions ennemies, le site portuaire était souvent estuarien. Au cours des siècles, certaines villes-ports ont ainsi décliné, comme Bruges ou Lübeck, du fait de phénomènes d'envasement incontrôlables.

Mais dès la révolution industrielle et plus encore durant les Trente Glorieuses, les zones industrialo-portuaires se sont implantées sur de vastes étendues planes, souvent dans des zones humides. Le commerce de type colonial engendrait des activités industrielles étroitement associées à la dynamique portuaire : industrie cotonnière, tabac, huileries, conditionnements divers... Dès 1918, la sidérurgie sur l'eau a démarré à IJmuiden, devenu l'avant-port littoral d'Amsterdam (Juillard, 1968). Le gigantisme s'est développé avec l'univers pétrolier et l'industrie lourde en général. On se retrouve ainsi à plusieurs kilomètres, voire dizaines de kilomètres, de la ville. De nouveaux acteurs sont entrés en jeu : l'État national, les politiques européennes, les champions nationaux comme les entreprises multinationales.

En 1975, cette logique de croissance a connu un coup d'arrêt. Les gains de productivité et le déclin de l'industrie ont conduit à une

forte réduction de l'emploi, sinon à de vraies crises sociales. La plupart des petites villes-ports ont périclité. La conteneurisation a pris le relais. Son gigantisme grandissant nécessite des bassins en eau profonde pouvant s'étirer sur plusieurs kilomètres. Les ports hubs concentrent les flux avant de les répartir sur des ports secondaires. La logistique amène à la création de réseaux et de plates-formes intérieures, dont Duisbourg est le parangon.

Peu à peu la terminalisation s'impose en même temps que le concept de *landlord port* porté par le rapport de la Banque mondiale, *Toolkit Port*, en 2001 (Debrie, 2012). L'autorité portuaire se dessaisit de l'outillage et de ses personnels, désormais gérés par des acteurs en réseau, qu'il s'agisse d'autorités portuaires venues d'Asie (Hutchison Port Holding (HPH) pour Hong Kong, Singapore Port Authority, Dubaï Port World (DPW), COSCO pour la Chine...) ou des filiales des grands armateurs pour la conteneurisation. Symboliquement, à Rotterdam, Europe Container Terminal est devenue une filiale de HPH en 2002 ; or ECT était une société fondée par l'autorité portuaire et entrée en opérations en 1966 avec l'arrivée des premiers conteneurs en Europe. De fait, dans un univers concurrentiel, le destin de chaque port s'inscrit dans des réseaux globaux ; la ville définit une stratégie pour des acteurs qui ne lui appartiennent plus et qu'elle essaie d'attirer par une politique foncière adaptée.

Les bassins historiques sont inaptes à la massification. Un port prospère en fera un *waterfront*, ponctué par les symboles de la métropolisation/mondialisation : bassins de plaisance, fonctions financières, culturelles, universitaires, commerciales et récréatives... Les immeubles nouvellement construits constituent volontiers des gestes architecturaux en rupture avec le tissu urbain existant (cf. en 2011 la tour de Zaha Hadid pour la CMA CGM à Marseille), à moins que la docklandisation ne permette la reconversion de bassins et d'entrepôts historiques (Charlier, 1994). Un port qui peine à se maintenir offrira davantage de friches et d'opportunités foncières à moindre coût.

Enfin, la problématique sécuritaire a fait irruption après les attentats du 11 septembre 2001. Inspiré sinon imposé par les États-Unis, le Code *International Ship and Port Security* (ISPS) transforme progressivement la plate-forme portuaire en enclave cadennassée.

La dichotomie ville-port semble vouloir se poursuivre, avec une extension de la massification et du gigantisme sur quelques pôles principaux, que l'on peut tenir de loin, comme Gioia Tauro en Calabre ouvert par *Contship* (Gênes) avec l'aide de fonds européens

en 1994 et exploité par un consortium gêno-hollando-danois pour les conteneurs. Il est possible que, à l'instar des bouées pétrolières, les ports deviennent franchement offshore. Quant à la ville, elle valorise son patrimoine et cherche à développer la fonction voyageurs in situ (une tendance contredite par les megaships de croisière). Toutefois, à Londres, un retour du port vers la ville s'esquisse depuis 2015 avec London Gateway, un terminal en eau profonde aux mains de DPW (El Hosni, 2015), mais tout de même placé à 40 km de la City.

Ainsi les logiques réticulaires globalisées constituent des défis complexes à relever pour des communautés urbano-portuaires. Leurs fonctions de commandement créent l'essentiel de la valeur, tandis que leurs plates-formes techniques s'éparpillent dans leur région comme dans le monde.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Bird J. (1963), *The Major Seaports of the United Kingdom*, Londres Hutchison, 486 p.
- Charlier J. (1994), « Anvers et le syndrome des docklands », *Acta Geographica Lovaniensa*, 34, p. 311-319.
- Debrie J. (2012), « Hubs portuaires: les grands opérateurs mondiaux », *Flux*, n° 87, Paris.
- Ducruet C., Cuyala S. et El Hosni A. (2016), « The changing influence of city-systems on global shipping networks: an empirical analysis », *Journal of Shipping and Trade*, 1: 4.
- El Hosni A. (2015), « Le retour du port au cœur de la ville », *Mémoire M2 Recherche Master Transport, Logistique, Territoire et Environnement*, Paris Sorbonne, 71 p.
- Juillard É. (1968), *L'Europe rhénane*, Paris, A. Colin, 293 p.
- Notteboom T., Rodrigue J.P. (n.d.), *Challenges in The Maritime-Land Interface : Port Hinterlands and Regionalization*, [https://people.hofstra.edu/jean-paul\\_rodrigue/downloads/TN\\_JPR\\_KRIHS\\_Paper\\_%202021.pdf](https://people.hofstra.edu/jean-paul_rodrigue/downloads/TN_JPR_KRIHS_Paper_%202021.pdf), consulté le 12 novembre 2016.
- Vigarié A. (1979), *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 496 p.

*Raymond Woessner*

*Professeur, Université Paris-Sorbonne (Paris IV)*

### **Comité scientifique**

TAPÉ Bidi Jean, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte d'Ivoire.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SY Boubou Aldiouma, Professeur Titulaire, Université Gaston Berger, Sénégal.

GOGBE Téré, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte d'Ivoire.

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

NASSA DABIE Axel Désiré, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

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

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

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

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

ALIX Yann, Délégué Général, Fondation SEFACIL, France.

### **Comité de lecture**

SY Boubou Aldiouma, Professeur Titulaire, Université Gaston Berger, Sénégal.

ESCACH Nicolas, Enseignant-chercheur, Sciences Po Rennes, France.

BOISGIBAUT Louis, HEC Paris, Chercheur associé au laboratoire ENEC, Université Paris-Sorbonne, Paris IV, France.

GOMINA Fousseni, Fondation SEFACIL, France.

LIHOUSSOU Messan, chercheur au laboratoire IDEES-Université du Havre, France.

LOBAAkou 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, Côte d'Ivoire.

KAMBIRE Bébé, Maître-Assistant, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte d'Ivoire.

KOUMAN Mouroufié, Maître-Assistant, Ecole Normale Supérieure Abidjan, Côte d'Ivoire.

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

### **Comité de rédaction cartographique**

LOBAAkou Don Franck Valéry, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte d'Ivoire.

MAI Gilles Arnould, Doctorant en géographie, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte d'Ivoire.

ZOMBO Jean Philippe, Doctorant en géographie, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte d'Ivoire.



## Introduction

Le livre *Le port dans la ville*, dirigé par Akou Don Franck Valery LOBA et Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN, de l'Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan, affiche une ambition scientifique stimulante à la jonction des recherches conduites sur les villes, d'un côté, et sur les ports, de l'autre. Il constitue une interpellation adressée aux chercheurs pour qu'ils approfondissent l'objet géographique singulier qu'est la ville portuaire. S'interroger sur les villes abritant des ports dont elles sont nées, c'est contribuer à mieux formuler les questionnements sur la complexité urbaine. La ville portuaire est en effet le lieu où se confrontent des dynamiques humaines endogènes liées à l'ample mouvement d'agrégation des êtres humains et de leurs activités et les dynamiques économiques exogènes imposées par les processus multiformes de la mondialisation maritime. Elle est aussi le lieu de confrontations de pouvoirs dont les légitimités ne se recouvrent pas et dont les visées peuvent être divergentes. Le port dans la ville, comme le rappelle le titre, est un moteur de transformations urbaines. Il peut être analysé comme une enclave de l'ailleurs dans le territoire de la proximité immédiate. Et, dans le même temps, il contribue à configurer cette proximité dont il tire une grande partie de sa substance et qu'il impacte par ses activités. Le port croît au rythme des échanges dans l'interdépendance avec un marché aux dimensions mondiales. Les trafics croissent, les infrastructures se développent, les besoins en surfaces de manutention et de stockage augmentent. Tout cela pousse à une inévitable extension du port. Mais elle se heurte à l'extension urbaine dont elle est dans le même temps un contributeur majeur. La ville cerne le port et l'enferme dans des limites toujours plus marquées physiquement, sécurité et normes internationales aidant. Pour grandir, le port devient nomade et gagne sur la mer, sur la lagune, sur le littoral, en s'éloignant de la ville qu'il a contribué à faire naître. La ville, quant à elle, réagit aux

évolutions qui sont celles du transport maritime, évolutions technologiques, organisationnelles, fonctionnelles qui ont toutes des effets directs et indirects sur l'espace urbain, ne serait-ce que par les trafics de transit qui le traversent, les emplois qui sont créés, les richesses qui sont distribuées dans les réseaux commerciaux. La ville subit aussi des nuisances croissantes et est exposée à des risques majeurs dont l'advenue ne serait guère maîtrisée. Dans le même temps, la ville a sa propre dynamique. Elle est le réceptacle de flux migratoires attirés par l'urbanité et non par la maritimité. Il faut des logements, du travail, des voiries, des réseaux d'eau, d'électricité, de télécommunications... Il faut des hôpitaux, des écoles, des services administratifs... Il faut lutter contre la pauvreté qui se déploie avec la croissance urbaine. La ville affronte des questions dont le port n'est pas le responsable direct. Aborder la thématique du port dans la ville, c'est chercher à mieux comprendre comment fonctionnent les interfaces et les territoires frontières qui ne se réduisent jamais à une simple ligne de confrontation. C'est affronter la question d'une fécondité partagée dans des espaces où s'expriment des complémentarités et des rivalités. Ce livre nous invite à entrer en compréhension de la ville par le port. Pour ce faire, les auteurs nous proposent de décrypter diverses modalités d'interaction qui les relient en un système territorial complexe.

La première partie, « Approche théorique et conceptuelle de la notion de port et de paysage urbain » est composée de trois contributions qui précisent certains points du cadre théorique indispensable pour mieux comprendre ce qu'apporteront ensuite les études de cas qui constituent la plus grande partie de ce livre. Certes, toutes les questions épistémologiques que soulève l'émergence de cette thématique dans le champ des sciences sociales et de la géographie en particulier, ne sont pas soulevées. Pour saisir toute la complexité de cette interrelation, le recours à l'analyse spatiale, aux outils de la systémique, à l'analyse des discours des acteurs, à la production de concepts opératoires constitue un passage obligé. Les attentes sont considérables pour faire avancer la compréhension de ce qui se joue dans cette interface territoriale qu'est la ville portuaire. Les trois chapitres de cette première partie ouvrent des pistes mais ne prétendent pas à l'exhaustivité des questionnements méthodologiques.

Le premier texte, « *Studying port and urban functions in port-city of Koper with spatial analysis techniques and GIS tools* », concerne la ville portuaire de Koper en Slovénie. Ce chapitre écrit par Klemen PRAH est une contribution méthodologique. Il ne concerne pas di-

rectement les villes portuaires africaines mais son approche appelle des transpositions qui devraient s'avérer fructueuses, en permettant de dépasser la seule approche de terrain descriptive qui domine encore dans les études conduites. L'auteur développe l'apport des systèmes d'information géographique à la compréhension des interrelations spatiales qui lient la ville et le port. Son objectif est d'élaborer un outil permettant de développer les travaux de prospective dans l'aménagement des villes portuaires confrontées aux dynamiques particulières des ports.

Dans un deuxième chapitre, « Les guichets uniques portuaires au service des métropoles : essai prospectif ouest-africain », est traitée la question de la dématérialisation des procédures commerciales visant à accélérer les flux. À partir d'un questionnement qui relève de la gestion logistique visant à l'optimisation des flux, est en fait posée la question de l'adaptation des ports de la Côte ouest-africaine (COA) à la croissance des flux internationaux qui impactent des métropoles de plus en plus congestionnées. La pression foncière accroît les tensions entre les acteurs urbains et les acteurs portuaires. Yann ALIX stipule que la mise en place de solutions informatiques communautaires visant à accroître la fluidité des échanges matériels selon le principe du guichet unique portuaire peut contribuer à développer une culture d'aide à la décision pour une gestion intégrée des territoires. Un usage élargi des solutions informatiques portuaires peut constituer une réponse opérationnelle aux dysfonctionnements d'un développement métropolitain mal maîtrisé.

Le troisième chapitre, « Le port moderne, inclusion urbaine dynamique ou enclave extravertie de la mondialisation : le cas de l'Afrique atlantique », replace la thématique du port dans la ville au sein de la production scientifique sur les villes portuaires, abondante et multiforme, mais qui s'est peu intéressée jusqu'alors à la singularité des villes portuaires africaines. Benjamin STECK rappelle ensuite que les situations d'aujourd'hui sont inscrites dans une évolution historique qu'il ne faut pas négliger si l'on veut comprendre ce qui est en question aujourd'hui, à savoir la dissociation entre le port et la ville qui s'observe partout dans le monde et qui concerne aussi l'Afrique. Leurs logiques de croissance et de développement sont de plus en plus autonomes et c'est sur ce point focal que les recherches doivent se concentrer. Le système territorial complexe de la ville portuaire impose des inflexions dans la recherche. Ni le port ni la ville ne peuvent être étudiés séparément comme si aucune interaction ne les liait et dans le même temps, leurs trajectoires s'éloignent l'une de

l'autre sous l'effet des profondes mutations du transport maritime mondial. C'est en fait la question des modalités du découplage des réseaux et des territoires qui est ainsi posée.

Dans une deuxième partie, « Port, gouvernance urbaine, dynamique et recomposition spatiale », sont proposées plusieurs études de cas, en Côte d'Ivoire, au Togo, au Bénin, au Cameroun. Ces études permettent de mieux appréhender les questions de pouvoir dans la naissance, le déploiement et le gouvernement des espaces urbano-portuaires. Ces territoires deviennent des territoires de conflits potentiels, à tout le moins de concurrence pour la maîtrise du foncier, sa structuration et son fonctionnement. C'est bien à une question de compétence politique que renvoient ces contributions, si l'on veut bien entendre par politique la science et l'art de la gestion optimale des territoires.

Dans le chapitre 4, « Le Port de San-Pedro, moteur du développement urbain et régional dans le sud-ouest ivoirien », N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard et LOBA Akou Don Franck Valéry démontrent combien une initiative venue du plus haut niveau de l'État a pu donner naissance à un port et à une ville dynamiques aux effets multiples, positifs et négatifs, sur toute l'économie régionale et le développement des populations concernées. Le port de San-Pedro a été pensé comme le cœur d'un projet visant à mieux équilibrer le territoire national en donnant une impulsion à une région délaissée et peu active. L'organisation de l'espace urbain, la croissance et la répartition spatiale de la population, le développement des activités économiques autour des cultures d'exportation ont été commandés par cette création. Les auteurs, sans l'exprimer explicitement, apportent une contribution tout à fait éclairante au débat scientifique sur les effets d'une infrastructure de transport en pays émergent. Ils confortent l'idée que toute infrastructure nouvelle entraîne des recompositions spatiales, là où les infrastructures manquent, tout particulièrement dans les pays du Sud qui ne connaissent pas encore la saturation des réseaux des pays du Nord, par l'intensité des flux et la densité des infrastructures.

Le chapitre 5, « Développement des activités portuaires et dynamique du paysage urbain de Sèmè-Podji au sud-est du Bénin », entraîne le lecteur dans une réflexion sur les effets de la localisation des activités aval de l'activité portuaire dans l'espace urbain. Il est question dans le texte de l'implantation de la vente des véhicules d'occasion à la périphérie de la ville centre, dans le cas étudié, Cotonou. Cette activité est l'un des moteurs de l'activité économique de cette

commune. VIGNINOU Toussaint et BALOUBI Makodjami David montrent que la vente des véhicules d'occasion fait émerger une centralité périphérique au sein de l'espace urbain. Cela se traduit dans les faits par une forte croissance démographique et un processus d'étalement urbain rapide. Les auteurs contribuent ainsi à l'appréciation des effets indirects de l'activité portuaire sur la dynamique économique et sociale d'une grande ville en phase d'extension rapide sur ses périphéries. D'une certaine façon, il s'agit d'une projection du port hors de ses limites motrices de modifications urbaines.

Le chapitre 6, « Activités portuaires et mutation de l'espace communale à Port-Bouët » ouvre la réflexion à l'étude d'une commune directement liée aux activités du port d'Abidjan, dans la mesure où elle accueille une grande partie des installations qui leur sont liées. Mais cette commune doit également son développement à la dynamique des activités économiques indirectement liées à la présence du port. Y sont implantées des sociétés maritimes, des entreprises, des commerces, des industries, des entrepôts, des parcs à conteneurs, des lieux de stationnement d'engins. Il s'agit pour KANGA Konan Victorien et N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard de démontrer comment les activités d'un port sont susceptibles de façonner la configuration de l'espace dans lequel il s'inscrit, hors de ses strictes limites. Des projets d'infrastructures toujours plus dévoreuses d'espace accroissent les tensions foncières et sociales. La compétition pour l'espace est une des facettes les plus explicites de l'interrelation qui lie un port et une ville.

Dans le chapitre 7, « Interfaces portuaires et recompositions spatiales : contribution du terminal du Sahel à la dynamique spatiale et socio-économique de Togblékopé (périphérie Nord de Lomé) », HETCHELI Follygan et DANDONOUGBO Iléri proposent au lecteur un élargissement des horizons de la recherche sur les villes portuaires. Il est en effet question des projections vers l'intérieur des activités portuaires littorales. L'étude de l'hinterland est indissociable de celle du port qui le dessert. Le cas du port de Lomé est un bel exemple de ce questionnement. Pour relier à la mer les pays enclavés, Burkina Faso, Mali et Niger, le corridor togolais est devenu un instrument majeur de création de richesse, y compris en son point d'accroche à Lomé, là où a été aménagé en 1998 le Terminal du Sahel, à Togblékopé, dans la périphérie nord de la ville. Les auteurs démontrent que la mise en place de cette infrastructure a permis de dynamiser la vie socio-économique de cet espace encore rural en faisant émerger un grand marché de vente des produits importés en transit mais déchargés et introduits frauduleusement sur le marché

local. Ce terminal a entraîné aussi l'afflux des travailleurs et un processus actif de construction. De tels lieux, espaces de transition entre le port et les pays de l'hinterland, présentent une singularité par rapport aux autres zones d'extension des villes. Ils appellent des politiques urbaines d'accompagnement que leur congestion progressive suscite.

Poursuivant cette réflexion sur les espaces d'entre deux que sont les projections portuaires hors le port, le chapitre 8 « Atouts et contraintes de la localisation d'un port sec à Ferkessédougou au nord de la Côte d'Ivoire », éloigne encore davantage le questionnement de la ville portuaire en proposant l'étude d'un terminal très éloigné du littoral. Pour réduire les disparités territoriales et mieux équilibrer le réseau urbain, l'État ivoirien a misé sur une politique d'infrastructures susceptibles de créer des pôles de développement. C'est dans cette logique que s'inscrit le projet de port sec de Ferkessédougou. KRA Kouadio Joseph, KOFFI Yéboué Stéphane Koissy et ALLA Kouadio Augustin visent à évaluer les capacités de cette ville à accueillir un port sec, à proximité des frontières avec le Burkina Faso et le Mali. Malgré les contraintes que les auteurs pointent, la ville de Ferkessédougou présente, selon eux, des atouts pour accueillir un tel aménagement et en faire un véritable outil de développement régional et d'intégration sous-régionale. La question ici soulevée est aussi une question d'enrichissement conceptuel de la géographie : voici un lieu, le port sec, qui perturbe profondément la conception généralement admise d'un port. Ce déplacement des définitions répond en fait à des mutations spatiales commandées par la mondialisation et ses innovations techniques. Le conteneur, le porte-à-porte de la logistique, la fluidité revendiquée par les acteurs économiques font fi des conceptions statiques de l'espace. Le port sec appelle donc d'autres élucidations scientifiques, en particulier un enrichissement des modèles dynamiques issus des premières approches dites de triptyque portuaire.

ZRAN Gonkanou Marius, dans le chapitre 9 « Distribution de poissons congelés importés et recomposition du paysage urbain : l'exemple de la commune de Yopougon (Abidjan) », s'intéresse à une activité économique maritime singulière pour approcher la relation complexe d'un port et d'une ville. L'installation et l'organisation de la chaîne de distribution de poissons surgelés importés, dans la commune de Yopougon, a eu des effets importants sur l'organisation et le fonctionnement de l'espace urbain de cette commune. La mise en place d'équipements adéquats à une telle activité dans l'espace portuaire, s'est accompagnée d'aménagements de la voirie et d'un

processus d'installation d'espaces de vente de poissons importés à la place d'autres types de commerce. Cet exemple nous conduit à comprendre comment les stratégies déployées par tous les acteurs de la chaîne logistique propre à ce type de produit ont transformé l'espace communal. Indirectement, c'est bien un des effets de l'activité portuaire qui est ici apprécié, qui, plus est, dans le cadre d'une décision nationale visant à faire face à l'insuffisance de la production locale de poissons, compte tenu d'une demande croissante. Ce texte démontre, une fois encore, l'indissociable relation entre le port et la ville, même dans une phase de dissociation physique fonctionnelle croissante.

Le chapitre 10 « La contribution des installations portuaires aux mutations dans la ville de Douala (Cameroun) » confirme autrement cette interrelation. La ville de Douala constitue le plus grand centre de concentration de la population et des activités économiques du Cameroun. Cela est dû aux migrations incessantes de population depuis l'intérieur du pays et à la croissance démographique autochtone. Mais cela est dû aussi au développement des activités portuaires qui sont à l'origine de l'attractivité de la ville et des profondes mutations sociales, spatiales et fonctionnelles qui s'y opèrent. BOUPDA Esther, NSEGBE Antoine de Padoue s'intéressent aux mécanismes de croissance urbaine impulsés par le port. Il s'agit, pour eux, d'analyser les conséquences du développement portuaire dans l'agglomération et tout particulièrement l'articulation entre les logiques urbaines et les logiques logistiques dont le port est le lieu de rencontre. Cette contribution soulève ainsi la question du passage d'une conception du port fondée sur le transport à une conception fondée sur la logistique qui l'englobe et l'intègre davantage encore à la ville.

L'un des principaux enjeux d'une recherche sur les villes portuaires, relève de la thématique de l'accessibilité. Dans le chapitre 11, « La desserte, un levier crucial pour le développement du port et de la ville d'Abidjan », la question est posée au travers de l'exemple de cette grande métropole africaine. Quand les auteurs MOUTO Gnakan Maguil et TAPÉ Bidi Jean parlent de desserte, qu'elle soit maritime ou terrestre, c'est bien de la capacité à répondre aux exigences de la circulation optimale des flux qu'il est question. L'insuffisance des infrastructures terrestres et portuaires provoque des dysfonctionnements préjudiciables tout autant aux acteurs portuaires qu'aux citoyens. L'accessibilité suppose des aménagements qui puissent faciliter la desserte du port et réduire le manque de fluidité dans l'écoulement des flux en provenance ou à destination du port. Ce chapitre ouvre la voie à des études qu'il faudrait poursuivre,

en particulier en ayant recours à tout l'appareil mathématique encadrant la mesure de l'accessibilité afin de mieux apprécier la hiérarchie des urgences dans le traitement des obstacles à la circulation.

Les relations ville-port deviennent très souvent conflictuelles du fait de l'installation anarchique des populations et de leurs activités sur les réserves foncières portuaires. Les conflits sont aussi causés par le port lui-même du fait de son fonctionnement et des aménagements qu'il projette. Dans le chapitre 12, « Vridi-Zimbabwe : intrusion d'un appendice conflictuel dans le domaine portuaire à Abidjan », LOBA Akou Don Franck Valery et KOULAÏ-DJÉDJÉ Edith illustrent la dureté de ce type de conflit, en s'appuyant sur l'exemple de la communauté des pêcheurs de Vridi-Zimbabwe qui est menacée de déguerpissement par les travaux d'aménagement et d'extension du port d'Abidjan. Il souligne combien ces projets mettent en péril non seulement les activités halieutiques qui s'y déroulent mais aussi l'habitat et le cadre de vie des populations concernées. Ce texte conforte combien les populations sont aujourd'hui partie prenante des décisions qui les concernent en développant une capacité de résistance à ce qu'elles considèrent comme une agression contre leur environnement.

La troisième partie du livre, « Port et activités économiques », propose au lecteur une autre approche de la relation ville port. Il y est question des activités économiques liées aux activités portuaires et dépendantes des flux mondialisés mais qui s'installent dans l'espace urbain qu'elles contribuent à transformer. Cette approche permet de compléter ce qui a pu être mis au jour dans la partie précédente, en insistant plutôt sur les activités productives que sur les mécanismes de contrôle et d'aménagement territorial par les pouvoirs compétents.

Dans le chapitre 13 « Filière des véhicules d'occasion et dynamique du commerce de pièces détachées automobiles dans la zone portuaire de Sèmè-Kpodji au Bénin », ALLAGBE Setonou Benjamin apprécie le rôle économique majeur de la filière d'importation des véhicules d'occasion à Cotonou. De multiples parcs de vente de voitures se sont créés, autour desquels est né un type de commerce informel de pièces détachées. Ce marché est animé par un important réseau d'acteurs qui s'étend jusque dans l'arrière-pays. Cette activité représente une source importante de revenus pour des opérateurs de nationalités différentes ainsi que pour la commune de Sèmè-Kpodji où se trouvent les principaux parcs. Cependant l'existence de ce marché informel pose de sérieux problèmes environnementaux et

sécuritaires. L'auteur invite le lecteur à découvrir les faces cachées d'une activité officielle. L'informel, peu abordé dans la plupart des contributions, est ici considéré comme un moteur d'urbanisation économique.

Dans le chapitre 14, « Le port de Lomé, vers un hub maritime de transbordement en Afrique de l'ouest », VIMENYO Messan traite de la question de la compétition portuaire sur la Côte ouest-africaine. Pour relever les défis que représentent la densification du trafic, la taille grandissante des navires et la croissance des flux de transit et de transbordement, les ports sont engagés dans une course poursuite aux investissements. La mise en fonction de très grands navires porte-conteneurs contribue à creuser l'écart entre la plupart des ports et une poignée de très grands ports performants qui peuvent légitimement devenir des hubs, c'est-à-dire des nœuds de concentration des flux sur les chaînes logistiques d'échelle mondiale. Le port de Lomé avec la construction du troisième quai et l'ouverture de Lomé Container Terminal (LCT), se positionne de plus en plus comme un hub de transbordement. Cette contribution analyse les atouts du port de Lomé dans son nouveau rôle. Cette contribution éclaire les jeux complexes qui mêlent les intérêts nationaux des États souverains, malgré les incantations sur l'intégration régionale et les intérêts privés des grands opérateurs mondialisés, dans une conjoncture du transport maritime très délicate. Il est ainsi démontré combien le port dans la ville est une enclave dont les modalités de fonctionnement sont largement dictées depuis l'extérieur, selon les principes de l'économie libérale. Le transbordement comme le transit signent ce découplage accéléré entre le port et la ville où il se trouve.

La saturation des voiries urbaines est en partie commandée par les trafics en provenance et à destination du port. Le chapitre 15 « Le stationnement des véhicules poids lourds dans la zone portuaire d'Abidjan : un problème pour la ville et son port » illustre cette réalité qui pèse sur le quotidien des citoyens. Face à la concurrence des autres ports de la sous-région, le port d'Abidjan s'est affirmé comme un passage majeur dans le transit des marchandises des pays sans littoral. Relier ce vaste arrière-pays à la mer se fait essentiellement par la route. L'accroissement du nombre de poids lourds concernés et le manque de parking pour les accueillir entraînent une saturation des voies d'accès au port qu'ils occupent dans les phases d'attente du chargement et du déchargement. YAO Beli Didier, Dakouri Guissa Desmos Francis et TOURE Mamoutou donnent à voir les effets lourdement négatifs de ces flux routiers sur les circulations intra-urbaines, portant préjudice aux citoyens dans leurs actes quo-

tidiens de déplacement. Le port est donc un moteur des congestions routières dans l'espace urbain dont la gestion relève d'une autre autorité que la sienne. Le bien commun suppose un dialogue et des actions conjointes entre les deux instances que sont la ville et le port au service de l'amélioration des conditions de vie des citoyens.

Parmi les nombreuses activités économiques qui animent un port, la réception et le traitement des hydrocarbures tiennent une place sans cesse grandissante dans la plupart des ports. L'auteur du chapitre 16, AYENON Séka Fernand, « Le port, la plaque tournante de l'industrie pétrolière en Côte d'Ivoire » dresse un tableau précis de la situation de cette activité à Abidjan. Il décrit les équipements servant au chargement et déchargement des tankers, les industries de raffinage, le stockage et tous les équipements qui permettent de faire circuler ces produits vers l'intérieur du territoire et vers les pays environnants. Il y adjoint une présentation du transit de la production locale depuis les plateformes d'exploitation. Par-delà cette description d'une activité singulière, l'auteur invite indirectement le lecteur à poursuivre la réflexion sur les enjeux complexes de la présence d'activités dangereuses pour l'environnement global dans les zones portuaires des grandes métropoles, interpellation qui prend tout son sens à Abidjan qui a connu en 2006 une très grave catastrophe humaine qui a réveillé l'opinion publique et les autorités sur la dangerosité de certaines activités maritimes.

Le chapitre 17, « L'impact du port sur la dynamique des industries à Abidjan (Côte d'Ivoire) », introduit une approche plus méthodologique dans le déroulé de la troisième partie. KOUAKOU N'goran Norbert, OUATTARA Seydou et KABLAN N'guessan Hassy Joseph abordent la question d'une cartographie de l'évolution spatiale et typologique des industries au sein des zones portuaires métropolitaines. Ils visent à mettre en évidence l'impact de l'outil portuaire sur la dynamique de l'aménagement industriel d'Abidjan pris comme exemple de grande métropole. Beaucoup reste à faire pour conduire de tels travaux sur l'ensemble des ports des grandes métropoles ouest africaines. Une cartographie systématique pourrait conduire à élaborer des modèles dynamiques instructifs pour l'ensemble des responsables territoriaux et des acteurs économiques. C'est une invitation à passer de la seule typologie à une véritable modélisation des interfaces ville-port.

La pêche traditionnelle ne suffit pas à répondre à la demande de poisson des consommateurs. Le chapitre 18 « Distribution en Côte d'Ivoire d'intrants piscicoles d'origine canadienne » aborde la ques-

tion sous l'angle du développement de la pisciculture. KOUADIO Nanan Kouamé Félix, ABOYA Narcisse, ALLA Kouadio Augustin s'appuient sur l'exemple de la société Hydrodrofish installée dans la commune de Bingerville, société qui importe des intrants piscicoles depuis le Canada. Cette étude vise à montrer comment est organisé le circuit d'importation. Embarqués au port de Montréal, les intrants piscicoles sont débarqués au port d'Abidjan, puis transportés dans des conteneurs et stockés sur le site d'Hydrofish avant d'être redistribués aux zones de production aquacole de la Côte d'Ivoire. Les auteurs ouvrent ainsi au lecteur une autre approche du rôle que joue un port non seulement au sein de l'agglomération qui l'abrite mais aussi au sein d'un hinterland bien plus vaste. Ils esquissent une lecture de la ville portuaire comme nœud sur les chaînes logistiques mondiales, comme point d'articulation entre les flux et les territoires, comme lieu de l'inscription spatiale de l'ailleurs dominant dans la proximité du quotidien.

Le livre, ainsi composé, peut être lu comme une somme de monographies, pour certaines, simplement descriptives des faits, pour d'autres davantage méthodologiques et problématiques. Construire l'objet scientifique de la ville portuaire impose la rencontre des deux démarches qui se soutiennent l'une l'autre. Ce qui est important, c'est de pointer les invariants qui structurent l'analyse de toutes les villes portuaires. D'une grande porosité qui existait entre le port et la ville, animant toute une vie de bordure, de marge, d'informel où se diffusaient les miettes des richesses transitant par le port, on est passé progressivement à une fermeture physique spatialement soulignée par les murs et les portes qui enferment le port et réduisent les espaces d'entre deux qui y proliféraient. Les innovations technologiques, organisationnelles, fonctionnelles de la logistique se sont imposées aux ports, entreprises concurrentielles avant tout et non plus symboles de la souveraineté politique. Le temps est aux ajustements entre deux logiques, celle qui préside à la diffusion d'un modèle mondialisé marchand, fondé sur le commerce, la finance, les intérêts privés et celle qui préside à l'organisation de la cité humaine fondée sur l'accès à l'éducation, au travail, au logement, permettant à chacun de déployer ses potentialités, autre façon de dire le développement. L'interface ville-port qui n'est pas une ligne mais une surface, malgré les murs qui ont été élevés, s'étend de plus en plus de façon paradoxale puisque sont ainsi traversées les enceintes physiques. Le port et la ville sont intimement mêlés dans un territoire de plus en plus étendu. Cette dynamique de diffusion fait vivre la ville, même

si d'autres dynamiques la construisent. Il faudra toujours chercher à concilier le port et la ville, quelles que soient les logiques qui déterminent leur devenir. Tel est bien l'enjeu principal de ce livre.

*Benjamin Steck*

*Normandie Université, Université du Havre, UMR IDEES*

## **PREMIÈRE PARTIE**

**Approche théorique et conceptuelle de la  
notion de port et de paysage urbain**



# Chapitre 1

## Studying port and urban functions in port-city of Koper with spatial analysis techniques and GIS tools

*Klemen Prah*

### Abstract

---

Ports and cities interact across many dimensions, but still lacking more detailed insight, how do port-cities integrate port and urban functions. To contribute to this question we employed spatial analysis and sophisticated GIS tools and studied the integration of port and urban functions in the port-city of Koper in Slovenia. Firstly we defined urban and port functions in Koper and proceeded with certain exploratory techniques to calculate central features, to measure orientation, to map density, and to measure spatial autocorrelation for both types of functions. Significant emphasis was given on the geovisualization of the results. They show that urban and port functions in Koper are clustered, with highest density of urban functions on the area of old town, and highest density of port functions in newer area of central activities east of the old town. Both urban and port functions have east-northeast to west-southwest orientation. From spatially point of view is the integration of urban and port functions in port-city of Koper reflected through specific land use, namely through concentration and orientation of urban and port functions and intertwining between both. The study can be useful in planning of port evolution and urban redevelopment.

**Keywords:** port functions, urban functions, port-city of Koper, geographic information systems, spatial analysis.

## Résumé

---

L'interaction entre les ports et les villes s'effectue en plusieurs dimensions mais un aperçu détaillé de l'intégration des fonctions portuaires et urbaines dans les villes-portuaires reste un élément manquant. Afin de couvrir cette lacune, l'analyse spatiale aussi bien que les SIG, des outils informatiques sophistiqués, ont été appliqués à l'étude sur l'intégration des fonctions portuaires et urbaines dans la ville-portuaire de Koper en Slovénie. Après avoir défini les fonctions urbaines et portuaires de la ville de Koper nous avons continué avec des techniques exploratoires en vue d'identifier l'entité centrale, de définir la distribution directionnelle, de cartographier la densité ainsi que de mesurer l'autocorrélation spatiale pour les deux types de fonctions. Un accent particulier a été mis sur la géovisualisation des résultats. Ceux-ci montrent l'existence d'un regroupement des fonctions urbaines et portuaires de la ville de Koper avec la plus grande densité des fonctions urbaines dans la vieille cité et celle des fonctions portuaires dans les nouveaux quartiers à l'est de la vieille cité où l'activité de la ville est centrée. La distribution des fonctions urbaines et portuaires s'étend vers l'est-nord-est et l'ouest-sud-ouest de l'agglomération. Du point de vue spatial, l'intégration des fonctions urbaines et portuaires de la ville portuaire de Koper se traduit par l'utilisation spécifique du terrain, à travers le centre de concentration et la distribution directionnelle des fonctions urbaines et portuaires ainsi qu'avec l'interaction entre tous les deux. La présente étude peut être utile dans le domaine du développement portuaire et du réaménagement urbain.

**Mots-clés :** fonctions portuaires, fonctions urbaines, ville portuaire de Koper, systèmes d'information géographique, analyse spatiale

## INTRODUCTION

Ports have been interesting topic of research for several decades. Two basic geographical models fall within earlier period of research, namely the “anyport” model of Bird (1963), based on the idea that ports pass through several successive stages, and Hoyle's (1988) model of the “port-city interface”, explaining changes in the interface between city and port. Olivier and Slack (2006) divide earlier research on ports to morphological and topographical. The first relates to the physical characteristics and the function of the port, and the second relates to the port as to the structural node in the transport network, which is inserted within transcending questions of regional or national development. Recent geographical research is more focused on specific, place-based analysis of ports and redevelopment proposals (McManus, 2007).

Historical development brought radical changes in ships and handling, which gave rise to new site requirements and brought out the changing relation between ports and their host cities (Rodrigue, Comtois and Slack, 2006). A closer look at last three decades shows that maritime networks have had an increasing influence on ports and port-city relationships, resulting important differences on this relationship between world regions (Ducruet, 2007). Today ports and cities still share common goals of which most relate to economic issues (Hayuth, 2007) although Noponen *et al.* (1997) notice a decline in competitive advantage that US port-cities derive from their ports. The reason for the last is in the containers revolution which has greatly reduced inland transport costs.

It is natural that specific functions develop in the port-city. Regarding the relationship between ports and cities, the researchers came up with a variety of conclusions. Although the relationship is more of a qualitative issue, a number of authors have proposed some indicators to allow a comparative approach (Ducruet, 2007). Ducruet (2007) finds that there is more of an opposition than a combination of urban and port functions on a world-scale. Only relatively small cityports still represent places, where the traditional intimacy between port and city has been generally maintained because of not particularly rapid urban growth and because port facilities have not adopted every new technological innovation (Hoyle, 1988). Also Hayuth (2007) finds that there are many issues that cause friction and disagreement between ports and cities, which is probably mostly due to the physical separation between city and port. More contemporary development encourages port-cities to find innovative ways to insert themselves into broader supply chain strategies (Wang and Olivier, 2007) and to become logistics and distribution centers that not only optimize the movement of goods and services within the entire transport and logistics chain, but also provide and add value to ultimate customers and users (Bichou, 2009).

The question how do port-cities integrate port and urban functions is actually never-ending challenge. We may expect temporal and spatial changes, the latter referring to various ports and different world regions. We try to contribute to this answer with our research. Geographically we focus on Slovenian only Port of Koper, and methodologically on spatial analysis techniques and sophisticated GIS tools. Namely the geographic information technology is nowadays on enviable level and can help significantly in researching port-city relationship. Finally, we believe that the knowledge of port-city relationship can be important in planning of port evolution and urban redevelopment.

## 1. Presentation of study area

### 1.1. Brief look at the city of Koper

Koper is with 24.864 inhabitants the sixth largest city in Slovenia and the largest city on Slovenian 46,6 kilometers long coast (Statistical Office, 2014). It represents an important regional center, located on the northwest coast of the peninsula Istria, in the Bay of Koper (Figure 1.1). The city has developed on a rocky island in a shallow bay and was connected to the mainland in the 19th century. There was built the embankment in 1957 which separated the deepest part of the bay from the sea, and a harbor was built in front of the embankment (Orožen Adamič *et al.*, 1996).

*Figure 1.1: The position of Koper in Europe and in northern Adriatic, on the northwest coast of the peninsula of Istria*



The coastal position and maritime navigation, dating back to the late Hellenic period, had a decisive influence on the emergence and development of the city. The favorable natural and strategic position provided the town of Koper with vast opportunities for establishing ties and trade with the nearby and more remote hinterland (Jakomin, 2004). Today represents Koper the crossroad of economic, financial, transport and tourism flows.

The city has well-preserved old historical center, which is facing certain problem. Namely outside the old city center have developed

other centers with equal character as old city center (Bugarič, 2004). The reason lies in economic, social and political changes, as the trade and other service activities moved to the periphery due to better development possibilities (Maršič, 2007).

## 2. Port of Koper

The most frequently exposed factor of the development of the Port of Koper at all spatial levels is its geostrategic position (Deranja, 2008). It was found that from the groups of development factors the political and administrative factors are the most prominent, especially the segment of spatial planning, and transport factors as global development factors (Deranja, 2008). Under the segment of spatial planning we mean the definition of Port of Koper as an important transport center of Slovenia, as a generator of the development at all spatial levels, and as an important factor of changing the environment.

The Port of Koper is a public limited company and operates as a holding. The entire port area, including the developmental area, extends over 1.600 hectares. There is assumed an expansion of port area in the northeast direction according to certain scenarios (Perpar, *et al.*, 2010). The Central and Eastern European markets are very important for the Port of Koper (Twrđy, *et al.*, 2012) because of larger bi-directional East-West flow of raw materials and consumer products within the European Union (Notteboom, 2009).

The Port of Koper is well equipped for handling various types of goods such as general cargo, livestock, containers, cars & Ro-Ro, timber, dry bulks, ores & coal, liquid cargo, alumina, and cereals (Table 1.1). In 2013 the Port of Koper achieved the total traffic of up to 17.999.662 tons of handled cargo. The container terminal handled 5.849.694 tons which is 11% more compared to 2012 (5.292.047 tons) (The Port of Koper, 2014). Exports and imports through the Port of Koper represent a minor share, whereas the traffic in transit has the major share: this proves that the port of Koper has predominantly a transit character. Significant shares of traffic of the port of Koper are with Austria and Hungary. Seventy percent of land traffic is transported by railway and thirty percent by road (Twrđy, *et al.*, 2012).

*Table 1.1: The Port of Koper is a multipurpose port, designed for handling of various types of goods, as shown for the year 2013*

Types of goods	Year 2013	%
Dry bulk	6.988	39
General cargo	1.659	9
Liquid Fuel	2.841	16
Vehicles	662	4
Containers	5.850	33
Total	18.000	100

*Source: The Port of Koper, 2014*

The Port of Koper is one of the most relevant generators of the development of transport in Slovenia. The economic effects of port activity are multiplicatively reflected in direct surroundings and wider environment. Per one unit of generated value in a direct port activity, eight additional value units are generated in the whole Slovenian economy (Twrdy, *et al.*, 2012). In future development is important to direct port's efforts intensively to the hinterland and to the foreland to initiate and organize various participants (Trupac and Twrdy, 2010)

### **3. Spatial analysis techniques and GIS tools**

In the research about the integration of urban and port functions in the port-city of Koper we put major emphasis on spatial analysis techniques and GIS tools. Spatial analysis or geospatial analysis or spatial data analysis means the problem-solving aspect of GIS (Allen, 2009) and represents only one context of broader concept of geographic information analysis that comes up also with other contexts: spatial data manipulation, spatial statistical analysis and spatial modeling (O'Sullivan and Unwin, 2010). Geographic information analysis is concerned with investigating the patterns that arise as a result of processes that may be operating in space (O'Sullivan and Unwin, 2010). A geovisualization has important place in this analysis (de Smith, *et al.*, 2013). Today GISs typically include spatial data manipulation and spatial data analysis, and only recently have GIS begun to incorporate some of the statistical methods and only rarely include capability to build spatial models and determine their likely outcomes (O'Sullivan and Unwin, 2010).

GIS is a well-known term. It means a computer geographic information system that uses geographical data for the purposes of

various management and analysis tasks on these data (Heywood, *et al.*, 2011). As briefly mentioned, increasingly GIS packages are including analytical tools as standard built-in facilities or as optional toolsets, add-ins or analysts. Also a wide variety of web-based or web-deployed tools have become available without the need for local GIS software installation (de Smith, *et al.*, 2013).

#### 4. Results on urban and port functions in Koper

Every city consists of two types of functions: functions of production of goods and services or so-called economic functions, and functions of living and working of urban population (Vresk, 2002). The concept of urban functions may also be associated with the concept of basic life functions, deriving from the German social geography: living, working, education, nursing, recreation, and activities that support those functions interconnected, such as transport, information, and communication (cited in Vresk, 2002a).

Urban functions reflect in the functional structure of the city, or in other words, in urban land use (Rebernik, 2011). In order to study urban functions in the city of Koper, we obtained the data from Building cadastre from The Surveying and Mapping Authority of the Republic of Slovenia (2014). Our intention was to focus on non-residential functions, so we extracted only such buildings from the cadastre. Therefore we use the name “urban functions” further on only for non-residential functions. In the city of Koper we identified seven categories of urban functions/buildings, as can be seen in Table 1.2. The most frequently occurring are the categories of other non-residential buildings, trade and other service buildings, and administrative and office buildings.

*Table 1.2: Categories and number of units of urban functions in the city of Koper*

<b>Categories of urban functions</b>	<b>Number of units</b>
Buildings of general public importance	35
Industrial buildings and warehouses	43
Hotels and similar buildings	60
Buildings for transport and buildings for the implementation of the electronic communications	89
Administrative and office buildings	116
Trade and other service buildings	154
Other non-residential buildings	208

*Source: The Surveying and Mapping Authority of the Republic of Slovenia, 2014*

In the port-city develop also specific functions i.e. port functions. In the port-city of Koper we identified twelve categories of port functions, as can be seen in Table 1.3. The most frequently occurring are the categories of forwarding agents, and liner and shipping agencies. There are also others like regulation of marine safety, security, and environmental control, chartering agencies, supporting port activities, and so on. We added to the list of port functions also certain state institutions (e.g. Slovenian Maritime Administration, and Customs Administration of the Republic of Slovenia) and associations that are both located in the city of Koper and play important role in the port system. Further, we added to the list of port functions also certain affiliated companies which form the group Port of Koper, and some associate and controlled companies. With certain purpose to focus on spatial distribution and spatial interactions of the above mentioned functions, we left out cargo handling and storing activities, which are numerous and are spaced all over the port.

*Table 1.3: Categories and number of units of port functions in Koper*

<b>Categories of port functions</b>	<b>Number of units</b>
Associations	2
Affiliated companies that form the group Luka Koper	3
Rail carriers and multimodal operators	3
Ship repair	3
Associate and controlled companies	6
Ship chandlery	6
State institutions	6
Supporting port activities	9
Chartering agencies	12
Regulation of marine safety, security, and environmental control	16
Liner and shipping agencies	54
Forwarding agents	96

*Source: The Port of Koper, 2014*

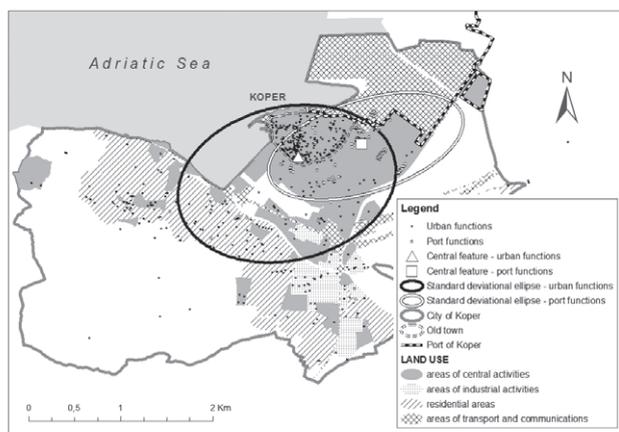
#### ***4.1. Central features and spatial orientation of urban and port functions in Koper***

Central feature represents the most centrally located feature in terms of Euclidean distance. In this research we are interested in the most centrally located urban function and port function. In the calculation the GIS totals the distance from each feature to every

other feature. The feature with the lowest total distance to all other features is the central feature (Mitchell, 2009).

The results show the location of central feature of urban functions in the area of central activities in the southern part of the old town (Figure 1.2). The central feature of port functions is located in the newer area of central activities, east of the old town, on the southern periphery of the port area. The latter is the location of concentration of most liner and shipping agencies, and forwarding agents. The central features of urban and port functions are distant from each other by 0.7 kilometer.

*Figure 1.2: Central features and standard deviational ellipses of urban and port functions in Koper*



Measuring orientation lets us abstract the spatial trends in a distribution of urban and port functions. The result can be displayed as an ellipse, more specifically standard deviational ellipse. In the calculation is measured the standard deviation of the features from the mean center separately for the x-coordinates and the y-coordinates. To determine the orientation of the ellipse, the GIS employ a trigonometric function (Mitchell, 2009).

The results for Koper show east-northeast to west-southwest orientation of both urban and port functions. The standard deviational ellipse of urban functions extends on the area of central activities in the old town, the newer area of central activities south of the old town, and towards housing area southwest of the old town. Standard deviational ellipse of port functions extends from the southern part of port area, where many forwarding agents, liner and shipping agencies, supporting port activities, and associate and controlled companies are concentrated, then over the area of old town, and over newer area

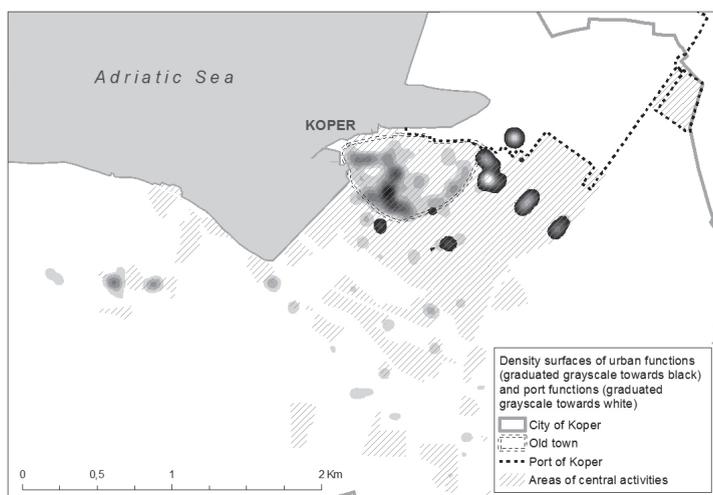
of central activities east and south of the old town. The intersection of both ellipses covers greater part of the old town and one part of newer area of central activities south and east of the old town. In the area of intersection are concentrated 46% of all urban functions and 68% of all port functions in Koper.

#### ***4.2. Density of urban and port functions in Koper***

The essence of kernel density estimation is that the pattern has a density at any location in the study region – not just at locations where there is an event. It also provides a good way to visualize a point pattern to detect hot spots where the local density is estimated to be high (O’Sullivan and Unwin, 2010).

For the estimation of the density of urban and port functions in Koper, the density surfaces of both types of functions were created. Namely, a surface with contours gives us an indication of regions of high and low point density of urban and port functions (Figure 1.3). As a result we can recognize the highest density of urban functions in the southwest part of the old town, consisting mostly of trade and other service buildings, administrative and office buildings, hotels and similar buildings, and other non-residential buildings. In addition, hot spots can be recognized also in other parts of the old town and in newer areas of central activities west, south and east of the old town. The highest density of port functions can be recognized east of the old town, with the peak on the building that has the highest number of port functions, consisting mostly of forwarding agents, and liner and shipping agencies. Hot spots can be recognized also on the location of some neighboring buildings. The newer area of central activities south and east of the old town is an area where hot spots of port functions overlap with slightly less outstanding hot spots of urban functions. As we can see from Figure 1.3, the distribution of urban and port functions in Koper is consistent with future urban plan since the locations of both types of functions mostly overlap with the areas of central activities.

*Figure 1.3: Density of urban and port functions in Koper*



### ***4.3. Measuring spatial autocorrelation of urban and port functions in Koper***

Measuring spatial autocorrelation belongs to the field of spatial statistics. According to Tobler's First Law of Geography are the data from locations near one another more likely to be similar than the data from locations remote from one another (O'Sullivan and Unwin, 2010). To find out if this is true for urban and port functions in Koper we used ArcGIS Spatial Statistics tool and calculated Moran's I index for both types of functions.

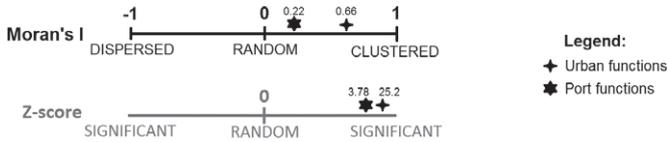
The Moran's I tool compares the values for neighboring features. A comparison is made of the differences in values between each pair of neighbors and all the other features in the study area. If the average difference between neighboring features is less than between all the features, the values are considered clustered (Allen, 2009).

We needed to aggregate the point data of urban and port functions into polygons, which resulted clusters of density. This was done by laying a grid of 100-by-100 meters over the point layers of urban and port functions, then urban and port functions in each grid cell were counted. Finally the Moran's I tool was run using the output grid as the features and the count of urban and port functions as the attribute value.

The result of the value of Moran's I index of urban functions is 0.66 with Z-score 25.2, and the result of the value of Moran's I index of port functions is 0.22 with Z-score 3.78 (Figure 1.4). The results

show very high degree of likelihood that the urban and port functions in Koper are clustered.

*Figure 1.4: Results of spatial autocorrelation of urban and port functions in Koper*



## CONCLUSION

GIS tools are useful in researching port and urban functions i.e. exploring and mapping point data of urban and port functions, measuring geographic distributions, and identifying patterns. Nowadays work can be simpler since many GIS packages automatically include tools for spatial analysis.

Since the question about integration of urban and port functions in port-cities still remains topical, we tried to contribute to the answer at least partly, from spatially point of view, on the example of Koper. In the research we calculated central features, measured the orientation, mapped density, and measured spatial autocorrelation of both types of functions. The results are presented descriptive, numerically and visually. Especially the last component, the geovisualization has a prominent role in the spatial analysis. We found out that urban and port functions in Koper are clustered, with highest density of urban functions on the area of old town, and highest density of port functions in newer area of central activities east of the old town. On the same areas are also located central features of both functions. Urban and port functions have both east-northeast to west-southwest orientation with intersection on the area of old town and newer area of central activities south and east of the old town. The integration of urban and port functions in Koper reflects through specific land use, i.e. concentration and orientation of urban and port functions, and intertwining between them.

When working with spatial statistics tools integrated in GIS packages, we need to recognize, that we are quite familiar with GIS, but we have often limited knowledge about statistics. Therefore there often remains a bit of doubt, whether our exploratory techniques are appropriate for our certain case, and whether our results are signi-

ficant. In such situation an in-depth study of statistics theory and examples can help in diminishing these doubts.

When working with GIS and spatial analysis techniques, it is important to put attention to certain settings of the analysis. For example when calculating standard deviational ellipse, it is important to put attention to the borders of the study region chosen, since this is important for the sensitivity of the analysis. Furthermore it is important to put attention to the outlying features since the orientation and size of the ellipse can be skewed by a few outlying features. In the example of measuring spatial autocorrelation, it is crucial to determine the appropriate grid cell size since this also has an influence on the sensitivity of the analysis. Generally, when settings spatial analysis it is practical to try different settings and repeat the procedure several times before choosing the best result.

The results of our and similar research can be useful in planning of port evolution and urban redevelopment. The extension of the research could take place in studying the characteristics of urban and port functions through time and do the comparison between different periods. Another possibility is to analyze urban and port functions between different port-cities and do the comparison.

## BIBLIOGRAPHY

- ALLEN D.W. (2009), *GIS tutorial II: spatial analysis workbook*, Redlands: ESRI, p. 287-388.
- BICHOU K. (2009), *Lloyd's Practical Shipping Guides, Port Operations, Planning and Logistics*, London: Informa Law, p. 89.
- BIRD J. (1963), *The major seaports of the United Kingdom*, London: Hutchinson, p. 27-32.
- BUGARIČ B. (2004), *Koper – možnosti in potrebe za novo univerzitetno središče*, M.Sc. University of Ljubljana, p. 127 (in the Slovenian language).
- DE SMITH M.J., GOODCHILD M.F and LONGLEY A. (2013), *Geospatial Analysis*, [e-book] 4th ed. The Winchelsea Press. Available at: <http://www.spatialanalysisonline.com/> [Accessed 10 March 2014]
- DERANJA D. (2008), *Prostor kot dejavnik razvoja Luke Koper*, in the Slovenian language, Diploma Thesis University of Ljubljana, p. 1.
- DUCRUET C. (2007), "A metageography of port-city relationships", in J. Wang., D Olivier., T Notteboom., B Slack. eds., *Ports, cities, and global supply chains*, Aldershot: Ashgate, p. 157-172.

- HAYUTHY. (2007), "Globalisation and the Port-Urban Interface: Conflicts and Opportunities", in J Wang., D Olivier., T Notteboom., B Slack. eds. *Ports, cities, and global supply chains*. Aldershot: Ashgate, p. 141-156.
- HEYWOOD I., CORNELIUS S. and CARVER S. (2011), *An Introduction to Geographical Information Systems*, 4th ed. Harlow, Pearson Education, p. 18-19.
- HOYLE B. (1988), "Development dynamics at the port-city interface", in B Hoyle., D Pinder. and M Husain. eds. *Revitalising the Waterfront: International dimensions of dockland redevelopment*, London, Belhaven Press, p. 3-19.
- JAKOMIN L. (2004), *Luka Koper: Port of Koper*, Koper: Port of Koper, p. 1-179.
- MARŠIČ M. (2007), *Trajnostni prostorski razvoj mestne občine Koper*, in the Slovenian language, Diploma thesis University of Ljubljana, p.38.
- MCMANUS P. (2007), "The Changing Port-city Interface: Moving Towards Sustainability?" in *State of Australian Cities National Conference*, Adelaide: University of South Australia, Centre for Research in Education, Equity and Work, p. 428.
- MITCHELL A. (2009), *The Esri Guide to GIS Analysis: Volume 2: Spatial Measurements & Statistics*, Redlands: Esri, p. 26-50.
- NOPONEN H., MARKUSEN A. and DRIESSEN K. (1997), "Trade and American Cities: Who has the Comparative Advantage?", *Economic Development Quarterly*, 11 (1), p. 67-87
- NOTTEBOOM T. (2009), *Economic analysis of the European seaport system: Report serving as input of the discussion on the TEN-T policy*, Institute of Transport and Maritime Management Antwerp, University of Antwerp [pdf] Available at: <http://www.detmaritimeditanmark.dk/nyheder/8105.html> [Accessed 15 March 2014].
- OLIVIER D. and SLACK B. (2006), *Rethinking the port, Environment and Planning A*, SAGE Publications, 38, p. 1409-1427.
- OROŽEN A.M., PERKO D. and KLADNIK D. (1996), *Priročni krajevni leksikon Slovenije*, in the Slovenian language, Ljubljana: Državna založba Slovenije, p. 1-376.
- O'SULLIVAN D. and UNWIN D.J. (2010), *Geographic Information Analysis*, 2nd ed. John Wiley & Sons, p. 1-393.
- PERPAR A., MUBAREKA S., DERANJA D., UDOVČ A. and PINTAR M. (2010), *Projekcije prihodnje rabe tal v Mestni občini Koper na podlagi modela MOLAND – Projections of future land use, in the Municipality of Koper based on the MOLAND model*, *Geodetski vestnik*, 54 (4), p. 676-690.
- REBERNIK D. (2011), *Geografija naselij*, in the Slovenian language, University of Ljubljana: Faculty of Arts, p. 75-76.

- RODRIGUE J.P., Comtois C. and Slack B. (2006), *The Geography of Transport Systems*, New York: Routledge, p. 133.
- Statistical Office of the Republic of Slovenia, (2014), [http://www.stat.si/krajevnaimena/pregledi\\_naselja\\_najvecja\\_prebivalci.asp](http://www.stat.si/krajevnaimena/pregledi_naselja_najvecja_prebivalci.asp)
- The port of Koper (2014), Terminals and Cargo, Available at: <http://www.luka-kp.si/eng/terminals-and-cargo> [Accessed 15 March 2014]
- The surveying and mapping authority of the Republic of Slovenia, (2014), Building cadastre – digital data, Ljubljana, Retrieved from: <http://www.gu.gov.si/si/>
- TRUPAC I. and TWRDY E. (2010), “More Competitiveness of the Port of Koper through Supply Chain Integration”, *Promet – Traffic&Transportation*, 22 (4), p. 251-257
- TWRDY E., TRUPAC I. and KOLENC J. (2012), Container Boom in the Port of Koper, *Promet – Traffic&Transportation*, 24 (2), p. 169-175
- VRESK M. (2002), *Grad i urbanizacija: Osnove urbane geografije*, in the Croatian language Zagreb: Školska knjiga, p. 38.
- VRESK M. (2002a), *Razvoj urbanih sistema u svijetu: Geografski pregled*, in the Croatian language, Zagreb: Školska knjiga, p. 1-286.
- WANG J.J. and Olivier D. (2003), « La Gouvernance des Ports et la Relation Ville port en Chine », *Cahiers Scientifiques du Transport*, 44, p. 25-54 (in French).



## Chapitre 2

# Les guichets uniques portuaires au service des métropoles : essai prospectif ouest-africain

*Yann Alix*

### Résumé

---

Les plus grandes métropoles ouest africaines se retrouvent sur le littoral et jouent un rôle vital dans la fluidité des échanges internationaux de toute la sous-région. La plupart d'entre elles ont hérité de caractéristiques spatiales et fonctionnelles qui représentent aujourd'hui de véritables limites face à l'accélération des développements économiques, démographiques et politiques ouest africains. Espaces physiques de rupture et de transition, de stockage et de transformation, de création et d'accumulation, ces territoires métropolitano-portuaires composent des laboratoires vivants de l'innovation pour répondre aux besoins et anticiper les défis d'avenir de toute l'Afrique de l'Ouest.

La présente contribution vise à faire la démonstration qu'un usage élargi des nouveaux outils numériques communautaires peut déjà constituer une réponse opérationnelle aux affres d'un développement métropolitain non-maitrisé. Le cas des guichets uniques portuaires est utilisé avec l'analyse du retour d'expériences de plusieurs situations réelles. Des préconisations et recommandations ouvrent le champ des possibles afin de mieux anticiper les usages collectifs à venir au cœur et en périphérie des futures mégalopoles ouest-africaines.

**Mots-clés :** ports, métropoles, logistique, numérique, prospective.

## Abstract

---

The largest West African cities are located on the coastline and play a vital role to connect the entire continent to the international trade flows. Most of those cities have inherited spatial planning and functional organization which nowadays present some limits to include accelerating economic and demographic growth observed over the past two decades.

Interfaces of rupture and transition, lands of storage and transformation, areas of creation and accumulation: these port-metropolitan ecosystems are considered as true living laboratories of innovation to meet the needs and anticipate the future challenges of West Africa.

The purpose of this contribution is to demonstrate that a wider use of new community-based digital tools may already tackle major port-city issues generated by an accelerating growth and a lack of strategic planning. Port Single Windows and Port Community Systems are explained and analyzed through various port-city case studies already deployed in Western and Central Africa. Recommendations and propositions conclude our strategic vision in order to better serve the future global growth of both port and city.

**Keywords:** port, metropolis, logistic, digital, prospective.

## INTRODUCTION

Dans les Accords pour la Facilitation des Échanges (AFE) de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) est stipulé que la dématérialisation des procédures constitue l'un des piliers essentiels pour une accélération des mouvements d'importations et d'exportations (Alix, 2015d ; Morton, 2016). Cette ambition se révèle d'autant plus fondamentale si l'on considère les pays émergents et en développement du continent africain où les métropoles portuaires demeurent des poumons socio-économiques vitaux (Védrine *et al.*, 2013).

La côte occidentale ouest-africaine se caractérise par des appareils portuaires particulièrement concentrés et enchâssés dans des capitales économiques et/ou politiques qui ne cessent de croître. Il en résulte une sorte de crise originale de développement avec des agglomérations qui s'étalent spatialement et génèrent de considérables défis en matière de transport, d'énergie, d'emplois, etc. (Africapolis, 2008 ; Alix & Daudet, 2014a). Les installations portuaires se trouvent elles-mêmes engorgées dans des systèmes métropolitains qui peuvent devenir concurrents pour l'usage des réserves foncières, l'accès à l'électricité en continue ou même l'eau potable (Alix Y., 2014b).

Face à ces immenses défis structurels, la planification et la gestion des territoires souffrent d'une vision stratégique souvent caduque avec des gouvernances peu légitimes et rarement unifiées, particulièrement entre l'équipe dirigeante de la ville et la direction générale de l'autorité portuaire. Pour adresser de telles problématiques, des solutions existent et qui ne se résument pas à des parades techniciennes. De Dakar à Cotonou, la plupart des autorités portuaires se sont dotées de solutions informatiques communautaires afin de rendre plus fluide, efficace et sécurisée la gestion des informations liées à l'importation ou l'exportation d'une marchandise. (Alix Y., 2016c). Or, ces systèmes de guichet unique portuaire peuvent également se décliner comme des outils d'aide à la décision pour une gestion intégrée des territoires métropolitano-portuaires ouest-africains (Alix, 2016b ; Alix et Ikambouayat Deka, 2014a).

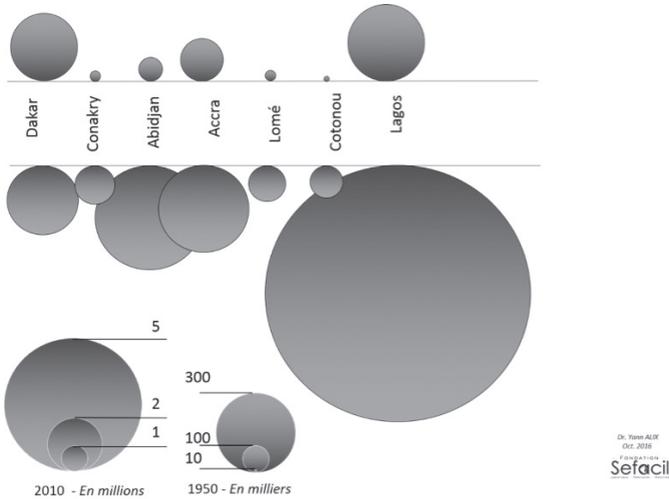
La présente analyse débute avec un regard historique sur les genèses de la métropole portuaire ouest-africaine qui combine une croissance protéiforme de l'objet urbain avec l'expansion continue des activités portuaires. Les fondements techniques et managériaux des guichets uniques portuaires sont ensuite considérés pour accompagner une inclusion plus efficace des écosystèmes productifs ouest-africains dans la globalisation irréversible des échanges. Une dernière partie prospective fait la démonstration qu'un usage élargi des solutions informatiques portuaires peut constituer une réponse opérationnelle aux affres d'un développement métropolitain non-maîtrisé. Plusieurs cas d'études étayent la vision proposée pour conclure sur les potentiels qui permettraient de mieux anticiper les usages à venir au cœur et en périphérie des futures mégalopoles ouest-africaines.

## **1. L'histoire récente comme reflet fidèle de 60 ans de croissance métropolitaine ouest-africaine**

La gestion des relations ville-port en Afrique n'est pas nécessairement comparable avec les constats empiriques d'études globales (Ducruet, 2008 ; Ducruet *et alii*, 2013). Les métropoles portuaires ouest-africaines ont ceci d'unique qu'elles expriment deux réalités spatiales et fonctionnelles diachroniques. D'un côté, elles continuent encore aujourd'hui de refléter les agencements conçus originellement par les planificateurs urbains européens. De l'autre, elles illustrent plus d'un demi-siècle de développement (Alix & Cordel, 2015). Rappelons à toutes fins utiles par la figure 2.1 qu'hormis les deux comptoirs commerciaux de Dakar au Sénégal et de Lagos au Nigéria,

aucune ville portuaire ouest-africaine n'excédait 100 000 habitants en 1950 (Denis & Moriconi-Ebrard, 2009).

Figure 2.1 : Population des principales villes côtières ouest-africaines (1950 et 2010)



Source : Alix & Daudet – 2014 à partir de *Africapolis 2008* et *E-Geopolis 2010*

Toutes ces villes présentaient cependant un profil urbain relativement identique avec, d'une part, un territoire portuaire où foisonnaient les activités d'importation et surtout d'exportation et de l'autre, le cœur de la ville concentrant les services administratifs, culturels et financiers (Debrie, 2010). De ces quelques concentrations économiques et commerciales côtières partent toujours des « pénétrantes terrestres », routes et sillons ferroviaires, afin de connecter les territoires de production aux norias de navires marchands internationaux.

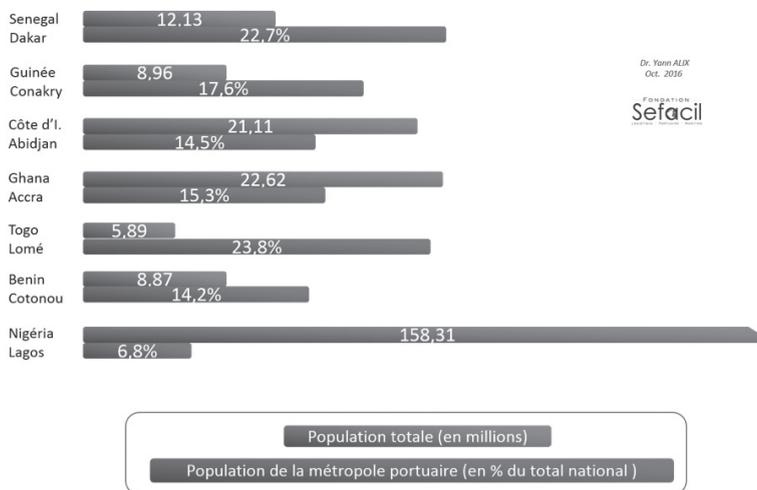
Aucune planification sous-régionale n'est alors pensée puisque les routes et chemins de fer s'arrêtent aux frontières des territoires coloniaux européens. Les ports et les villes se calibrent selon les volumétries d'affaires avec par exemple, une ville d'Abidjan qui connaît un essor remarquable dès lors qu'est complété le dragage de la passe de Vridi et le développement du lagon Ebrié. Des villes portuaires comme Monrovia au Libéria ou Freetown en Sierra Léone restent à l'époque très tributaires des mono-exportations issues d'un agro-business entièrement sous le contrôle de puissantes multinationales anglo-saxonnes. Les interactions entre la ville et le port sont constantes puisque le port s'impose comme le premier employeur d'une main d'œuvre pléthorique qui compense par

le nombre la très faible mécanisation des terminaux. Les axes de circulation intra-urbains convergent ou partent du cœur historique que représente le port. Les stockages des marchandises, le petit commerce ou encore le logement des ouvriers densifient les abords immédiats de l'enceinte portuaire. Il en résulte un paysage urbain semi-circulaire, caractéristique d'un fonctionnement économique et social directement adossé aux infrastructures maritimo-portuaires (Daudet, 2014).

Soixante années après les indépendances politiques, seule l'échelle spatiale semble avoir changé dramatiquement le fonctionnement organique des villes portuaires ouest-africaines. Quasiment toutes sont millionnaires en habitants et le port continue d'être le poumon économique et fiscal d'économies encore largement basées sur l'exportation de productions issues du secteur primaire (agriculture, produits miniers et énergétiques, etc.). Seulement, avec des concentrations métropolitaines comme à Lagos ou Abidjan, les conséquences de l'hyper développement se sont démultipliées. Les édiles et les autorités portuaires doivent faire face aux occupations illégales de réserves et espaces fonciers. Ils doivent, autant que faire se peut, gérer une insécurité métropolitaine chronique. La corruption endémique et la gestion informelle de certaines procédures liées à l'importation et l'exportation des marchandises font parties aussi des dérives liées aux activités lucratives d'un grand port dans une grande métropole. Salubrité publique, pollution atmosphérique, gestion de l'approvisionnement électrique, transport et circulation sont autant d'autres problématiques qui peuvent menacer la compétitivité d'un port mais aussi l'attractivité d'une métropole (Dossou-Yovo, 2016). Les facteurs de congestion sont très divers et se combinent, ce qui rend complexe l'adoption de solutions pratiques à court et moyen termes (Toguei, 2016).

Le défi est d'envergure aujourd'hui : comment concilier croissance portuaire, croissance métropolitaine et croissance nationale ? En 2010, chaque grande métropole portuaire concentre environ 1/6 de la population nationale, près d'1/4 pour Dakar au Sénégal ou Lomé au Togo (Figure 2.2). En 2020, nous serons plus proches de 1/5 avec même des cas extrêmes comme pour Libreville au Gabon ou Luanda en Angola par exemple. Toutes ces métropoles côtières enregistrent une forte croissance endogène avec une démographie qui, malgré qu'elle soit moins stimulée que dans les zones rurales, reste un apport significatif de nouvelles populations.

Figure 2.2 : Population des principales villes côtières ouest-africaines (1950 et 2010)



Source : Alix & Daudet – 2014 à partir de *Africapolis 2008* et *E-Geopolis 2010*

Par ailleurs, les métropoles côtières ouest-africaines présentent toutes un solde migratoire très positif, accueillant des milliers de personnes en provenance des zones rurales et en quête de mieux vivre. Il est important de rappeler que le continent africain dans son ensemble est le moins urbanisé de la planète. Il s'observe donc un juste effet de rattrapage avec des métropoles qui tendent à concentrer tous les bénéfices mais aussi toutes les externalités négatives d'une croissance moyenne annuelle supérieure à 4 % depuis les années 2000.

Hormis le plateau à Abidjan, le CBD d'Accra ou encore les tours de Lagos, toutes les métropoles millionnaires en habitants de la côte ouest-africaine présentent une très faible verticalité (*Questions internationales*, 2013). En clair, l'absorption de la croissance métropolitaine continue de se faire tout en horizontalité avec des milliers d'hectares conquis chaque année, ceinturant de manière semi-concentrique les cœurs historiques des villes. Cette diffusion spatiale et cette dilution géographique s'accroissent avec l'ambition d'une classe moyenne supérieure de vivre dans des zones pavillonnaires avec des habitations plus spacieuses, profitant de jardins privatifs dans des complexes hyper sécurisés. Ces nouveaux ensembles d'habitations fleurissent aux abords des grandes métropoles, jamais

loin du trait côtier, avec des dessertes routières parfois même investies spécialement pour favoriser un accès direct au centre-ville et au centre des affaires. Ces développements somme toute très légitimes génèrent de nouvelles complexités avec des migrations pendulaires qui viennent alourdir la circulation quotidienne aux pics du matin et du soir.

Autre effet de la croissance économique et démographique de la région ouest-africaine, la métropolisation engendre une concentration des services et des « nouveaux » emplois mieux rémunérés. L'accumulation de capital, l'accès aux services bancaires et le développement de nouvelles catégories de services semblent en quelque sorte « assécher » les territoires environnant la métropole. Un effet d'aspiration se constate sur les populations les plus jeunes et les plus éduquées qui bâtissent aussi l'attractivité des métropoles par leur talent et leur motivation (Alix, 2015b).

## **2. Les ports : miroir de la croissance des échanges internationaux d'une Afrique de l'Ouest émergente**

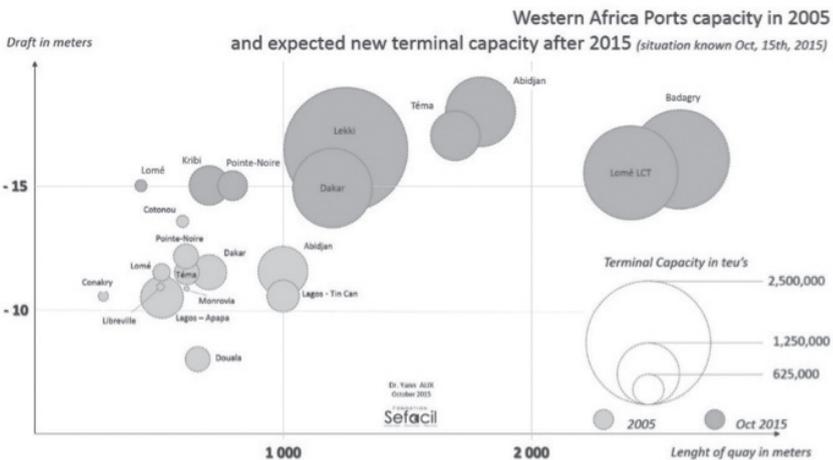
Les facteurs endogènes et exogènes de l'hyper croissance métropolitaine côtière ouest-africaine incluent évidemment la présence incontournable de la machine portuaire. Véritable cœur infrastructurel, le port reste pour Dakar, Conakry, Abidjan, Lomé ou encore Cotonou, le centre névralgique des activités économiques. Principal poste de collectes des droits et taxes de la nation, les grands ports maritimes ont connu une formidable croissance qui reflète aussi un rattrapage historique puisque le continent reste 10 fois moins « conteneurisés » que l'Europe et même 3 fois moins que l'Amérique Latine elle-aussi émergente.

La croissance des flux – imports et exports – de même que les stockages stratégiques, notamment vers les pays sahéliens enclavés, exige de la fluidité et de la célérité dans la gestion des marchandises. Or, quasiment tous les ports africains de la rangée portuaire Dakar-Lagos restent des ports de centre-ville. Extension spatiale, réallocation d'espaces obsolètes, réaménagement des abords des terminaux : tous les ports sont confrontés aux problématiques d'enclassement physique et géographique des installations au cœur de la cité. Des tensions dans la gestion des relations ville-port s'exacerbent alors que la concurrence pour les usages fonciers met en avant deux projets de croissance pas nécessairement compatibles. La spéculation immobilière et les rentes qu'elle génère fait peser une très forte pression sur des territoires portuaires qui peuvent par-

fois paraître sous-utilisés ou sous-valorisés. Tout l'enjeu réside dans cette conciliation et concertation entre la métropole et son port. Cela s'avère d'autant plus complexe avec les perspectives de croissance maritime et portuaire qui animent quasiment tous les ports de l'ouest de l'Afrique.

Les terminaux conteneurisés indiquent clairement le changement d'échelle dans laquelle la quasi-totalité des ports est entrée depuis quelques années. Les partenariats public-privé constituent le cadre juridique et financier qui accompagne cette accélération de la modernisation portuaire avec des stratégies innovantes comme pour le futur terminal TC2 à Abidjan par exemple (Thorrance, 2014). Les nouveaux terminaux sont dorénavant aux standards internationaux avec des profondeurs d'eau qui peuvent accueillir des navires porte-conteneurs de 15 000 EVP. Les linéaires de quai reflètent aussi ces nouvelles ambitions portuaires avec en gris dans la figure 2.3 ci-après les « anciens » terminaux de 2005 qui n'excédaient jamais le kilomètre de linéaire. Dorénavant, ce sont entre 1 000 et 2 500 mètres qui peuvent accueillir simultanément plusieurs navires de 10 000 EVP de capacité. Or, sauf pour les cas précis de Kribi au Cameroun et de Lekki au Nigéria, ces terminaux de nouvelle génération constituent des extensions physiques à même le plan d'eau ou dans le prolongement de linéaires de quai historiques.

Figure 2.3 : Changement d'échelle : les terminaux portuaires conteneurisés ouest-africains en 2005 et les projections confirmés fin 2015

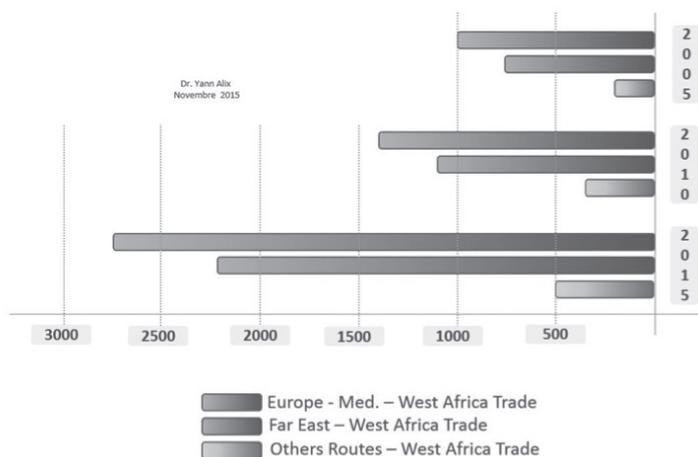


Source : Alix, 2016

En clair, ces nouveaux calibrages portuaires signifient plus de pics de trafics avec le traitement parfois de plusieurs gros navires. Les pré et post-acheminements terrestres peuvent vite devenir cauchemardesques avec une gestion inextricable des derniers kilomètres métropolitains. Ces terminaux, sans aménagements lourds des infrastructures de desserte, peuvent devenir de véritables goulets d'étranglement, en plein cœur de la métropole.

Autre représentation très symptomatique du changement d'échelle, l'analyse des schémas de rotation des services de lignes régulières entre 2005, 2010 et 2015. Ce sont bien l'intensité des relations commerciales et des échanges avec l'Asie notamment qui ressortent clairement de la figure 2.4 ci-après. Sur la seule route avec l'Europe et la Méditerranée, la capacité théorique déployée a été multipliée par presque trois en une seule décennie.

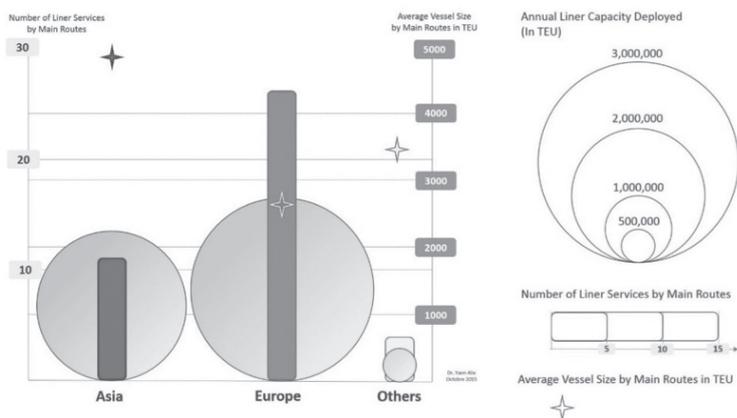
Figure 2.4 : Capacités totales déployées par grandes routes maritimes sur la desserte du marché ouest-africain (en milliers d'EVP)



Source : Alix, 2016

La figure 2.5 vient étayer le changement d'échelle mais cette fois ci au niveau de la taille moyenne des navires porte-conteneurs déployés sur les trades avec l'Afrique de l'Ouest. Il est ainsi remarquable de constater que dorénavant, la taille moyenne d'un navire sur l'Extrême-Orient avoisine les 5 000 EVP alors que sur la route plus courte vers l'Europe, ces mêmes navires approchent les 3 000 EVP de capacité nominale moyenne.

Figure 2.5 : Nombre total de services réguliers déployés et taille moyenne des navires : les routes maritimes comme indicateur du changement d'échelle de la desserte du marché ouest-africain (situation analysée le 15 juillet 2015)



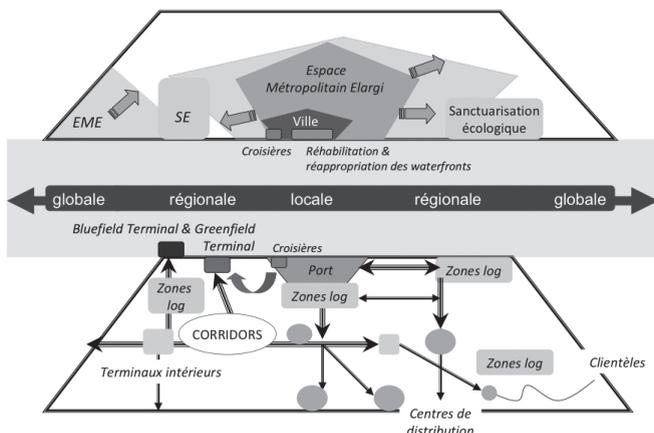
Source : Alix, 2016

En d'autres termes, plus de services réguliers, plus fréquents dans leurs rotations, avec des unités plus grandes et donc des volumétries à emporter et déposer plus conséquentes : voilà ce que les nouvelles infrastructures portuaires doivent absorber. Du côté maritime, les choses ont été faites mais du côté terrestre, et particulièrement au cœur même de la métropole, beaucoup reste à penser, investir et... construire.

Dans ce contexte, la gestion des relations entre la métropole et le port impose une gouvernance adaptée avec des organes en capacité de prendre le recul nécessaire afin de gérer la situation actuelle tout en anticipant les stratégies de planification de demain. L'interpénétration spatiale et fonctionnelle exige de trouver des solutions pérennes et innovantes, notamment pour éviter une saturation synonyme d'engorgements chroniques et de « déséconomies d'échelle » (Merk, 2013). À l'instar de la figure ci-après, la superposition des deux visions de développement (portuaire et métropolitain) sur un même territoire suppose la prise en compte de l'immédiateté spatiale (échelle locale) enchâssée dans un territoire régional qui renforce son rôle de moteur de la Nation, voire même de relais essentiel à l'insertion de l'économie de tout le pays dans la globalisation des échanges.

Il est même anticipé sur la figure 2.6 la présence de croisières au cœur du port et de la ville de même que la sanctuarisation écologique de territoires intra-métropolitains. Ces considérations encore balbutiantes à ce jour doivent faire partie des anticipations stratégiques pour que les métropoles portuaires ouest-africaines se projettent sur le long terme.

*Figure 2.6 : Lecture simultanée de croissances : comment concilier extension portuaire et espace métropolitain élargi dans un schéma territorial cohérent et prospectif ?*



*Source: Alix, 2013*

Une telle planification suppose un changement radical des modalités de gestion et des organes de gouvernance. Il exige aussi de trouver dès maintenant des moyens techniques, technologiques et organisationnels afin de garantir que la croissance du port ne soit pas annihilée par la croissance métropolitaine, et inversement. Le défi est considérable car il recouvre une multitude de dimensions en premier lieu desquelles la dimension politique. Sauf volonté éclairée des plus hautes instances de l'État, ce chantier de la conciliation des croissances portuaire et métropolitaine ne peut être assumé dans sa globalité.

Très peu médiatisé et très peu expliqué, les guichets uniques portuaires (GUP) constituent l'un des ingrédients de ce chantier de conciliation. De manière très claire, les GUP doivent apporter de la fluidité et de la facilité dans la gestion de toutes les marchandises qui entrent, sortent ou sont stockées dans un port. Les GUP constituent une réponse opérationnelle et organisationnelle à une congestion physique mais aussi et surtout à une ambition de moderniser

la gestion des flux d'informations liés aux marchandises échangées. Bien plus qu'un simple projet technologique majeur, l'implantation et l'exploitation d'un GUP dans une métropole portuaire ouest-africaine doivent apporter un début de réponse aux contraintes de circulation et de stationnement des véhicules commerciaux. Ils cherchent à optimiser la gestion des territoires logistiques aux confins du périmètre portuaire. Ils permettent une gestion anticipée des trafics sahéliens en transit internationaux, etc.

### **3. De la facilitation du commerce à la dématérialisation des procédures : le « *leap frog* » technologique des ports ouest-africains au service de la métropole**

Souvent de manière caricaturale, il est médiatisé que le continent Afrique et ses habitants se sont particulièrement bien appropriés l'usage des technologies de l'information. Ce fameux « *leap frog* » technologique se concrétise par le paiement électronique systématique d'une grande partie de la population du Kenya avec leurs téléphones androïdes par exemple. De nombreux autres exemples en Éthiopie, en RDC, en Zambie ou encore au Maroc corroborent cette propension à utiliser de manière très efficiente les TIC.

Le cas portuaire est particulièrement intéressant à relever puisque les autorités en charge du développement de ces infrastructures vitales ont aussi saisi très rapidement les opportunités que peuvent apporter toutes les formes de dématérialisation des procédures. Le premier cas représentatif se retrouve sur l'Île Maurice dès la fin des années 2000 avec l'implantation de solutions visant à rendre plus compétitif le système économique insulaire. Puis en 2010, c'est à Cotonou, sous l'impulsion directe et personnelle du Président de la République Boni Yayi, que s'implante un système d'information portuaire pour le traitement dématérialisé de toutes les opérations d'importation et d'exportation du plus grand port commercial et industriel du Bénin.

*Figure 2.7 : Toile d'un artiste béninois offert par le Président de la République Boni Yayi à la direction générale du Port Autonome de Cotonou*

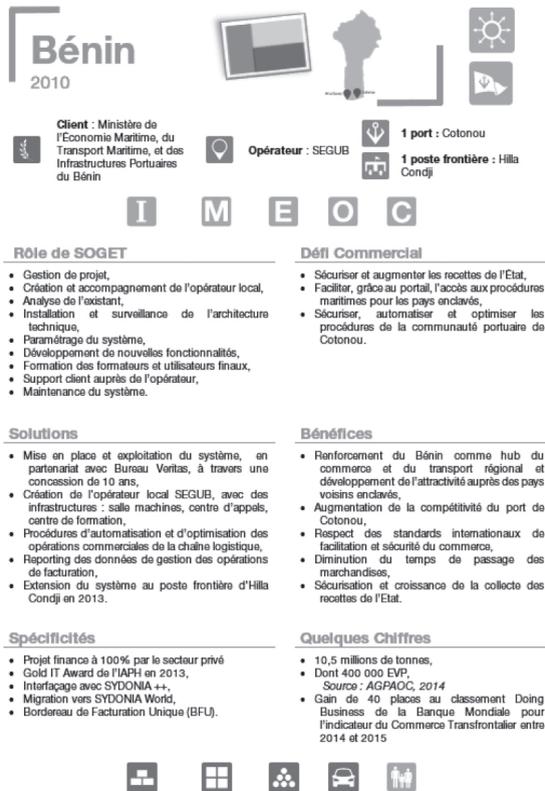


*Source : Alix, 2015*

Tel que synthétisé dans la figure 2.8, le GUP du port de Cotonou n'a pas vocation à résoudre les problèmes des relations entre l'interface portuaire et la métropole béninoise. Cependant, la dématérialisation des procédures et l'anticipation par le versement des informations dans le système informatique avant que les marchandises ne se trouvent sur les terminaux portuaires ont comme effets vertueux de faciliter le passage des produits et d'accélérer la fluidité des opérations.

Un GUP est aussi censé faciliter la vie des opérateurs économiques en premier lieu desquels les transitaires, les consignataires en douanes ou encore les banques. En renseignant depuis leur PC les informations en leur possession, ils alimentent la chaîne de valeur logistique et génèrent un traitement automatisé des informations sans être obligés de se déplacer physiquement (Godonou, 2016). Avant le guichet unique, les parties prenantes privées devaient se rendre physiquement avec leur liasse documentaire pour faire avancer le processus d'importation ou d'exportation de leurs marchandises. Cela peut paraître anecdotique mais cette dématérialisation est bien susceptible de supprimer des milliers de véhicules sur les routes de la capitale tous les jours. Cela peut constituer un début de réponse aux externalités négatives conjuguées des congestions portuaire et métropolitaine (Yro, 2016).

Figure 2.8 : Fiche synthèse de présentation du guichet unique portuaire du Bénin



Source : SOGET, 2016

D'un point de vue nettement plus scientifique, de nombreux indicateurs macro-logistiques, comme ceux produits par La Banque Mondiale, tendent à considérer une passerelle claire entre l'usage des solutions dématérialisées de transport et l'amélioration des performances générales du commerce international (Figure 2.9). Néanmoins, ces macro-indicateurs ne « descendent » pas à l'échelle fine du territoire métropolitain. Les outillages méthodologiques n'existent pas pour vérifier les relations de causalité entre l'usage d'un guichet unique et l'amélioration des conditions de circulation, la réduction de la pollution ou encore l'optimisation de la fluidité des transits routiers dans une agglomération portuaire africaine.

*Figure 2.9 : Facilitation du commerce, performance logistique et dématérialisation : exemples des effets bénéfiques de l'implantation de solutions informatiques communautaires au Bénin et au Togo selon la Banque Mondiale*



*Source : SOGET 2016 à partir des données 2014, 2015 et 2016 de la Banque Mondiale*

En outre, il existe aussi des modules spécifiques au sein du guichet unique portuaire qui peuvent avoir un impact encore plus direct sur l'optimisation des relations entre l'interface portuaire et la métropole ouest-africaine. C'est le cas de l'application « Rendez-vous transporteur » qui a été développée par SOGET. Initialement déployé pour le port du Havre en France, le « RDV transporteur » vise à faciliter la circulation des camions qui viennent prendre ou déposer des conteneurs sur le terminal maritime. Grâce à l'application, les chauffeurs routiers peuvent réserver des plages horaires précises pour se présenter physiquement le moment voulu pour emporter ou déposer son conteneur. La mise en relation entre la gestion du terminal portuaire et les camionneurs permet ainsi de réduire considérablement les temps d'attente, la pollution atmosphérique et l'engorgement inutile des voies d'accès aux terminaux. Pour les tractionnaires locaux, il permet évidemment une optimisation des rotations des chauffeurs et des matériels qui ne restent plus à attendre devant l'enceinte du terminal portuaire (Alix, 2015a).

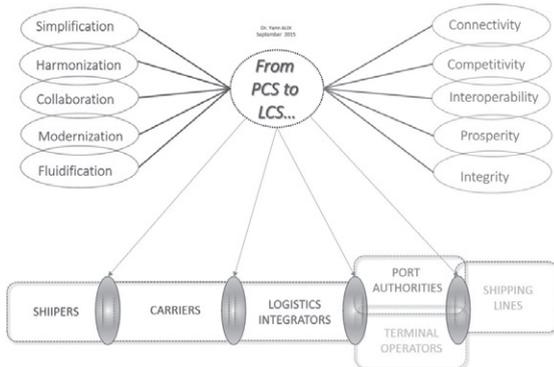
Or, que l'on soit à Dakar et plus encore à Abidjan, Lomé ou Cotonou, le même spectacle se constate : ce sont les queues interminables de vieux camions surchargés qui gèlent l'intégralité d'une (ou de plusieurs) voies sur des kilomètres. Ces mêmes camions occupent de manière illégale la plupart des espaces disponibles à proximité de l'enceinte, créant des tensions avec les riverains. Les chauffeurs ne voulant pas perdre leur tour et protéger leurs marchandises des vols, vivent sous leur camion dans des conditions sanitaires désastreuses. Ces chauffeurs disposent aussi d'importantes sommes d'argent en liquide et de ce fait, leur présence attise les convoitises de personnes

peu scrupuleuses. Il en résulte un climat délétère entre toutes ces communautés et les riverains se plaignent de l'inaction des responsables publics.

Avec la croissance conjuguée du port, de la métropole et des économies régionales, ces tensions spatiales ne cessent de croître et les espaces dédiés dans les faubourgs éloignés déplacent le problème plutôt que de le régler. Le guichet unique portuaire et ses applications comme les RDV transporteurs devraient être saisis comme un moyen technologique simple pouvant apporter une réponse organisationnelle et fonctionnelle aux problèmes actuels de saturation. Dans une vision prospective de planification stratégique à long terme, l'apport et l'usage des technologies avancées de l'information peuvent améliorer les rapports de croissance entre la métropole et le port. À titre d'exemple, l'analyse intelligente des données statistiques incluses dans un guichet unique portuaire peut permettre la production de projections permettant ainsi d'anticiper des pics d'activités. Cela devient un moyen d'optimiser les circulations intra-métropolitaines avec par exemple le gel de voies dédiées pour faciliter l'écoulement des flux, et ce en dehors des heures les plus congestionnées.

Autre application très prometteuse : les échanges d'informations liées aux marchandises en transit sahélien avec les camions qui viennent régulièrement embouteiller les abords des fenêtres maritimes que représentent les métropoles. Or, comme l'indique la figure 2.10, la capacité de dématérialiser non plus les échanges d'informations d'une communauté d'acteurs logistiques et portuaires mais bien l'ensemble d'un corridor international de transport constitue un autre facteur de progrès (Alix, 2016a).

Figure 2.10 : Du guichet unique portuaire aux corridors logistiques dématérialisés : enjeu de compétitivité sous régionale



Source : Alix, 2015

Dans le cas du port autonome de Cotonou, il est estimé qu'environ 60 % des importations et exportations légales nigériennes relèvent du corridor logistique reliant le port maritime béninois au Niger *via* principalement le corridor routier de Parakou (Figure 2.11). Les 11 et 12 juin 2013 se tenait un atelier de sensibilisation sur les solutions de dématérialisation des procédures de commerce à Niamey sous l'égide du Ministère du Commerce et de la Promotion du Secteur Privé, en collaboration directe avec l'Alliance Africaine pour le Commerce Électronique (AACE). Les formalités et les coûts sont dénoncés par les acteurs privés qui voient une entrave au développement des affaires avec les pays riverains, au premier rang desquels le Bénin et sa fenêtre portuaire de Cotonou.

Figure 2.11 : Schématisation du corridor logistique routier de Cotonou à Niamey au Niger



Source : SOGET, 2016

Bien au-delà des guichets uniques douaniers ou du commerce extérieur, le Niger souhaite inscrire son ambition sur un plan régional afin de renforcer l'efficacité du commerce entre deux et plusieurs partenaires frontaliers. Le Niger évoque alors la solution d'un Guichet Unique Transfrontalier – GUT pour fluidifier la gestion administrative et logistique des marchandises qui circulent sur les principales artères routières qui relient le Niger et ses voisins. Ce GUT doit offrir une facilitation pour tous les acteurs logistiques œuvrant sur le corridor de transport dans une vision opérationnelle très pragmatique (Alix, 2015c).

Aujourd'hui, la dématérialisation des procédures et de suivi des cargaisons en transit depuis le Port de Cotonou vers l'espace économique du Niger soulève l'exigence d'une réciprocité politique afin d'engager les travaux d'interopérabilité et de reconnaissance mutuelle. La dématérialisation du corridor en est au stade politique et stratégique avec deux États-nations et deux chefs d'État parfaitement conscients des enjeux politiques, stratégiques et économiques d'une telle vision logistique intégrée. Le Niger qui travaille très activement avec le port autonome de Lomé considère aussi l'opportunité de ne pas non plus se lier avec une seule solution portuaire dématérialisée béninoise. Dans le cas togolais est intégrée de surcroît la gestion dématérialisée des postes frontières ce qui signifie aussi que la décongestion du port de Lomé pourrait s'accélérer avec le travail collaboratif sur la dématérialisation avec les chargeurs nigériens. Une fois encore, une partie de la solution des hyper-croissances urbaines et portuaires sur le littoral peut se déplacer par une gestion intelligente et anticipée des flux sahéliens particulièrement importants pour les économies côtières ouest-africaines (Hartmann, 2014).

*Figure 2.12 : Camion sahélien accédant au terminal maritime du port de Cotonou et conteneur maritime dans les rues de Niamey en provenance de Cotonou*



*Source : Alix, 2008 et 2016.*

## CONCLUSION

Aujourd'hui, la question essentielle qui se pose, tant pour les autorités portuaires que pour les édiles et les élites politiques qui gèrent et vivent dans les métropoles côtières est : comment optimiser et décupler les effets bénéfiques d'une double croissance sans en occulter

les effets indésirables et durables ? En d'autres termes, la problématique actuelle réside dans une projection stratégique à court, moyen et long termes avec la mobilisation des bons outils, des bonnes méthodes et des bonnes articulations en matière de gouvernance afin d'accompagner et de soutenir au mieux les croissances portuaires et métropolitaines (Alix, 2014b).

Les guichets uniques portuaires ont toujours été perçus comme des objets technologiques qui accompagnent la performance des communautés portuaires et logistiques. Par la dématérialisation, ces GUP modernisent les pratiques et les comportements pour accroître la compétitivité des usagers et clients de ces solutions. Il est clair que ces outils dédiés aux acteurs économiques et logistiques peuvent devenir des instruments efficaces pour mieux gérer les territoires métropolitains. Efficacité des circulations, amélioration des performances écologiques et environnementales, optimisation de la gestion foncière, gestion intégrée des déchets, accompagnement dans la planification stratégique : la résolution des problématiques portuaires par l'exploitation d'un GUP doit pouvoir trouver des applications tangibles et pratiques dans la résolution de problématiques semblables mais dans l'espace métropolitain. Evidemment, le GUP ne peut pas tout résoudre, que l'on parle de l'approvisionnement électrique, la question du logement social ou encore de l'aménagement des espaces verts.

Par contre, force est de penser que l'évolution des pratiques économiques, particulièrement l'ubérisation des services, peut conduire à un véritable changement dans la gestion et la gouvernance des espaces métropolitains et portuaires. De même, l'usage des technologies par les professionnels de la logistique continuera d'évoluer rapidement, au gré des nouvelles opportunités offertes par les fournisseurs comme SOGET. Les *desideratas* des habitants et des usagers de la métropole auront également un impact sur la gestion intégrée de ces territoires si particuliers.

Aujourd'hui, dans les grandes métropoles portuaires ouest-africaines, il manque un outillage méthodologique pour accompagner les calculs précis des effets directs et indirects de la mise en place du guichet unique (Alix & Daudet, 2014b). Un pan entier de la recherche appliquée doit se saisir de ces opportunités de calculs qui dépendent en grande partie de l'accès ouvert aux données. Des résultats de ces travaux de recherche appliquée découleront des boîtes à outils fonctionnels au service des décideurs, des investisseurs et des opérateurs. La gestion des relations ville-port en sera d'autant plus

optimisée que les approches seront en phase avec les particularismes de la métropole côtière subsaharienne.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- AFRICAPOLIS (2008), Rapport d'étude – Dynamiques de l'urbanisation, 1950-2020 : Approche géo-statistique, Afrique de l'Ouest, E-Geopolis, AFD – SEDET, 124 p.
- ALIX Y. (2014a), « Croissance portuaire subsaharienne : enjeux régaliens », *Magazine International du Droit des Affaires en Afrique (MIDAA)*, n° 5, Paris, p. 22-23.
- ALIX Y. (2014b), *Governing growth(s): challenges for port authorities, TOC Market Briefing West Africa*, 1st Edition, Tenerife, Spain, December 10th & 11th.
- ALIX Y. (2015a), Fluidité portuaire à l'interface portuaire : bénéfices clés du système de rendez-vous transporteurs pour les autorités portuaires, les opérateurs de terminaux et les transporteurs routiers, *Cycle Poids Lourds 2012-2015. Systèmes de Transports de Marchandises Intelligents (STMI)*, IFSTTAR. 10 Mars 2015, Marne-la-Vallée.
- ALIX Y. (2015b), Propositions de valeur pour que les Guichets Uniques Portuaires (GUP) soient les véhicules de la facilitation du commerce et des échanges internationaux dans les ports ouest et centre africains, *13<sup>e</sup> Table Ronde des Directeurs Généraux « Les coûts de passage portuaire : quelles responsabilités des différents acteurs ?*, 37<sup>e</sup> Conseil de l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC), Abidjan. Côte d'Ivoire, 29-juin au 2 juillet.
- ALIX Y. (2015c), PCS, TFA & Emerging Countries of Africa: a perfect match to accelerate growth & development, *Port Finance International Africa Conference Amsterdam*, Amsterdam, The Netherlands, October, 8th & 9th.
- ALIX Y. (2015d), *De la modernisation portuaire aux chaînes logistiques intégrées africaines. Lecture critique et prospective*, Workshop international Afrique Atlantique : pour une nouvelle lecture de l'Afrique dans la mondialisation maritime, Dakar, Sénégal 19 et 20 octobre 2015.
- ALIX Y. (2016a), *Histoires courtes maritime & portuaire d'Afrique et d'ailleurs*, Éditions EMS Caen, mai 2016. 128 p.
- ALIX Y. (2016b), *Dématérialisation des corridors logistiques de transport. Analyses empiriques et expériences internationales*, Rapport confidentiel Grand Port Maritime du Havre, 43 p.
- ALIX Y. (2016c), *Good Practice: Port Community Systems in Africa and current challenges*, International Port Community Systems Association (IPCSA) Workshop "Intelligence Exchange – Trade facilitation in

- practice” as part of the 5th edition of the International Single Window Conference & Exhibition, 5th to 7th September, Marrakesh, Morocco.
- ALIX Y. et CORDEL D. (2015), Enjeux contemporains du transport maritime, du développement portuaire et de la performance logistique des corridors de transport en Afrique sub-saharienne, *Conférence exceptionnelle à l’Académie Régionale des Sciences et Technique de la Mer (ARSTM)*, Abidjan, Côte d’Ivoire, 3 décembre.
- ALIX Y. et DAUDET B. (2014a), « West Africa Port-City: Not waiting until 2050 to turn governance into practice », in Bina O., Balula L. et Ricci A. (Eds.) (2014), *Urban Futures – Squaring Circles: Europe, China and the World in 2050, Conference Proceedings. Institute of Social Sciences – University of Lisbon*, Institute of Studies for the Integration of Systems – Rome, The Chinese University of Hong Kong.
- ALIX Y. et DAUDET B. (2014b), « CLP, EME, ACC : Pour une reconsidération de la gouvernance ville-port », in Alix Y et alii (dir), *Port-City Governance*, Collection « Les Océanides » de la Fondation SEFACIL. Éditions EMS Caen, p. 93-105.
- ALIX Y. et IKAMBOUAYAT D.R. (2014), « Réflexions sur le futur des relations ville-port en Afrique de l’Ouest et du Centre », in Y Alix et alii (dir), *Port-City Governance*, Collection « Les Océanides » de la Fondation SEFACIL, Editions EMS Caen p. 167-180.
- DAUDET B. (2014), Histoires de croissance ou le casse-tête des villes portuaires ouest-africaines, *Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports*, Institut Eurafrique Export, Université de Nantes, volume 6, 7 p.
- DEBRIE J. (2010), “From colonization to national territories in continent West Africa: the historical geography of a transport infrastructure network”, *Journal of Transport Geography*, vol. 18, p. 292-300.
- DENIS E. et MORICONI-EBRARD F. (2009), « La croissance urbaine en Afrique de l’Ouest : De l’explosion à la prolifération », *La Chronique du CePeD*, UMR 196, Université Paris Descartes –INED-IRD, n° 57, mars, 5 p.
- DOUSSOU-YOVO A. (2016), Efficacité portuaire à l’épreuve de la congestion du trafic urbain : cas du port de Cotonou, *Colloque international MARPORT 2016 Planification stratégique des investissements maritimes et portuaires en Afrique de l’Ouest*, Cotonou, République du Bénin, 2 au 4 novembre.
- DUCRUET C., CUYALA S., EL HOSNI A. et KOSOWSKA-STAMIROWSKA S. (2015), Co-evolutionary dynamics between ports and cities into the global maritime network, 1950-1990 in Ducruet C. (Ed), *Maritime Networks, Spatial Structures and Time Dynamics*, London, Routledge.

- DUCRUET C. (2008), Typologie mondiale des relations ville-port, Cyberge, *European Journal of Geography, Espace, Société, Territoire*, 15 p.
- GAZEL H. et MORICONI-EBRARD F. (2010), « Afrique, la ville informelle », in *Regard sur la Terre, rapport annuel 2009*, IDDRI/AFD, Paris, Presse de Science Po.
- GODONOU C. (2016), Importance stratégique du trafic roulier dans la compétitivité du port de Cotonou, *Colloque international MARPORT 2016 Planification stratégique des investissements maritimes et portuaires en Afrique de l'Ouest*, Cotonou, République du Bénin, 2 au 4 novembre.
- HARTMANN O. (2014), Corridor Transport Observatory Guidelines, SSATP Africa Transport Policy Program, The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, Working Paper n° 98, 117 p.
- MERK O. (2013), The competitiveness of global port-cities, *Synthesis Report, OECD*, Paris, 184 p.
- MORTON R. (2016), Port Community Systems – Gateway for SME's to Single Window Trade Facilitation Measures, World Trade Organization 2016 Public Forum on Inclusive Trade, Geneva, Switzerland, September 27th.
- Questions internationales (2013), L'exception africaine, in *Les villes mondiales*, La Documentation française, Questions Internationales n° 60, mars-avril, Paris, p 35.
- THORRANCE L. (2014), Partenariat Public Privé, Concessions et Privatisation : Quels modèles et quelles stratégies pour le développement portuaire subsaharien ?, *Conférence du 40<sup>e</sup> anniversaire de l'OPRAG*, Libreville, République gabonaise, 19 p, 12 avril.
- TOGUEI H.P.R., (2016), Les facteurs de la congestion du port d'Abidjan, *Colloque international MARPORT 2016 Planification stratégique des investissements maritimes et portuaires en Afrique de l'Ouest* Cotonou, République du Bénin, 2 au 4 novembre.
- VÉDRINE H., ZINSOU L., THIAM T., SEVERINO J.M. ET EL KAROUI H. (2013), Un partenariat pour l'avenir : 15 propositions pour une nouvelle dynamique économique entre l'Afrique et la France, *Rapport au Ministre de l'Économie et des Finances*, République française, décembre.
- YRO K.H. (2016), La congestion du port d'Abidjan malgré la présence de ports secs dans son hinterland, *Colloque international MARPORT 2016 Planification stratégique des investissements maritimes et portuaires en Afrique de l'Ouest Cotonou*, République du Bénin, 2 au 4 novembre.

# Chapitre 3

## Le port moderne, inclusion urbaine dynamique ou enclave extravertie de la mondialisation : le cas de l'Afrique Atlantique

*Benjamin Steck*

### Résumé

---

Les ports ont longtemps été considérés comme un moteur de la dynamique urbaine des cités qu'ils ont contribué à créer. Désormais, les processus de mondialisation maritime éloignent le port de la ville. Les intérêts économiques des grands armements mondiaux, des opérateurs de terminaux, des sociétés de la logistique, les impératifs techniques imposés par l'innovation maritime font du port un ou plusieurs terminaux inscrits dans les chaînes logistiques mondialisées. Il est nécessaire d'apprécier l'influence de ces nouvelles configurations de l'économie maritime mondiale pour mieux comprendre l'organisation et le fonctionnement des villes portuaires afin d'accompagner leurs évolutions. La plupart d'entre elles, nées de la mer et du port primitif deviennent des mégapoles dont les moteurs de croissance ne sont plus autant commandés par l'activité maritime que par le passé. La méthodologie déployée se résume en une approche qualitative fondée sur la recherche documentaire et la tenue d'entretiens. La disjonction entre ville et port est une hypothèse de recherche scientifique qui appelle des démonstrations dont les villes portuaires de l'Afrique Atlantique peuvent constituer un terrain singulier.

**Mots-clés :** Afrique Atlantique, port, ville, mondialisation maritime, interface terre-mer.

## Abstract

Ports have been regarded, for a long time, as the core of the cities which they contributed to create. Nowadays, the maritime globalization moves the port away from the city. The world wide ship owners, terminal operators, logistics companies, the requirements imposed by technical innovation make port one or several terminals registered in the globalized supply chains. Studying those new configurations of the world maritime economy can lead scholars and professionals to a better understanding of the port cities in order to accompany their evolutions. Most of them, born from the sea and the primitive port, are becoming megacities which are growing up faster and faster, on their own purposes, despite the becoming of their port. Disjunction between city and port is an assumption of scientific approaches. Port cities of Atlantic Africa can constitute a stimulating ground for such researches.

**Keywords:** Atlantic Africa, port, city, maritime globalization, land-sea interface.

## INTRODUCTION

La mondialisation va de pair avec la soumission des territoires aux réseaux, dont l'une des manifestations est le processus de métropolisation. Les villes portuaires sont au cœur de cette évolution. Étroitement associés pendant des siècles, le port et la ville révèlent, dans leur mise en relation, la dynamique de toute interface dans l'organisation et le fonctionnement du monde. Ces relations ville-port font l'objet de multiples travaux de recherches qui sont en constant renouvellement. Dans le champ scientifique, cette relation peut être abordée à partir d'entrées très diversifiées. La première est celle des études portuaires et maritimes. Mais il est tout aussi fructueux de partir des études urbaines. Sur un registre plus épistémologique, il peut en être d'une approche descriptive et factuelle qui permet de poser la connaissance des lieux comme point de départ de toute démarche d'analyse, ne serait-ce que par l'établissement de typologies permettant d'ordonner le réel. Il peut en être tout autant d'une approche par la modélisation qui suppose de dépasser les apparences premières, fussent-elles étayées par des traitements de données multiples, pour entrer en compréhension des dynamiques et des évolutions. Cela suppose un recours aux outils de la systémique. Par l'énoncé même de l'appellation de ville portuaire, il est aisé de percevoir que le qualificatif ajouté à ville confère à celle-ci une identité caractérisée par le mouvement, celui des flux, mais aussi par l'incertitude qui est le propre de toute activité maritime et qui plus est commerciale dans

un monde ouvert. Aborder la ville portuaire nécessite donc un changement de posture du chercheur. Il entre dans de l'instable et il lui faut en saisir les trajectoires faites d'aléas. La ville ne peut être alors étudiée selon les métriques de la sédentarité, longtemps affectée au territoire. Elle doit l'être selon les métriques de la trace, propre aux réseaux (Galinson-Méléneq, 2011). C'est un enjeu scientifique majeur qui consiste à penser le flux pour expliquer le territoire.

La ville portuaire est un objet géographique complexe. Cette complexité est d'autant plus marquée qu'elle est dynamique. Elle ne peut être analysée correctement sans une prise en compte des effets provoqués par les évolutions technologiques qui révolutionnent l'écoulement des flux, tout particulièrement dans le transport mais aussi provoqués par les innovations fonctionnelles dans l'organisation des chaînes logistiques. L'irruption rapide et massive du numérique dans le traitement des flux en est une des composantes majeures. Les transformations spatiales d'une économie de plus en plus mondialisée reconfigurent sans cesse la cartographie des réseaux et des flux et impactent la morphologie, la fonctionnalité, la société même des villes dans l'ample processus de métropolisation en cours. Dans le même temps, la dynamique des villes portuaires n'est plus seulement commandée par l'activité maritime. Le déploiement d'autres activités prend le pas peu à peu sur la détermination originelle de leur qualification par la mer. S'il y a des singularités propres à chaque ville portuaire, à chaque aire géopolitique où elle se situe, à chaque aire culturelle qui la replace dans une histoire qui en fait l'identité, il est des invariants d'échelle planétaire. Ce sont ceux-là qu'il est important de mettre au jour afin qu'ils puissent enrichir tous les travaux de type monographique qui peuvent être entrepris. En quelque sorte, ce qui importe pour les opérateurs de l'aménagement des territoires, c'est d'intégrer au mieux dans leur projet les rugosités propres à chaque cas particulier, sans négliger pour autant les permanences universelles. Pour conduire une telle réflexion, outre la revue de la littérature scientifique fondatrice de toute la démarche, le choix s'est porté sur une approche essentiellement qualitative nourrie d'entretiens qui ont privilégié les responsables portuaires, d'analyse de sites numériques institutionnels des ports et des grands acteurs logistiques mondialisés ainsi que de visites de terrain dans quelques villes majeures du littoral ouest africain, de Nouakchott à Cotonou, en passant par Dakar, Abidjan, Accra et Lomé.

Ce texte propose dans un premier temps, une revue rapide des évolutions de la production scientifique en rapport avec la thématique depuis une cinquantaine d'années. Dans un deuxième temps,

sont rappelés les processus de genèse des villes portuaires africaines. Dans un troisième temps, est souligné l'impact des évolutions portuaires sur la relation qui lie ville et port, dans une phase historique de séparation de l'une et de l'autre, impact professionnel et impact environnemental.

## LA COMPLEXITÉ DES RELATIONS VILLE-PORT

Dans la généalogie des travaux portant sur les villes portuaires, se placent en premier rang les recherches conduites autour des ports et de la circulation maritime, sans qu'une attention particulière soit portée aux villes portuaires en elles-mêmes (Bird, 1963 ; Vigarié, 1979 ; Charlier, Frémont et Slack, 2004 ; Guillaume, 2008 ; Damien et Marcadon, 2009 ; Louchet, 2013). Complétant cette thématique, se sont développées les analyses des lignes maritimes et tout particulièrement de la conteneurisation, devenue progressivement la ligne de force des travaux conduits (Brocard, Joly et Steck, 1995 ; Comtois et Wang, 2003 ; Frémont et Soppé, 2005 ; Slack et Frémont, 2009). L'entrée par la logistique élargit encore davantage le champ des recherches et le dépassement du simple cadre portuaire pousse les chercheurs à s'intéresser aux corridors devenus désormais un des maîtres mots des publications en géographie des transports (N'Guessan, 2003 ; Vissienon et Alex, 2003 ; Ndjambou, 2004 ; Steck, 2015). Cette évolution répond au changement de paradigme qui place désormais le réseau comme concept fédérateur des productions géographiques. Ce faisant, les villes portuaires deviennent ces lieux où s'opère la métamorphose du flux en stock. Les évolutions techniques, spatiales, économiques conduisent à ouvrir de nouveaux chantiers scientifiques. L'introduction de la mondialisation des échanges suscite un questionnement sur le port en tant qu'il est une interface, une synapse, un maillon des chaînes logistiques et la ville participe à ces évolutions.

Les travaux portant plus directement sur la relation entre la ville et le port sont plus récents et affrontent la question de l'articulation entre une activité industrielle de service mondialisée et le déploiement urbain de proximité. Depuis les travaux, souvent considérés comme fondateurs de Vigarié qui établissait une distinction entre avant-pays et arrière-pays des ports, étudier une ville portuaire, c'est la replacer dans un jeu d'échelles où les établissements humains que sont les villes, points sur les réseaux, tiennent une place majeure, en synergie, voire en symbiose avec le port qui contribue à les définir. Leur aménagement et leur évolution sont indissociables des muta-

tions des ports dans une dynamique qui se situe à l'échelle mondiale. Les relations entre fonctions portuaires et fonctions urbaines sont abordées de façon très diversifiée (Hoyle, 1989 ; Steck, 1994 ; Brocard, 1995 ; Comtois, Lasserre, 2000 ; Wang et Olivier, 2003 ; Rozenblat, 2004 ; Ducruet, 2005 ; Wang, Olivier, Notteboom, Slack, 2007 ; Ba, Diaw, Leclerc et Mering, 2013). Quelques innovations dans le traitement des ports ont conduit à faire émerger la notion, devenue un quasi-concept géographique, de *gateway* (Burghardt, 1971). Il s'agit de nommer cette jonction spatiale entre une échelle mondiale et une échelle régionale, voire locale qui s'opère dans un territoire du passage, entre océan et continent, entre acteurs maritimes et acteurs terrestres, entre flux et traitement des flux. La ville portuaire est ainsi une porte d'entrée et de sortie des échanges mais elle acquiert aussi une autre dimension dès lors qu'elle devient territoire de fixation et de transformation des flux, pour des raisons économiques mais aussi pour des motifs d'exercice des missions régaliennes des États dans leur affirmation de souveraineté. Partant de la ville portuaire, certains chercheurs sont passés à la notion de région portuaire (Boyer et Vigarié, 1982 ; Ducruet, 2005 et 2008b) qui élargit la réflexion à un ensemble territorial plus vaste dont le port est la clef de voûte.

Ce qui, désormais retient l'attention des chercheurs, c'est la dynamique de dissociation spatiale entre ville et port, dissociation qui n'exclut pas une sorte d'hybridation singulière en termes d'organisation et de fonctionnement. C'est la posture scientifique qui est adoptée dans ce texte. La ville portuaire devient ainsi un terrain d'études innovantes qui, paradoxalement, mettent au jour les liens qui unissent ville et port, au moment même où des mises à distance semblent les dissocier. Cette dissociation semble confirmer les hypothèses selon lesquelles les grands ports deviennent des enclaves fonctionnelles de la mondialisation au sein de territoires qui peinent à s'affirmer face aux logiques des grandes sociétés mondiales. Cette dissociation se traduit très explicitement par la fermeture physique des ports, à la fois pour des raisons de sûreté et de sécurité qui relèvent des fonctions régaliennes des États mais aussi à cause de la mise en concession pour des longues durées des terminaux portuaires au bénéfice des investisseurs portuaires privés. Cela conduit à devoir repenser des concepts aussi centraux de la recherche géographique que sont la centralité, la nodalité, la réticularité. Dans l'organisation du monde, s'affirment de nouveaux centres que sont les nœuds des réseaux, les plates-formes logistiques génératrices des flux. La ville, lieu du pouvoir sur les territoires, les attire certes mais elle en est

aussi dépendante. Dans ce cadre, les travaux sur l'environnement, pour plus récents qu'ils soient, n'en sont pas moins fondamentaux pour l'avenir (Lavaud-Letilleul, 2009). Les villes sont en effet lourdement impactées par les nuisances que provoque l'écoulement des flux à travers le tissu urbain. Le littoral, vulnérable, est également soumis à des pressions anthropiques majeures qui le fragilisent par l'ampleur des travaux entrepris pour construire des installations portuaires nouvelles.

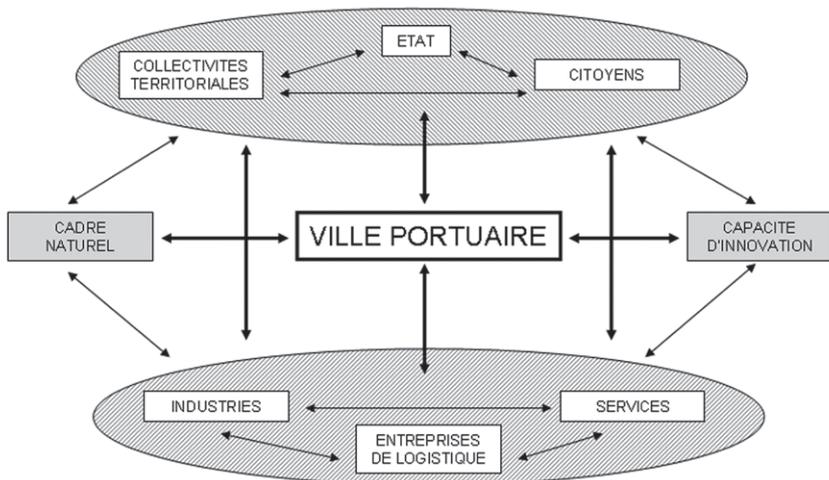
À la pointe de ces perspectives, se développe un corpus de travaux attachés aux questions relatives à la gouvernance des ports et aux politiques maritimes, toutes questions qui imposent la mise en relation de la ville et du port (Charlier, 1990 ; Kreukels, 1992 ; Rodrigues-Malta, 2008 ; Gouveral, Debrie et Slack, 2005 ; Foulquier, 2012 ; Foulquier et Lamberts, 2014 ; Tapé Bidi, N'Guessan, Konan, 2015). Dans ce champ de réflexion, l'appel à la modélisation apporte des grilles de lecture fécondes. Les travaux déjà anciens de Bird (1963) sur les ports du Royaume-Uni lui avaient permis de proposer une sorte de modèle nommé *AnyPort*, opérant une modélisation dynamique de la ville portuaire. Après une phase de mise en place du port primitif, très dépendant des conditions naturelles, se développent peu à peu des activités industrielles, d'abord liées à l'activité maritime, puis à la transformation des produits importés, dans un déploiement d'infrastructures de toute nature facilitant les flux et d'expansion urbaine accélérée. Bird proposait ensuite une phase de spécialisation portuaire, aboutissant à des mutations profondes dont l'éloignement du port de son origine géographique. Cette modélisation a été enrichie par les travaux de Hoyle (1989) qui parle de « retrait portuaire » des villes et par les travaux de Charlier (1992) qui évoque la thématique du « délaissement ». Plus récemment, ont été mis en avant le phénomène de glissement de certaines fonctions portuaires vers l'intérieur des terres, faisant émerger le concept de port sec directement associé aux mutations de la logistique et de la distribution au plus près des marchés de consommation (Notteboom et Rodrigue, 2005).

Parallèlement aux inflexions de la recherche académique, doit être soulignée la place croissante de telles interrogations portées par les responsables des collectivités territoriales et les acteurs maritimes et portuaires, tous conscients des enjeux d'une concertation permanente entre eux et d'une attention réciproque aux évolutions des uns et des autres. L'Association internationale ville port (AIVP) réunit acteurs professionnels des milieux portuaires et maritimes, responsables des collectivités de toute nature en charge des territoires urbains, citoyens actifs dans leur ville, chercheurs des sciences hu-

maines et sociales. Cette association, planétaire, se veut un forum, un lieu de débats, de propositions, de concertation, visant à promouvoir des pistes pour faire émerger la ville portuaire de l'avenir, propice à l'activité économique mondialisée et au développement social et environnemental des populations directement concernées. Il n'est en effet plus possible de penser développement portuaire au sein d'une ville sans aborder la question de l'environnement dont la qualité est réclamée par les citoyens de mieux en mieux informés et actifs (AIVP, 2014)

De tous ces travaux, il ressort que la ville portuaire est un objet géographique complexe mettant en interrelation divers systèmes eux-mêmes complexes. Les composantes de ce système territorial et fonctionnel sont elles-mêmes reliées à l'histoire, la culture, les relations sociales des populations concernées. Il en va de l'exercice du pouvoir territorial (l'État, les collectivités territoriales, les citoyens) mais aussi de l'exercice du pouvoir économique (entreprises industrielles, acteurs logistiques sociétés de service). Il en va du cadre environnemental (position, situation, site, dynamiques naturelles...) et de l'innovation en tant qu'elle est accueillie, acceptée, intégrée ou même produite, dans tous les domaines que ce soit. Dans un jeu d'échelles en glissement permanent entre l'échelle de proximité et l'échelle mondiale, la dynamique de ces interrelations est ce à quoi les chercheurs doivent se confronter pour comprendre ce qu'est une ville portuaire (figure 3.1).

Figure 3.1 : La ville portuaire un système territorial complexe



Source : d'après l'auteur

## 1. Les villes portuaires ouest-africaines héritières du processus colonial

Les villes portuaires africaines relèvent, d'une analyse scientifique commune à l'ensemble des villes portuaires. Quelles que soient les évolutions qui ont été les leurs et les distinctions qui se sont ainsi établies entre elles, au fur et à mesure de leur histoire, elles sont nées du processus colonial. Les premières installations sur les littoraux de la côte africaine ont été des comptoirs commandés par un processus d'extraversion imposé par les puissances européennes dans le système de la traite négrière. Ces comptoirs n'ont pas tous généré des villes. Certains sont devenus des lieux de mémoire, soutenus par les instances internationales (Gorée ou Ouidah par exemple). Ils ne sont pas devenus pour autant des villes portuaires. Au départ, il n'y a donc *stricto sensu* ni port ni ville. Il y a seulement quelques fortins, quelques maisons de commerce, des possibilités pour les navires de demeurer au large mais non loin du littoral auquel les relie des pirogues. Le port est un simple abri, un havre ou encore un point du littoral où tirer à terre les embarcations au sec. Peu à peu, les colons vont rechercher d'autres types d'installation, sur une lagune, au débouché d'une vallée, à l'amont d'un estuaire ou d'un delta, éventuellement à l'intérieur des terres sur un fleuve, dans des configurations terrestres plus que maritimes, comme à Douala par exemple. Puis vint le temps des wharfs, période des premiers temps de la colonisation moderne, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle (figure 3.2).

Figure 3.2 : Vestiges d'un des deux wharfs de Lomé



Source : d'après l'auteur

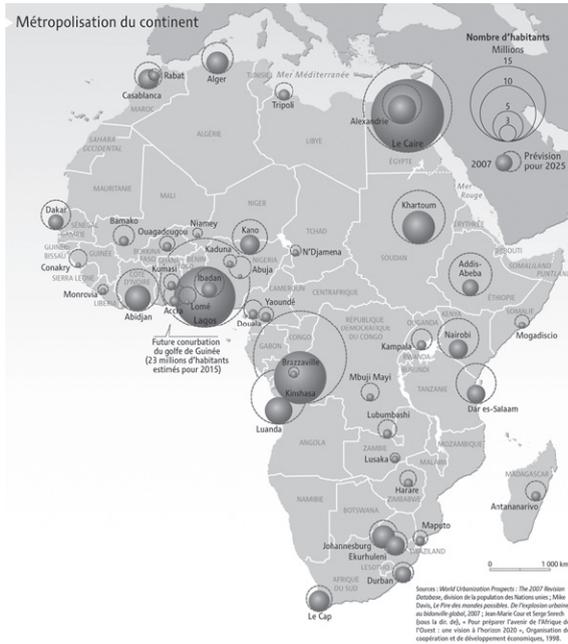
Avec la colonisation, le port fait naître la ville qui grandit en sa proximité immédiate. Elle est centre du pouvoir colonial et de ses administrations, auquel succèdera l'État indépendant dans l'exercice de sa souveraineté. Ces villes portuaires sont aussi des foyers commerciaux où les échanges se font et parfois des centres de premières transformations industrielles des produits destinés à l'exportation. Toute une série de modélisations en ont été opérées par les chercheurs, élargissant leur propos à l'ensemble des effets de la domination européenne sur le monde, sur tous les continents, intégrant à leur modèle les corridors qui sont en fait le prolongement de la ville portuaire vers l'intérieur des territoires (Taaffe, Merrill, Gould, 1963 ; et parmi les plus récents et concernant particulièrement l'Afrique de l'ouest, Debrie, Eliot, Steck, 2003)

À l'origine, la ville tire du port son identité et cette identité rejailit sur les populations qui s'y sont installées progressivement. Ces populations proviennent de l'apport migratoire depuis les territoires des puissances coloniales et surtout depuis les terres intérieures. C'est aussi le résultat du simple jeu de la démographie locale. La ville portuaire constitue le cadre d'émergence d'une identité nouvelle pour toutes ces populations, même si leurs activités principales n'ont plus rien de maritime. Cette dimension culturelle mérite d'être approfondie dans un continent dont l'histoire est fondamentalement terrestre. L'ouverture à la mer constitue bien une mutation très profonde. En témoigne le débat scientifique toujours ouvert sur cette question, tel qu'il fut formulé par Pélissier (1990). Les questions maritimes et portuaires ne relèvent pas seulement de questions techniques et économiques. Les ports comme les villes qui en sont nées, ont certes évolué avec les transformations du transport maritime et de l'économie mondiale mais il en va aussi des inflexions sociales, politiques, culturelles qui les accompagnent. Il arrive toutefois un moment de l'histoire de ces villes où s'opère une dissociation accélérée de la ville et du port, nouvelle étape de la révolution culturelle universelle qui se nomme mondialisation.

Les villes portuaires (figure 3.3) ont connu des croissances qu'il est possible de qualifier de vertigineuse. Cette croissance est liée à la croissance démographique générale de l'Afrique, plus particulièrement au mouvement de départ des campagnes et d'agrégation des êtres humains dans les espaces urbains. Cette croissance est liée également à l'attractivité des métropoles, foyers réels ou fantasmés de la réussite personnelle possible. Elle est aussi issue du processus de maritimisation du monde auquel l'Afrique n'échappe pas. La mise en parallèle de la croissance des trafics et de la croissance des

ville permet de conforter l'hypothèse selon laquelle les activités portuaires, même si elles connaissent une croissance moindre que celle des villes qui les abritent, sont bien à l'origine de l'ensemble des processus d'urbanisation des littoraux.

Figure 3.3 : Villes et ports en Afrique



De 1950 à 2010 la population des villes-ports a été multipliée par : 59 pour Cotonou, 45 pour Abidjan, 33 pour Lagos, 20 pour Accra, 10 pour Dakar.

De 2000 à 2010 le trafic des conteneurs des villes-ports a connu une très forte croissance : + 249 % pour Tema, +183 % pour Lagos, +163 % pour Dakar, +138 % pour Cotonou, +22 % pour Abidjan.

Source : Nations unies, division de la population, base de données en ligne, 2008, 2009 et 2010. Carte extraite de l'Atlas du Monde diplomatique « Un monde à l'envers », 2009 et diverses sources statistiques nationales, 2010

## 2. La dissociation ville-port

Une observation universelle révèle le processus d'éloignement du port de la ville, comme le démontrent les travaux déjà cités. Le port, comme toute entreprise industrielle, cherche les meilleures localisations pour son propre déploiement et s'il est à l'étroit dans l'enceinte

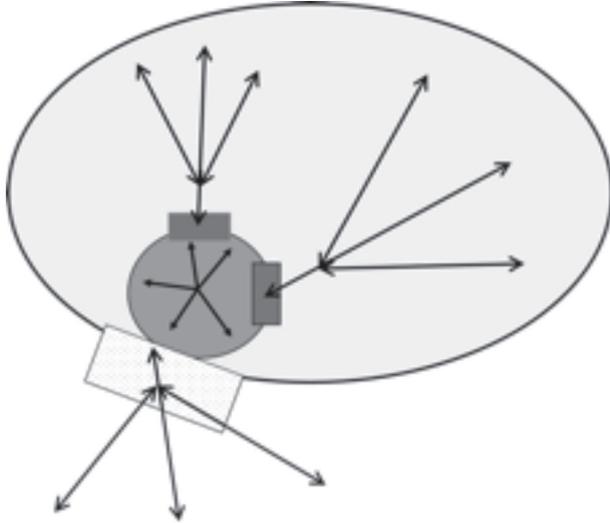
primitive, une fois épuisées toutes les possibilités de transformations intérieures, il n'a pas d'autre solution que cet élargissement,

La plupart des ports de la COA (Côte Ouest Africaine), en forte expansion des trafics, cherchent à accroître leurs fonctions de transit et de transbordement qui les mettent en relation avec les terres intérieures et les États dits enclavés, très au-delà des limites du territoire de la ville où ils se situent. De telles activités les projettent donc hors les villes de leurs origines. Ils prétendent conquérir les marchés intérieurs pour lesquels ils sont des passages obligés dans leurs relations avec le monde dont ils tirent les biens dont ils ont besoin et vers lequel ils écoulent les productions qui leur sont achetées. La concurrence est très vive entre les ports, malgré les discours officiels sur la coopération, en particulier favorisée par l'AGPAOC (Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre). Dakar, Conakry, Abidjan, Téma, Lomé et Cotonou, pour ne citer que les ports les plus importants sont en compétition pour desservir le Mali, le Burkina Faso et le Niger (Lihoussou, 2014 ; Steck, 2015). Dès lors l'interface qui met en contact le port et la ville acquiert une autre dimension que celle que lui confère la proximité physique. L'interface fonctionne à une échelle autre que locale, souvent régionale, voire mondiale. La ville qui abrite le port doit donc gérer cet élargissement du champ d'action de celui-ci. Le port ne lui est plus strictement attaché. Les problèmes surgissent de cette rupture fonctionnelle partielle.

Ce changement d'échelle de fonctionnement est couplé au problème d'une inadaptation des ports aux révolutions technologiques du transport maritime, croissance de la taille des navires, volume des marchandises à charger ou à décharger, profondeur des bassins, étendue des surfaces de terre-plein et d'entrepôts, exigence d'accélération des transits portuaires... Il devient impératif de formuler des projets d'extension, ce qui nécessite de trouver de nouveaux lieux d'implantation. L'espace urbain, en rapide expansion, enserme les ports, les enferme et par ailleurs les délimite par des enceintes de plus en plus hermétiques, d'autant que la mise en application du code ISPS (*International Ship and Port Facility Security* ou Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires), adopté le 12 décembre 2002, contraint les autorités portuaires à le faire. En ce sens se dessine un processus d'enclavement, c'est-à-dire de mise à distance malgré la contiguïté physique. La lutte contre l'insécurité croissante, la menace terroriste, les concessions à des intérêts privés de parts croissantes des ports renforcent cette évolution. Le port clos, ouvert à la mer par un chenal délimité et à la terre par

quelques portes en nombre limité, clef de voute des systèmes territoriaux de l'échange mondialisé, devient une enclave dans l'espace urbain (figure 3.4)

Figure 3.4 : Le port une enclave dans le territoire urbain



Source : d'après l'auteur

Parmi les réponses apportées à cette situation d'enferment, les autorités cherchent à construire de nouvelles installations gagnées sur la mer dans le prolongement du port. Tel est le cas du port de Lomé (observation de terrain, 2015) avec la nouvelle darse, le nouveau quai et les nouvelles surfaces d'entreposage, toutes informatisées, sous l'action du groupe MSC (*Mediterranean Shipping Company*). C'est aussi d'une certaine façon le cas de Dakar où l'attribution du terminal à conteneurs au groupe (DPW) *Dubai Port World* lui impose de très importantes transformations dans le fonctionnement du port dans ses limites actuelles. Quand les solutions internes sont épuisées, les autorités cherchent de nouveaux emplacements. Les autorités ivoiriennes avaient projeté la construction d'un nouveau terminal sur l'île Boulay, à l'ouest du port actuel. Ce programme ambitieux devait permettre à Abidjan de se placer comme port de référence pour les grands armements mondiaux, hub principal de la côte ouest-africaine dans une concurrence très vive. Ce projet a été abandonné et remplacé par un programme de réaménagement complet du port actuel, attribué à un consortium associant Bolloré, Maersk et Bouygues. Cela aura des impacts multiples en termes d'organisation des flux portuaires mais aussi des circulations terrestres les prologuant à travers la métropole. D'autres impacts sont socialement

porteurs de contestation, liée à la présence de résidents et d'activités traditionnelles sur cette partie de la lagune mais liée également aux flux lagunaires des habitants de la métropole. Il implique aussi un élargissement et un approfondissement du canal de Vridi, reliant la lagune à la mer qui n'est pas sans impact sur l'environnement (site institutionnel du port d'Abidjan). Un autre exemple de cette expansion portuaire hors du domaine portuaire est donné par le port de Dakar qui s'est doté d'une vaste zone de stockage de 40 000 m<sup>2</sup> environ, sur 21 ha, entièrement aménagée en zone nord du port et abritant des hangars, des parkings pour poids lourds, des bureaux. Cet investissement, pour nécessaire qu'il soit, ne réduit cependant pas les congestions globales de la ville, reliée aux terres intérieures par l'étroite langue de terre qui ferme la presqu'île du Cap Vert. C'est l'une des raisons qui ont conduit les autorités de l'État à faire construire une autoroute à péage pour fluidifier les trafics à la sortie de la presqu'île. D'autres projets prévoient une extension portuaire vers Rufisque, à Bargny, nouveau port associé à une zone économique spéciale intégrée, dite de Diamniado, capable de recevoir des navires de dernière génération. Mais les problèmes techniques sont considérables dans un environnement naturel délicat (observation de terrain, 2015). À Cotonou, de grands projets visent à créer un nouveau port vers l'est, en direction de Porto Novo, à Sémé-Podji dans le cadre d'un ample programme dit « Épine dorsale », intégrant la desserte des terres intérieures à la création de ce nouveau terminal (observation de terrain, 2016).

Cette extension des ports relève d'une question foncière au premier chef. Les surfaces que nécessiteraient les nouvelles installations au cœur de mégapoles sont évidemment des surfaces qui attirent de multiples intérêts et les spéculations foncières sont un des moteurs des processus d'urbanisation. Certains intérêts privés liés aux activités de promoteurs immobiliers verraient même des possibilités d'investissement dans le délaissement des vieilles zones portuaires devenues obsolètes et qui, comme ailleurs dans le monde, pourraient être en attente d'appropriation urbaine dans le futur. Une telle évolution, propre à toutes les dynamiques urbaines, résulte aussi des pressions exercées par les grands groupes de la logistique mondiale. Ils veulent s'affranchir de contraintes urbaines peu propices à leurs activités et agissent par conséquent pour des délocalisations de leurs activités hors les servitudes qu'imposent les localisations présentes des ports.

La question du transit des pré et post-acheminements au travers de l'espace urbain se pose avec acuité (figure 3.4). Multiplier les

voiries urbaines à la taille du trafic des poids lourds a ses limites, encore plus quand il faut franchir des voies d'eau. Dans les villes portuaires, leur franchissement constitue un problème majeur, comme le démontre l'exemple d'Abidjan. Il faut répondre à la croissance des flux internes à la ville. Il faut faire face à la croissance des flux commandés par l'écoulement des trafics de transit vers les territoires intérieurs, dits enclavés. Outre le problème des circulations dans l'espace urbain, se pose le problème du stationnement des poids lourds et du stockage des marchandises. Les enceintes portuaires ne sont pas adaptées à de tels trafics. C'est dans l'espace urbain qu'il faut trouver des solutions. Les gares routières de marchandises sont toutefois des lieux forts de structuration des villes. Elles sont aussi des lieux forts d'emplois induits, souvent dans le secteur dit informel (réparation, maintenance, restauration, prostitution...). En ce sens, le port investit la ville et contribue à la faire vivre grâce aux emplois directement liés à la manutention portuaire et à la gestion logistique en plein développement. Il investit aussi la ville par tous les emplois induits par l'activité portuaire, sans lui être pour autant directement liés. L'informel en tire une grande part de sa substance. L'éloignement du port est aussi une des revendications des acteurs logistiques qui cherchent sans cesse à améliorer leurs performances, le but étant une réduction des transit time et un abaissement des coûts du passage portuaire.

Mais il y a une autre composante à cet éloignement. Du moins, pour ce qui concerne les grandes métropoles, leurs activités se sont diversifiées et le port n'est plus qu'une d'entre elles. Les grandes villes portuaires sont aussi le siège de multiples administrations, surtout quand elles sont des capitales, sinon officielles, du moins dans les faits. Elles sont aussi le foyer de nombreuses activités de service dans l'éducation, la santé, la culture... Elles concentrent les grandes entreprises commerciales, les banques, les usines. Toutes prennent le pas sur les seules activités portuaires. Certes, c'est du port que de telles activités sont nées, là où elles sont implantées mais elles accèdent à une autonomie économique par rapport à lui. Leurs activités sont nourries par l'expansion urbaine et la croissance des marchés locaux, nationaux et même internationaux.

### 3. Le port un foyer d'emplois favorable au développement urbain

Dans cette prise de distance qui caractérise les relations entre ville et port, ce dernier n'est pas pour autant devenu un corps étranger. Le port a besoin de la ville pour fonctionner. Le premier point de relation est l'emploi. Il s'agit des travailleurs employés par l'administration du port directement mais aussi ceux qui sont employés par les entreprises de manutention, dockers, grutiers, portiqueurs, caristes. S'y ajoutent les emplois en nombre croissant des agents de sociétés de sécurité privées. Travaillent aussi sur le port les chauffeurs du terminal roulier, les chauffeurs routiers venant charger ou décharger les marchandises qu'ils transportent. Sont concernés tous les emplois de sociétés de logistique dont les bureaux sont situés à proximité du port. Mais l'emploi généré par le port est aussi indirect : il s'agit des petits métiers des vendeurs dont les étales sont situées à proximité des entrées du port, même s'ils ne sont plus autorisés à s'installer le long de l'enceinte, *a fortiori* à l'intérieur du port. De quelques centaines d'emplois directs, il est aisé de passer à des milliers d'emplois indirects. Les statistiques manquent pour affirmer avec précision les données. La certitude est leur effet d'entraînement sur la vie urbaine.

Cette symbiose qui existe entre le monde portuaire et le monde urbain peut être confirmée par un exemple qui est celui de la formation des acteurs portuaires. Le troisième armement mondial, CMA CGM, a choisi de développer les compétences de ses cadres africains en inaugurant un centre de formation au sein de l'ARSTM (Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer) d'Abidjan, l'une des deux académies existant en Afrique l'ouest, à côté de celle située à Accra pour les anglophones. Tous les groupes de la logistique mondialisée s'orientent dans cette voie et sur leurs sites institutionnels vantent leur politique de recrutement de cadres africains de haut niveau, que ce soit Maersk, Bolloré, Necotrans, *Dubai Port World*... Il est indéniable que l'élévation de la formation des acteurs portuaires, dans un contexte désormais bien établi de promotion des cadres africains, a des répercussions positives sur l'émergence des classes moyennes dans les villes portuaires. Certes, il existe encore de nombreux emplois peu qualifiés mais l'évolution tend vers un accroissement des emplois qui impliquent une capacité à maîtriser la complexité (par exemple, les cadres des entreprises de la logistique et du transport, au carrefour de la marchandise, des clients chargeurs ou destinataires, des douanes, des armements...). Ce qui est vrai des cadres l'est aussi pour les techniciens. La manutention des conte-

neurs suppose la conduite de machines informatisées de plus en plus sophistiquées. En outre, les emplois de bureau, liés à la logistique, se multiplient. Les consignataires, les transitaires, les manutentionnaires, les transporteurs, les entreprises de sécurité... poussent vers le haut les emplois dans l'espace urbain. Les systèmes de transfert informatisé des documents obligatoires liés à tout acte d'échange se développent dans tous les ports. Ils facilitent l'accès aux données de tous les maillons de la chaîne logistique, y compris les représentants des fonctions régaliennes des États. De tels systèmes, pour la plupart achetés à des sociétés internationales en concurrence, par exemple la SOGET, sont aussi produits par des sociétés africaines. Le concept opérationnel de guichet unique avance partout, supplantant de la concertation, de la sécurité, de l'efficacité des systèmes informatiques. De telles évolutions du transport maritime soutiennent le développement des classes moyennes, en synergie avec les entreprises du secteur financier et les entreprises commerciales cherchant à conquérir des clientèles nouvelles plus aisées. Un exemple, parmi tant d'autres, en est donné par l'installation de sites de *scanning* des conteneurs dans tous les ports. Il faut à la fois assurer une veille permanente et efficace des contenus des conteneurs, en lien avec les officiers des douanes, et ne pas ralentir l'écoulement des flux en rallongeant les temps de passage portuaire (figure 3.5)

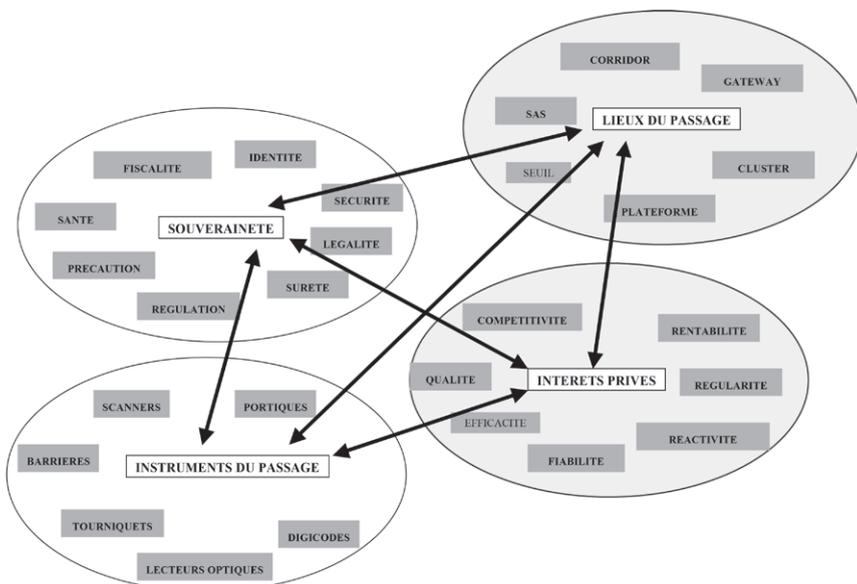
*Figure 3.5 : Le centre BIVAC de scanning des conteneurs à Abidjan*



*Source : d'après l'auteur*

Les villes portuaires deviennent ainsi des lieux majeurs de la mondialisation. Elles en sont comme les portes étroites. Elles arrivent l'économie mondiale mouvante aux territoires. Elles sont ces lieux où se resserrent les flux avant de se disperser à nouveau. S'y trouvent les instruments du contrôle qui satisfont aux exigences de souveraineté, garante de la sécurité et de la sûreté, tout en préservant les impératifs de compétitivité des acteurs économiques engagés dans des concurrences farouches. La ville portuaire est ainsi ce système complexe de captage des flux sur leurs trajectoires pour en extraire des informations utiles aux représentants des fonctions régaliennes, aux opérateurs économiques, aux citoyens producteurs et consommateurs. Ce captage éphémère des flux qui poursuivent leur mouvement vers leur destination finale, devient un stock qui enrichit les gigantesques bases de données qui s'accumulent dans les cités de la modernité numérique. Les villes ports sont ces lieux où s'opère la métamorphose des flux matériels en flux immatériels. Les villes portuaires africaines s'inscrivent dans cette logique mondiale (figure 3.6). Et cette complexité suppose une élévation du niveau de compétence des acteurs des chaînes logistiques.

Figure 3.6 : La ville portuaire une porte étroite sur les réseaux mondialisés



Source : d'après l'auteur

Mais, par-delà la seule question de l'emploi à haute qualification, l'évolution de la logistique dans les villes portuaires africaines se traduit par l'entrée croissante d'acteurs économiques africains, dans la compétition pour l'exercice des activités portuaires et de transport terrestre, à côté des grands groupes mondialisés. Ce qui est symptomatique de ce mouvement, c'est aussi l'intérêt croissant d'acteurs africains, jusqu'alors peu présents sur cette activité, autrement que par le transport terrestre de marchandises. Le processus, désormais bien connu et devenu classique, conduit un commerçant à investir dans un camion pour faire du commerce de produits locaux, puis, si sa réussite est confirmée, l'ouverture vers d'autres types de produits en lien avec les échanges internationaux et en accord avec les grands groupes. Peu à peu, le commerçant devient un transporteur dont la flotte s'agrandit, surtout se modernise, et avec les bénéfices accumulés par cette activité, il peut prétendre élargir son champ d'action et vouloir entrer dans les tours de table qui se montent pour obtenir les concessions portuaires, les investissements routiers, les voies ferrées et même le transport aérien. Les procès intentés par des acteurs africains qui s'estiment lésés par des adjudications internationales opaques et les laissant sur le chemin, illustrent cette capacité de montée en puissance. L'adjudication au groupe Bolloré de la modernisation de la voie ferroviaire du corridor Cotonou-Niamey donne lieu à une procédure judiciaire intentée par un homme d'affaires béninois, monsieur Dosso. Cela témoigne de la volonté des acteurs africains de participer directement à l'essor de la logistique avec des compétences qui s'affirment.

#### **4. Le port dans la ville un enjeu environnemental majeur**

La relation ville-port revêt aussi une dimension environnementale. Il y a tout d'abord le danger que représente certains navires chargés de produits hautement sensibles. La gestion des produits chimiques est un véritable enjeu pour l'avenir. Les flux de déchets, souvent illégaux, ont déjà provoqué des catastrophes humaines. Éloigner le port de la ville, c'est atténuer, au moins le croit-on, les réactions négatives des opinions publiques naissantes. Un tel éloignement ne résout toutefois pas la question de fond des risques inhérents aux flux de produits chimiques indispensables au fonctionnement de l'activité économique globale. Il en résout pas davantage la question de la dangerosité des flux de déchets, qu'ils soient endogènes ou exogènes. Tant que les États du Sud demeureront des réceptacles possibles pour les déchets toxiques des pays du Nord ou de l'Asie,

sans que des précautions techniques ne permettent pas d'en limiter les effets, le problème restera un défi majeur pour les acteurs portuaires. La référence à la catastrophe advenue en 2006 à Abidjan est d'une exemplarité absolue. Un navire du nom de Probo Koala y a déchargé 581 tonnes de déchets contenant du pétrole, du sulfure d'hydrogène, du phénol, de la soude caustique et des composés organiques sulfurés. L'épandage non contrôlé de ces déchets a provoqué la mort de 17 personnes et plus de 40 000 cas d'empoisonnement avéré (diverses sources journalistiques de 2006).

Mais ce n'est pas seulement ce qui se passe dans l'enceinte du port qui pose problème. Les trafics en transit dans l'espace urbain, apportent nuisances, pollutions et risques. Les flux de produits lourds, matières premières et sources d'énergie, tout particulièrement, mais également les flux de conteneurs constituent un facteur majeur de dégradation des conditions de vie des populations. Certes, il existe bien d'autres sources de nuisance mais les trafics routiers sont un des facteurs majeurs des pollutions atmosphériques. À Lagos, par exemple, le taux des particules PM2.5 qui sont considérées comme très dangereuses pour l'ensemble des voies respiratoires, est cinq fois supérieur aux préconisations internationales, fixées à 10 µg/m<sup>3</sup> en moyenne par an (*OMS in Jeune Afrique*, 17 septembre 2015). Or les villes doivent faire face à une croissance continue de ces trafics. Certains flux nécessiteraient des terminaux spécifiques dédiés extérieurs à l'espace urbain. De toute façon, l'ensemble des trafics croît et dès lors d'autres solutions doivent être cherchées, par des voies de contournement dédiées au trafic en transit.

L'environnement s'impose aussi comme une urgence, dans le cadre des décisions de la Cop21 face à l'augmentation des rejets de gaz à effets de serre dont l'une des conséquences est une remontée du niveau moyen de la mer. Les littoraux africains sont vulnérables et déjà de nombreux accidents se sont produits. L'un des exemples est celui d'entrées marines dans des terres basses, comme à Nouakchott ou encore à Rufisque (entretiens avec les responsables portuaires). L'extension des ports inquiète les observateurs (UEMOA, 2005). Les tracés littoraux, les courants marins, les processus d'érosion et de comblement constituent des servitudes qu'il est difficile de négliger. S'installer ailleurs, hors des ports déjà existants, suscite des interrogations majeures en termes sociaux et d'environnement. Les ports de la côte ouest-africaine ont déjà modifié les dynamiques de dépôt des sédiments. À l'ouest, s'appuyant sur les digues, des volumes considérables de matériaux sableux se déposent, contraignant à les prolonger vers le large. À Cotonou, par exemple, l'atterrissage

de sédiments sableux à l'ouest de la digue représente une avancée du tracé de côte entre 5 et 10 m par an (entretien au port en novembre 2016). Ces matériaux peuvent servir de gisement pour les entreprises de travaux publics et du bâtiment. Un autre risque en découle, celui de l'appauvrissement du cordon littoral. À l'est, la mer plus agressive, délestée en partie de ces matériaux solides, attaque le tracé de côte et le rompt parfois. À Lomé, à 2 km à l'est du port, le recul de la côte est estimé à près de 20 m par an (entretien au port en mai 2015 à partir d'études conduites dans les années quatre-vingt). Il faut alors protéger le littoral et les populations qui s'y concentrent (figure 3.7).

*Figure 3.7 : Les effets des installations portuaires sur le tracé littoral*

Des dépôts sableux croissants à l'ouest de l'entrée du port de Lomé



*Source : Benjamin Steck, Lomé, novembre 2009*

La mer attaque le tracé de côte à l'est du canal de Vridi à Abidjan



*Source : Benjamin Steck, Abidjan, mars 2008*

## CONCLUSION

Les ports des grandes métropoles africaines sont des enclaves physiques dans le tissu urbain. Ils sont à la fois générateurs d'activités, créateurs d'emplois, moteurs de flux, marqueurs de la souveraineté, maillons des chaînes logistiques mondialisées. Ils sont aussi des producteurs de nuisances et de pollutions, des facteurs de congestion de l'espace urbain. Ils ne relèvent pas des logiques d'aménagement urbain telles qu'elles pourraient s'exprimer dans les choix des politiques de proximité menées par les autorités territoriales locales. Ils sont dépendants de choix opérés au plus haut niveau du pouvoir étatique. Ils sont dépendants aussi du contexte économique international et des exigences professionnelles de plus en plus élevées des grands opérateurs mondialisés qui sont les générateurs des flux qui y passent. Ils doivent ainsi faire face à la croissance des trafics eux-mêmes liés à l'augmentation de la demande en produits importés liés

à l'émergence de classes moyennes qui se calent sur les standards mondialisés de niveau de vie. Il y a ainsi une course au gigantisme qui évidemment ne peut pas dépendre des seules autorités urbaines, même quand il s'agit de métropoles. Tout cela s'exprime au travers d'une concurrence entre ports. Chaque État, chaque grande ville veut avoir un port compétitif et s'il existe des structures de dialogue, de partage d'expériences, de coordination entre les ports et leurs États de tutelle, force est de reconnaître que la compétition est une réalité d'une vie économique qui s'est résolument orientée vers l'ancrage dans le capitalisme libéral mondialisé.

Malgré tout, toute décision concernant les ports en Afrique relève encore, en dernier ressort des plus hautes instances de l'État. Le port est la manifestation de l'État. Il en est toujours, au même titre que l'aéroport international, le signal de l'indépendance. La relation ville-port en est nécessairement impactée. D'un côté des décisions qui concernent toute la nation et même les États de la sous-région ; de l'autre, des décisions qui concernent le territoire de proximité communal ou régional. Le conflit entre deux instances de pouvoir, avec chacune ses prérogatives et ses ambitions, ses personnalités aussi, rend difficiles les mises en œuvre de politiques d'aménagement conjointes. Cela est d'autant plus difficile que les intérêts privés tiennent une place croissante dans le fonctionnement des ports à l'échelle mondiale. Le coût élevé des investissements rendus nécessaires par l'adaptation aux nouvelles exigences du transport maritime appelle des capitaux toujours plus nombreux, d'autant plus que le savoir-faire nécessaire au bon fonctionnement d'une chaîne logistique de bout en bout est l'apanage, du moins pour l'instant, de grands groupes travaillant à l'échelle de la planète. Les travaux de mise en service du nouveau port de Badagry au Nigeria, par exemple, sont estimés à près d'un milliard d'euros. Des recherches ont démontré l'attraction qu'exercent les ports africains sur les opérateurs logistiques mondialisés (Steck, 2015). La compétition qu'ils se livrent pour obtenir les adjudications des nouveaux équipements portuaires révèle l'ampleur de l'enjeu : gagner le maximum de contrôle sur les flux croissants sur un marché continental en pleine émergence.

Ce détour par la présentation de mécanismes en apparence économiques et financiers, enrichit ce qu'il est possible d'étudier dans les relations ville port en Afrique. Ces acteurs mondialisés et nationaux sont des employeurs, des formateurs, mais aussi ils doivent satisfaire leurs besoins en locaux et en bureaux. Leur activité logistique ne se réduit pas à la seule enceinte du port. Elle contribue à innover le centre des affaires, l'interface entre la ville et le port, les axes de

circulation interne et de transit au travers de l'espace urbain. Elle devient un des moteurs de congestion urbaine qu'elle nourrit de ses flux. Elle est aussi source de revenus distribués, de cotisations sociales, d'impôts à verser. En ce sens, le port est bien un générateur de prospérité globale, même si les retombées ne concernent, en premier lieu, qu'un nombre réduit de citoyens. Les villes portuaires sont ainsi une sorte de laboratoire où s'élaborent des formes nouvelles d'organisation et de fonctionnement des relations sociales et des productions spatiales, entre intérêts privés et affirmation du bien commun.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- AIVP (2014), *Smart port city, Actes de la 14<sup>e</sup> Conférence mondiale de l'AIVP*, Durban, 3-6 novembre 2014, <http://citiesandports2014.aivp.org/interventions/orales?lang=fr>
- BA D., DIAW A.T., LECLERC G. ET MERING C. (2013), « Analyse de la dynamique spatiale du port de Dakar de 1900 à 2009 : enjeux multi-scalaires et aménagements », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Aménagement, Urbanisme, document 635, mis en ligne le 22 février 2013, URL : <http://cybergeo.revues.org/25773> ; DOI : 10.4000/cybergeo.25773
- BIRD C.J. (1963), *The major seaports of the United Kingdom*, Hutchinson, 454 p.
- BOYER J.C. ET VIGARIÉ A. (1982), « Les ports et l'organisation urbaine et régionale », in *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, vol. 487, p. 159-182.
- BROCARD M., CANTAL-DUPART M., BONILLO J.L. ET LELARGE P. (1995), « Construire la relation ville-port : modèles, formes, activités, acteurs », in *Vivre et habiter la ville portuaire, Plan Construction et Architecture, Cité-Projets, Colloque*, p. 362-367.
- BROCARD M., JOLY O. ET STECK B. (1995), « Les réseaux de circulation maritime », *Mappemonde*, 1/1995, p. 23-28.
- BURGHARDT A.F. (1971), "A hypothesis about gateway cities", *Annals of the Association of American Geographers* Volume 61, Issue 2, p. 269-285, June 1971.
- CHARLIER J. (1992), "The regeneration of old port areas for new port uses", in Hoyle B.S. et Pinder DA. (ed.), *European port cities in transition*, Association for the Advancement of Science, *Annual Meeting Belhaven Press*, London, British, p. 137-154
- CHARLIER J. (1990), « L'arrière-pays national du port du Havre Une approche macro-géographique », *L'Espace géographique*, Année 1990, volume 19, n° 4, p. 325-334.

- CHARLIER J., FRÉMONT A. ET SLACK B. (2004), « Editorial: Maritime and port economico geography », *Belgeo* [En ligne], 4 | 2004, mis en ligne le 15 septembre 2013, URL : <http://belgeo.revues.org/13419> University of Southampton
- COMTOIS C. ET WANG J. (2003), « Géopolitique et transport : nouvelles perspectives stratégiques dans le détroit de Taïwan », *Études internationales*, volume 34, n° 2, p. 213-227, juin.
- DAMIEN M.M. ET MARCADON J. (2009), *Les ports européens et la mondialisation*, L'Harmattan, Paris, 2009, 175 p.
- DEBRIE J., ELIOT E. ET STECK B. (2003), « Mondialisation des réseaux de circulation en Afrique de l'Ouest », *Mappemonde*, n° 71, mars, p. 7-12.
- DUCRUET C. (2005), Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires : du local au mondial, *Mappemonde*, vol. 77, n° 1, 6 p.
- DUCRUET C. (2008a), « Typologie mondiale des relations ville-port » *Cybergeo*, <http://cybergeo.revues.org>, n° 417, DOI : 10.4000/cybergeo.17332
- DUCRUET C. (2008b), « Régions portuaires et mondialisation », *Publications de l'Université de Provence | Méditerranée*, vol. 2, n° 111, p. 15-24. DOI : 10.4000/mediterranee.2667.
- FOULQUIER E. (dir.) (2012), « Politique(s) de l'espace portuaire », *L'Espace politique*, n° 1/2012.
- FOULQUIER E. ET LAMBERTS C. (2014), *Gouverner les ports de commerce à l'heure libérale*, CNSR Éditions, Paris, 372 p.
- FRÉMONT A. ET SOPPÉ M. (2005), « Transport maritime conteneurisé et mondialisation », *Annales de Géographie*, volume 114, n° 642, p. 187-200.
- GALINON-MELENEC B. (2011), *L'Homme trace, Perspectives anthropologiques des traces humaines contemporaines*, série L'Homme-trace tome I, CNRS éditions, Paris, 409 p.
- GOUVERNAL E., DEBRIE J. ET SLACK B. (2005), « Dynamics of Change in the Port System of the Western Mediterranean », *Maritime Policy and Management*, 32, p. 107-121.
- JACQUES G. (2008), *Les transports maritimes dans la mondialisation*, L'Harmattan, Paris, 2008, 279 p.
- HOYLE B.S. (1989), "The port-city interface: trends, problems, and examples", *Geoforum*, vol. 20, p. 429-435, DOI: 10.1016/0016-7185(89)90026-2.
- KREUKELS A. (1992), « Rotterdam and the south wing of the Randstat » in A. Kreukels, W. Salet et A. Thornley (dir.), *Metropolitan Governance and Spatial Planning: Comparative Case Studies*, p. 189.
- LAVAUD-LETILLEUL V. (2009), « Transport maritime et ports face aux défis du développement durable », in *Actes du FIG*.

- LIHOUSSOU M. (2014), *Ports et désenclavement territorial : le cas du port de Cotonou*, Thèse de Doctorat, Normandie Université, Université du Havre, <http://www.theses.fr/2014LEHA0002/document>
- LOUCHET A. (2013), *Les océans. Bilan et perspectives*, coll. « Coursus », Armand Colin, Paris, 192 p.
- NDJAMBOU 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° 226-227, Afriques, 16 p.
- N'GUESSAN N.G. (2003), « La problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique subsaharienne », *Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, Banque Mondiale et Commission Économique pour l'Afrique*, 63 p.
- NOTTEBOOM T. et RODRIGUE J.P. (2005), "Port regionalization: toward a new phase in port development", *Maritime Policy and Management*, 32(3): p. 297-313.
- PÉLISSIER P. (1990), « L'Afrique tourne-t-elle le dos à la mer ? » in *Cahiers d'Études Africaines*, XXX-1, in *Campagnes africaines en devenir, Arguments*, Paris, 1995.
- RODRIGUES-MALTA R. (2008), Villes portuaires, Horizons 2020, *Revue Méditerranée*, 111/2008, 152 p.
- ROZENBLAT C. (2004), *Les villes portuaires en Europe, analyse comparative*, CNRS, Maison de la Géographie, rapport final, Montpellier, 168 p.
- SLACK B., COMTOIS C. ET LASSERRE J.C. (2000), « Les systèmes portuaires et les villes : comparaisons entre diverses régions du monde », in Patier-Marque D. (dir.), *L'intégration des marchandises dans le système des déplacements urbains*, Laboratoire d'Économie des Transports, Lyon, p. 319-322
- SLACK B. ET FRÉMONT A. (2009), "Fifty years of organisational change in container shipping: Regional shift and the role of family firms", *Geojournal*, 74(1), 2334.
- STECK B. (1994), « Les villes portuaires dans le réseau urbain français », in Chaline C. et Grether F. (dir.), *Vivre et habiter la ville portuaire / Port-city lifestyles, Plan Construction et Architecture*, Cité-projets, Paris La Défense, p. 101-111.
- STECK B. (2015), « Introduction à l'Afrique des ports et des corridors : comment formuler l'interaction entre logistique et développement », *Cahiers de géographie du Québec*, volume 59, n° 168, décembre, p. 447-467.
- TAAFFE E.J., MERRILL R.L. ET GOULD P.R. (1963), "Transport development and underdeveloped countries: a comparative analysis", *Geographical Review*, vol. 53, p. 503-529.

- TAPÉ BIDI J., N'GUESSAN A.A.B. ET KONAN K.V. (2015), « Abidjan, un modèle de gouvernance de métropole portuaire dans les pays du sud », *Communication au Colloque L'Afrique atlantique*, Dakar, octobre.
- UEMOA (2005), *Étude portant sur l'élaboration d'un programme régional de lutte contre l'érosion côtière*, volume 1 : Programme régional de lutte contre l'érosion côtière dans les pays côtiers membres de l'UEMOA, 102 p.
- VIGARIÉ A. (1979), *Ports de commerce et vie littorale*, Hachette, Paris, p. 496.
- VISSIENNON A. ET ALEX Y. (2003), « La desserte des pays enclavés, l'exemple du corridor béninois en Afrique de l'Ouest », Note de Synthèse n° 57, ISEMAR, France, 4 p.
- WANG J.J. ET OLIVIER D. (2003), « La gouvernance des ports et la relation ville-port en Chine », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 44, p. 25-54.
- WANG J.J., OLIVIER D., NOTTEBOOM T. ET SLACK B. (2007), *Ports, Cities, and Global Supply Chains*, Aldershot, Ashgate.



## **DEUXIÈME PARTIE**

**Port, gouvernance urbaine, dynamique et  
recomposition spatiale**



## Chapitre 4

# Le port de San-Pedro, moteur du développement urbain et régional dans le Sud-Ouest ivoirien

*Atsé Alexis Bernard N'Guessan  
et Akou Don Franck Valéry Loba*

### Résumé

---

En Côte d'Ivoire, plusieurs initiatives d'aménagement et de développement ont été menées après l'indépendance. De toutes, celle conduite par l'Autorité pour l'aménagement de la Région du Sud-Ouest (ARSO) constitue un point focal de l'aménagement du domaine littoral. Cette initiative a donné naissance au port de San-Pedro, le deuxième du pays.

La présente réflexion s'interroge sur les impacts de ce port au niveau du développement urbain et de l'organisation de l'économie régionale.

En somme, l'objectif de ce travail est de mettre en évidence les fonctions géographiques majeures attachées à un port en milieu urbain, et son impact tant au niveau de l'organisation spatiale que des hommes et des activités économiques.

Pour ce faire, la méthodologie déployée s'est fondée sur la recherche documentaire, l'observation directe et la tenue d'entretiens avec les autorités municipales et celles du domaine portuaire.

L'étude confirme l'apport de la fonction portuaire au développement urbain et régional, et met en exergue les effets pervers de celui-ci. Le port de San-Pedro s'est retrouvé au centre du projet de construction de la nouvelle métropole dans le sud-ouest. Cette position stratégique a fondamentalement influencé sur les fonctions urbaines de la ville nouvelle de San-Pedro. L'organisation de l'espace urbain, des activités économiques autour des cultures d'exporta-

tion, la répartition spatiale de la population, la dynamique régionale, rien n'a échappé au rôle de ce centre de commandement.

**Mots-clés :** port, urbain, développement, économie, San-Pedro.

### Abstract

In Côte d'Ivoire, several development initiatives and development were carried out after independence. In all, one conducted by the Authority for the development of the South West Region (ARSO) is a focal point of the coastal area planning. This initiative gave birth to San-Pedro the second port of the country. This thinking reflects on the impact of the port on urban development and the organization of the regional economy. In sum, the objective of this work is to highlight the major geographical features attached to an urban port, and its impact both in terms of spatial organization of men and economic activities. To do this, the methodology deployed was based on documentary research, direct observation and interviews held with municipal authorities and those of the port area. The study confirms the contribution of the port function in urban and regional development, and highlights the negative effects of it. San-Pedro port has been at the center of the construction project of the new metropolis in the southwest. This strategic position has fundamentally impacted on urban functions of the new town of San-Pedro. The organization of urban space, economic activities around export crops, the spatial distribution of the population dynamics of the regional economy nothing has escaped the role of the command center.

**Keywords:** port, urban, development, economy, San-Pedro.

## INTRODUCTION

À la croisée des dynamiques économiques liées aux activités portuaires et au développement urbain, les villes portuaires présentent des réalités diverses. Jusqu'à nos jours de nombreuses disciplines tant dans le domaine de l'économie que dans celui des sciences de l'aménagement ont fait des villes portuaires leur champ de recherche sans toutefois parvenir à vider les questions que leur fonctionnement induit dans leur territoire hôte (Chaline 1994 ; 2001). Aborder la ville portuaire comme thème de recherche peut à ce titre paraître comme une aventure périlleuse tant les relations qui lient la ville à son port sont multiples. À cela, s'ajoute la complexité des échelles d'analyses qui ne permettent toujours pas d'apprécier les imbrications de l'un dans le fonctionnement de l'autre. De ce fait, aucune définition du concept de ville portuaire ne fait l'unanimité. La notion de ville portuaire change d'une discipline à une autre et parfois au sein d'une

même discipline. Ce qui conduit Chaline (1994) à s'interroger sur le particularisme de la ville portuaire. Il en arrive à se demander si la ville portuaire est objet spécifique au sein des échelles urbaines et suffisamment autonome au point de justifier des approches conceptuelles et méthodologiques distinctives.

Nonobstant la complexité conceptuelle et le particularisme qui entoure la ville portuaire, elle est admise depuis la révolution industrielle comme un facteur de développement et de progrès pour les villes.

Ce tableau met en avant la situation complexe des relations entre le port et la ville avec l'épineuse réalité des aménagements. En effet, aménager l'espace urbain d'une ville portuaire, c'est pouvoir concilier les aménagements propres au port et à l'espace urbain dans l'idée de créer une cohabitation harmonieuse entre le port et la ville. C'est aussi contribuer à la création d'une identité spatiale unique associant pleinement le port et la ville, sans une « fracture » entre les deux entités.

En Côte d'Ivoire, c'est de cette conception de la fonction portuaire que s'est inspiré le projet ARSO (Autorité pour l'aménagement de la Région du Sud-Ouest) pour construire la ville de San-Pedro, deuxième ville portuaire du pays localisée sur la façade atlantique dans le sud-ouest du pays (figure 4.1). Les aménagements initiés à cet effet sont-ils parvenus à la création d'une entité spatiale homogène alliant vie urbaine et fonction portuaire ? Quelle place la fonction portuaire a-t-elle occupé dans la conception du projet de construction de la ville ? Le port parvient-il à polariser son hinterland ? Est-il parvenu à créer un espace économique propre à lui comme le souhaitait le projet ARSO ?

La présente réflexion se donne comme objectif de montrer la place de la fonction portuaire dans la construction de la ville et ses capacités à coordonner une économie régionale sur la base d'une aire d'influence qu'il a su se façonner.

## MÉTHODOLOGIE

Répondre à ces interrogations a nécessité une collecte de données auprès de sources documentaires, par observation directe et entretiens.

Il nous a fallu mobiliser l'ensemble des rapports d'activités du projet ARSO rédigés entre 1970 et 1975. La consultation de travaux de chercheurs en l'occurrence des thèses, des mémoires et des ar-

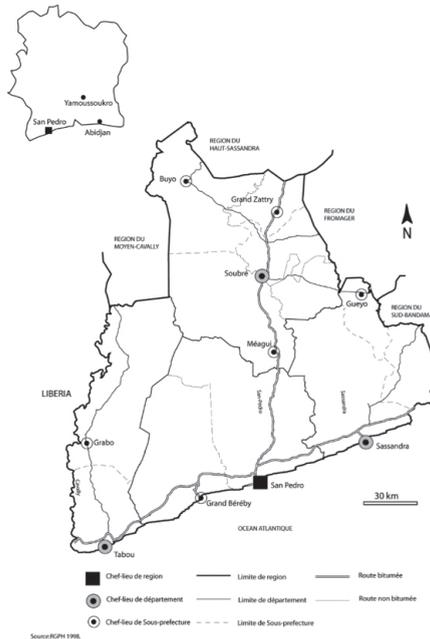
tibles ayant eu à traiter la question de l'aménagement du sud-ouest de la Côte d'Ivoire, de l'ARSO et du Port Autonome de San-Pedro (PASP) fait partie intégrante de cette recherche. La bibliographie nous donne une vue synoptique des différentes sources consultées à cet effet.

Des visites à San-Pedro se sont rendues nécessaires pour une observation du paysage urbain, de l'organisation de la vie socio-économique, des équipements et du cadre de vie. Aussi, les principaux foyers producteurs de cacao de l'hinterland ont été parcourus. Il s'agit d'une aire qui du littoral va jusqu'à 150 km à l'intérieur des terres. Ces visites se sont effectuées entre 2008 et 2016.

Les autorités municipales et du domaine portuaire nous ont entretenus sur la nature des relations qui lient ces deux entités dans un contexte de décentralisation ou la question des transferts de compétence constitue un sujet d'actualité.

Les données ainsi récupérées ont été traitées et organisées en deux parties. Une première partie aborde la participation du port dans la structuration de la ville et une seconde montre son rôle dans l'espace régional.

Figure 4.1 : Situation de la ville de San-Pedro



Source : RGPH 1998

## **1. Le port et la structuration de la vie socio-économique urbaine à San-Pedro**

### ***1.1. Le port au centre du projet de construction d'une métropole pour le sud-ouest de la Côte d'Ivoire***

À son accession à l'indépendance, la Côte d'Ivoire a très vite projeté de faire de la partie sud-ouest de son territoire, une région à grande capacité de création de richesse, et un véritable moteur pour la croissance de son économie de plantation et le développement de son agro-industrie. Cet espace du reste encore vierge et faiblement occupé d'un point de vue démographique, en avait les ressources tant du point de vue de la disponibilité foncière que de ses paramètres bio climatiques apparentés au régime climatique de type équatorial. Avec une ouverture sur la mer marquée par alignement de falaise rocheuse sur environ 100 km, cette portion du littoral ivoirien finissait par apparaître comme un espace stratégique pour le développement économique de la Côte d'Ivoire.

Ce vaste programme ambitionné par l'État qui avait pour objectif de créer un espace de développement dans le sud-ouest du pays était directement piloté par la présidence de la république. Ainsi, de par le décret n° 69-546 du 22 décembre 1969, la société d'État dénommée ARSO (Autorité pour l'aménagement de la Région du Sud-Ouest) vit le jour. Cette société d'État se devait de proposer un plan de création d'une ville portuaire qui devait jouer le rôle de moteur et de pôle de croissance économique pour cette portion du territoire ivoirien. Ainsi, San-Pedro qui n'était qu'un petit village de pêcheurs constitué de quelques cases, a été choisi pour devenir une capitale régionale et accueillir un port. De 1969 à 1980, San-Pedro et sa région ont bénéficié de moyens spéciaux appropriés à un aménagement optimal de leur espace devant conduire à un développement régional intégré. L'ARSO fut défini comme une société de développement à compétence régionale. Ses principales activités devaient aboutir à désenclaver la région du Sud-Ouest, la mettre en valeur en initiant des relations d'ordre socioéconomique entre la nouvelle ville de San-Pedro et son hinterland.

Sa priorité était de concevoir le schéma directeur d'aménagement de la région et de veiller à son exécution. Le point focal de cette intervention de l'ARSO fut la construction de la ville de San-Pedro et de son port (Haeringer, 1970 ; ARSO, 1973).

Cette opération est définie comme une vaste entreprise de géographie volontaire. Elle visait à faire de San-Pedro, la capitale

d'une région couvrant 37 000 km<sup>2</sup> et s'étalant sur 250 km de côte. L'opération a nécessité des financements provenant de l'État de Côte d'Ivoire et de bailleurs de fonds européens essentiellement constitués par la France, l'Allemagne et l'Italie. Le coût total estimé du projet s'élevait à 19,253 milliards de Franc CFA. Le tableau 4.1 ci-après présente les apports des partenaires à l'initiative ARSO.

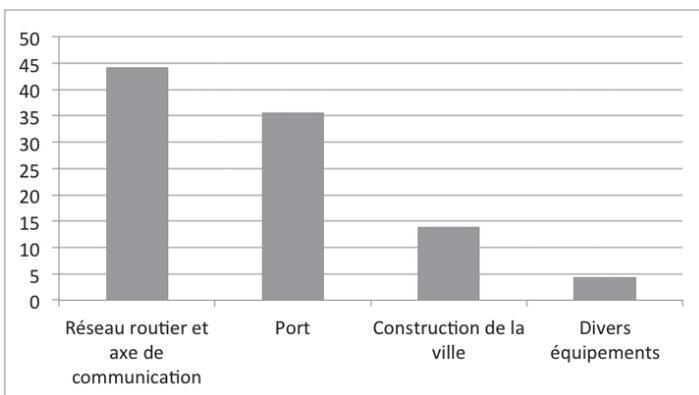
Tableau 4.1 : Contributions des partenaires au projet ARSO

Origine des contributions	Proportions ( %) des participations au budget
Allemagne	25,74
Côte d'Ivoire	23,61
France	37,59
Italie	13,06

Source : ARSO, 1973

Environ la moitié des ressources financières mobilisées pour l'ARSO a été consacrée à la construction du port et de la ville. Dans cet ensemble, le port a à lui seul absorbé 75 % des dépenses engagées. Pour ce qui est des routes et des axes de communication, on estime à un peu plus de 44 % le montant du budget qui leur a été alloué. La figure 4.2 ci-dessous rend compte de cette répartition.

Figure 4.2 : Répartition du budget d'exécution de l'ARSO



Source : ARSO, 1973

Cette répartition confirme bien l'importance accordée à la fonction portuaire dans le projet ARSO. L'exploitation de l'importante façade océanique dont dispose San-Pedro et sa région passait nécessairement par la construction d'une infrastructure économique de première importance comme un port en eau profonde. Cette importance accordée à la fonction portuaire dans le processus de planification de San-Pedro et sa région sera encore nettement perceptible dans la mise en place du projet urbain en lui et de l'urbanisme qui l'accompagne.

La section qui suit nous présente comment le port a influencé l'organisation de l'espace urbain.

### ***1.2 Les apports du port dans la géographie des fonctions urbaines à San-Pedro***

La ville s'est développée sur une portion de terre circonscrite à l'est par le fleuve San-Pedro, à l'ouest par la lagune Digboué, enfin au sud et au sud-est par le front de mer et des collines boisées alternant avec les dépressions marécageuses. Cette disposition déterminée par le contexte de la topographie du site ne pouvait permettre qu'un emplacement de la zone portuaire dans la partie sud-est de la ville. En effet, dans cette partie méridionale de la ville, (circonscrite entre la pointe Est de la lagune Digboué, l'embouchure du fleuve San-Pedro et l'axe menant à Abidjan) le relief relativement plat a facilité l'aménagement du port. De cette position adossée au front de mer, le domaine portuaire est devenu la pièce centrale régissant la structuration de la vie socioéconomique dans l'espace urbain. De plus, de ce littoral les liaisons avec les autres parties de la ville dans la partie nord pourraient être ainsi appréhendées avec moins de difficultés du fait de la topographie moins accidentée donc plus clémente. Quoique quelque peu marécageux donc impropre à l'urbanisation, d'importants aménagements ont rendu la périphérie de l'espace portuaire viable permettant ainsi de faciliter l'intégration des différentes séquences topographiques de la ville à savoir les basses plaines du front de mer avec les plateaux du continent. Néanmoins au-delà de la rive gauche du fleuve San-Pedro, tout comme le sud de la lagune Digboué, l'aspect morcelé du plateau n'a pas favorisé une urbanisation plus intense.

Dans le prolongement nord-ouest de la zone portuaire, se concentre la majeure partie des espaces aménagés et habités. Ces espaces aménagés à des fins résidentielles se dressent comme une bande parallèle au domaine du port. Cette zone résidentielle se compose des quar-

tiers de standing tout aussi divers que variés. Plus proche de la zone portuaire les quartiers Poro 1 et 2 sont nettement distinguables dans la trame urbaine. Ils étaient dédiés à accueillir une partie des logements réservés aux travailleurs du port. Si le premier a une emprise de 60 ha avec des logements économiques, le second ne s'étend que sur 25 ha avec des logements individuels de moyen *standing*. Faisant office de centre-ville, Mohikrako s'étend sur une quarantaine d'hectares et se situe dans le prolongement nord-ouest du quartier Poro 2. Il regroupait les sièges de quelques entreprises exerçant dans le domaine portuaire. Quant au quartier lac, cerné par l'aéroport et la zone industrielle sud, il doit sa dénomination à la proximité d'une portion de la lagune Digboué et abrite des logements de moyen *standing* construits sur 40 ha. Ce quartier aussi servait de cité résidentielle pour les cadres du port. Entièrement coupé du bloc résidentiel, le quartier Balmer situé sur le front de mer est la zone résidentielle de haut standing de la ville. Les résidences construites couvrent une superficie de 60 ha. Cet espace abritait les coopérants (majoritairement de nationalité française) en service dans le domaine portuaire.

Beaucoup plus au nord, soit à environ 2 km des berges de la lagune Digboué, se dresse une succession de collines d'altitude moyenne avoisinant 20 m, qui allaient progressivement connaître une urbanisation peu assistée et devenir le « célèbre » Bardo. Bardo est un quartier précaire de San-Pedro. Il est reconnu pour être le plus grand bidonville en Afrique de l'Ouest. Il est aussi une conséquence de la fonction portuaire de la ville. Selon le RGPH 1998, il concentre plus de 80 000 habitants. Ce bidonville s'est développé selon ENSEA-IRD (1998) au fur et à mesure que l'activité économique liée au trafic portuaire prenait de l'ampleur. Dans cet espace s'est projeté l'ensemble de travailleurs non prévus par la structuration de la ville portuaire méridionale adossée au front de mer. Bardo apparaît comme un appendice développé du fait de l'afflux de populations exerçant des activités temporelles et/ou informelles liées à la vie portuaire. Le contraste qu'offre Bardo a failli être résorbé par l'émergence du quartier Seweké qui le jouxte. Mitoyen à Bardo côté Est, le quartier Seweké dont la superficie est estimable à 40 ha est le fait de lotissements privés, où s'alternent dans le paysage promotions immobilières et habitations peu structurées. L'afflux constant de population vers le Bardo n'a pas pu ralentir sa croissance.

En guise de conclusion à cette section, retenons que le site de San-Pedro fortement tourmenté par une succession d'interfluves n'a pas facilité la tâche des urbanistes dont la mission était de mettre le port au centre de la vie socioéconomique. Le remblaiement de

zones basses marécageuses a failli compromettre cette ambition. Les premiers travaux ont démarré, notons-le, en 1968. Ils ont permis de voir surgir de terre le noyau initial de la ville constitué essentiellement autour de la zone portuaire. Le port était le centre d'un espace urbain, avec en périphérie une zone résidentielle et un espace administratif abritant le siège des entreprises et des services publics. Ce projet urbanistique a vu se greffer à l'espace urbain, un immense quartier d'habitation précaire lui aussi résultant de la vie portuaire, créant ainsi un bicéphalisme architectural dans le paysage de San-Pedro (figure 4.3).

La section qui suit décrit les manifestations de ce bicéphalisme au niveau de la répartition de la population, des équipements de base et des infrastructures.

Figure 4.3 : Plan de la ville de San-Pedro



Source : Atlas des dix grandes villes de Côte d'Ivoire, 2010

### *1.3 San-Pedro : la ville aux deux visages*

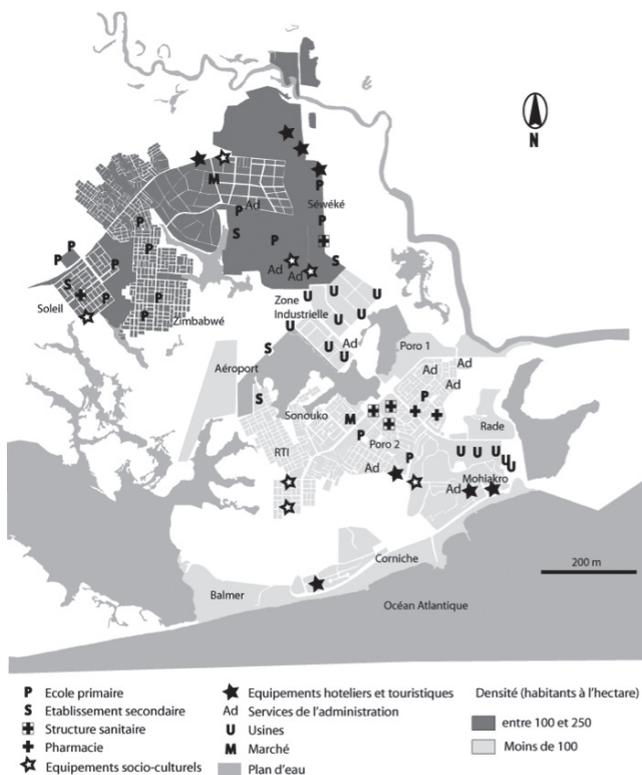
La dynamique urbaine qu'a connue la ville de San-Pedro depuis l'amorce du projet ARSO, l'a inexorablement conduit à la constitution d'un espace urbain socialement ségrégué. D'un côté la ville portuaire formelle adossée au front de mer et d'un autre un hinterland continental plus au nord mal intégré au contexte économique urbain ou s'est improvisée une vie urbaine étrangère aux normes urbanistiques.

Dans cette partie de la ville, l'occupation anarchique de l'espace urbain est une conséquence de l'immigration mais en plus le corollaire d'un système foncier peu attentif aux besoins d'une population sans cesse croissante. Dans la logique foncière de la puissance publique, le sol urbain ne pouvait être cédé que sous forme de baux emphytéotiques accordés uniquement aux structures immobilières. Conduisant ainsi une frange importante de la population à se réfugier dans un informel résidentiel fait de logis précaires. En somme, si San-Pedro a rapidement étendue ses tentacules, c'est globalement par le biais de cette précarisation des logements qui l'a progressivement bidonvillisé. De 335 ha en 1975 essentiellement constitués par les lotissements de la ville légale conduite par l'ARSO, on est passé à 1800 ha en 2000 pour finalement évaluer l'espace bâti à près de 2 340 ha en 2007-2008 (HAERINGER 1970 ; PSDAT – ministère du Plan, 2008) dont plus des 2/3 sont le fait d'une occupation spontanée et illégale. On note que cette occupation non réglementaire est le fait de 75 % de la population de San-Pedro (RGPH, 1998 ; 2014).

La jonction entre la ville portuaire et la ville informelle se fait par l'entremise de la zone industrielle qui de facto devient le nouveau centre-ville. D'importantes inégalités sont observables entre les deux composantes majeures de San-Pedro que tout oppose sur les plans architectural et socioéconomique.

Le statut administratif de San-Pedro lui vaut de disposer d'une gamme variée d'équipements et de services, qui ne se concentrent majoritairement que dans la partie sud de la ville. Le déséquilibre qui apparaît dans la distribution des équipements de service est la première manifestation de la ségrégation de fait que connaît la ville (figure 4.4). La partie nord doublement plus dense démographiquement que la partie sud est défavorisée dans la répartition des services. On observe que 75 % des 221 ha mobilisés par l'implantation des équipements se localisent dans la ville portuaire au sud.

Figure 4.4 : Répartition des équipements dans la ville de San-Pedro



Source : BNETD, PSDAT, ministère du Plan, 2008

L'enquête socioéconomique réalisée par le BNETD en 1996, montre que 99 % des ménages dans la partie nord de la ville ne possèdent pas de ligne téléphonique, 70 % manque de l'eau potable et d'électricité. Toujours dans cette partie de la ville, les latrines traditionnelles forment 76 % du réseau d'assainissement urbain. Les égouts rencontrés sont surtout dans les quartiers lotis de la ville portuaire (Poro, Lac, Nitro, Seweké et Balmer). En somme, 68 % des ménages sous équipés se concentre dans les quartiers précaires (Bardo, Sotref, Colas et Soleil).

Ces faibles taux de couverture notamment en adduction en eau potable et en électricité, sont en partie dus à la difficile extension de la voirie bitumée. En effet, l'extension des réseaux d'alimentation en eau et en électricité, est intimement dépendante de l'itinéraire emprunté par la voirie. À l'origine l'ARSO avait doté San-Pedro de 40 km de bitume essentiellement concentré dans la partie sud de la ville et d'environ 45 km de linéaire non bitumé. La pression exercée

par la circulation des « poids lourds » a vite fait d'entamer puis de dégrader la voirie. L'état actuel de cette voirie d'ailleurs inégalement répartie sur l'ensemble de la ville n'est guère reluisant. Environ 50 % de la voirie se trouve dans un état de dégradation avancée et est parsemée de nids-de-poule. Les secteurs les plus défavorisés de la ville regroupent les quartiers de la partie nord ainsi défavorisés vis-à-vis de la place portuaire au sud. Dans ces espaces septentrionaux de forte concentration humaine (plus de 250 habitants à l'hectare) les voies bitumées se font rare comme c'est le cas au Bardo ou seulement 4 km de voirie ont été bitumés. Dans ces conditions, il est difficile d'entreprendre des extensions des différents réseaux, d'où l'aspect sinistré des quartiers nord de la ville. Le port a certes organisé la vie urbaine de San-Pedro, mais y a produit des inégalités sociales qui marquent et structurent ses paysages urbains.

#### ***1.4. Une ville à la fonction portuaire réceptacle de flux migratoire : le nouvel eldorado***

La croissance démographique de San-Pedro peut être appréhendée comme spectaculaire. De 1972 à 1973, la ville a vu sa population passer du simple au double, de 13 419 à 27 550 habitants. Plus globalement, durant la période d'exécution des chantiers de l'ARSO entre 1969 et 1975, la population de San-Pedro a été multipliée par 9. Elle est passée de 3 800 à 31 600 habitants. Le facteur déclenchant cette dynamique a été l'ouverture du port. Cet ouvrage a fait de San-Pedro un pôle d'attraction et de concentration humaine. La croissance enregistrée par San-Pedro s'illustre par le taux d'accroissement moyen annuel estimé à plus 6 % entre 1975 et 1988. Jusqu'au début des années 1990, la ville conservait son même rythme de croissance démographique. Le RGPH 1998 indiquait pour les années à venir (horizon 2020), un doublement de la population sur des intervalles de temps plus réduit. Depuis l'amorce des années 2000, la ville connaît une croissance très rapide, évaluée à plus de 6,8 % par an. En 2004, les estimations du PSDAT (Programme de Soutien à la Décentralisation et à l'Aménagement du Territoire : Premier secteur de concentration dans le Programme indicatif national du 8<sup>e</sup> Fonds Européen de Développement), évaluaient sa population à 220 000 habitants.

Ce rapide accroissement de la population est d'une part le fait des vagues d'immigration de ressortissants de la sous-région ouest africaine et d'autre part des populations issues des autres régions de la Côte d'Ivoire (ARSO, 1973 ; Essan, 1995 ; ENSEA-IRD, 1998). Ces migrants constituent une main d'œuvre à bon marché pour le port

et les activités économiques qui en dépendent. San-Pedro en tant qu'une ville entrepôt du cacao exerce une attraction fortement marquée et perceptible sur les populations paysannes de l'hinterland. Le BNETD (Bureau National d'Études Technique et de Développement) créé en 1977, qui a en charge la direction des grands travaux de l'État (1996) indique que les ouvriers en provenance de l'arrière-pays du port de San-Pedro, se sont par la suite installés dans la ville. La même source stipule que le trop plein de population rurale du fait de la paupérisation qui frappe les campagnes se déverse en ville dans l'espoir que le port réalise le rêve de l'eldorado.

L'impact de leur immigration est fort perceptible dans la dynamique d'occupation de l'espace urbain. Un quartier comme « Bardo » et ses extensions en sont la preuve tangible. L'aspect cosmopolite de la population d'immigrés socio économiquement mal intégrés au tissu professionnel urbain est la preuve que la ville et son port constituent un eldorado.

Si cette tendance migratoire observée se maintient encore une décennie, San-Pedro pourrait devenir la 3<sup>e</sup> ville ivoirienne après Abidjan et Bouaké, reléguant du coup Daloa à la 4<sup>e</sup> place.

Les incidences de l'activité portuaire ne sont pas seulement perceptibles qu'au niveau de la vie urbaine de San-Pedro. À l'échelle régionale des répercussions sont aussi observables. La vie économique de l'hinterland a subit les influences du déroulement des activités portuaires. La seconde partie de notre réflexion en fait écho en montrant la portée de l'aire d'influence du port de San-Pedro dans le contexte régional.

## **2. Le port et l'organisation de l'espace régional**

Dans le processus de colonisation en Côte d'Ivoire, le pouvoir colonial a adopté une politique d'exploitation. Celle-ci a donné lieu à la mise en place d'un minimum d'infrastructures nécessaires à l'exploitation et à l'exportation des richesses du territoire de Côte d'Ivoire.

Si l'Est de la Côte d'Ivoire a fait l'objet d'une certaine mise en valeur, ce n'est pas forcément le cas de l'Ouest. Toutefois, les axes routiers hérités de l'époque coloniale n'ont pas connu un développement véritable aussi bien à l'ouest qu'à l'est. La région du Sud-Ouest présentait trois caractéristiques : son isolement, son manque absolu d'infrastructures, la faible densité de sa population. Dans le cadre

d'un plan global de mise en valeur du pays, cette portion du territoire va faire l'objet d'une attention particulière de Félix Houphouët-Boigny, déjà en 1959 alors qu'il était premier ministre de la Côte d'Ivoire.

### ***2.1. La création du réseau de communication et l'amorce de la polarisation de l'espace agricole par San-Pedro***

#### **2.1.1. Les raisons du choix de San-Pedro**

La région du sud-ouest représentait un potentiel immense à exploiter suivant trois facteurs. D'abord l'absorption de la population qui connaissait un accroissement démographique rapide, par l'accueil des ressortissants des régions surpeuplées du nord et les populations du centre poussées à l'émigration après la mise à eau du barrage de Kossou. Ensuite, la possibilité de mettre en valeur le potentiel économique au-delà de la production sylvicole prometteuse eu égard au couvert forestier dense. Il y avait la possibilité de développer l'agriculture vivrière et l'agriculture pérenne sans oublier l'exploitation des ressources du sous-sol. Enfin, il existait la possibilité d'évacuer plus aisément la production économique jusque-là handicapée par la longue distance entre les lieux d'exploitation et le port d'Abidjan.

Suite aux études d'urbanisme du bureau central pour les équipements d'outre-mer (BCEOM) réalisées en 1964 puis celles du Bureau National d'Études Techniques et de Développement (BNETD) qui envisageait à l'horizon 1975, une ville de plus de 100 000 habitants, le site pour la construction de la ville est choisi, situé à 2 à 5 km à l'ouest du port.

#### **2.1.2. La mise en place d'un réseau embryonnaire de communication graduellement renforcé**

En dehors du projet de création d'un port et d'une ville nouvelle, il y avait la création d'un réseau routier qui devait assurer la desserte du nouveau pôle urbain de San-Pedro. Ce réseau long de 420 km devait relier, suivant trois grands axes San-Pedro à diverses villes de la région. La structuration des axes est la suivante :

- l'axe littoral est-ouest allant de Sassandra à Tabou et passant par San-Pedro et Grand-Béréby ;
- l'axe nord-sud reliant Issia à San-Pedro en passant par Soubré ;

- l'axe nord-sud plus orienté vers l'ouest. Il s'agit de la route reliant les localités de Taï et Tabou. Elle doit joindre à terme Soubré à Taï par une liaison transversale et s'achever par une liaison directe San-Pedro/Taï.

Entre 1969 et 1981, le bilan routier établit fait état de ce qui suit :

- les routes bitumées passent de 15 km à 228 km ;
- les routes en terre et les pistes de 1 579 km à 3 107 km.

Quelques tronçons routiers ont vu la participation directe de l'ARSO dans leur construction. Il s'agit de : San-Pedro/La Méné : 37,5 km ; La Méné/Pont Weygand : 47,1 km ; San-Pedro/ Néro : 34,5 km ; La Méné/ Soubré : 93,8 km ; Soubré/ Issia : 73,4 km.

Aujourd'hui, le réseau routier du district du Bas-Sassandra qui abrite le port de San-Pedro comprend 7 251 km de routes en terre et 471 km de routes bitumées. D'une manière générale, les entreprises installées dans l'hinterland du port de San-Pedro utilisent essentiellement trois voies pour l'acheminement de leurs marchandises. Il s'agit de l'axe Issia/San-Pedro, l'axe Tabou/San-Pedro et l'axe Sassandra/San-Pedro. L'axe Issia/San-Pedro est la principale voie d'acheminement des marchandises du port de San-Pedro. L'importance de cet axe vient de ce qu'il est un passage obligatoire pour le trafic provenant des régions de Man, Guiglo, Gagnoa et Daloa. Selon le PASP (2011), 74 % des industries installées dans l'hinterland du port utilisent régulièrement l'axe Issia/San-Pedro pour acheminer leur trafic. On compte parmi elles des industries de bois (41 %), de café/cacao (25 %) et de caoutchouc. L'axe Tabou/San-Pedro est utilisé par 12 % de ces industries tandis que l'axe Sassandra/San-Pedro est utilisé à hauteur de 13 %.

Les différents axes qui mènent au port de San-Pedro sont menacés par des risques d'affaissement et de coupure. À ce jour, l'axe Sassandra/San-Pedro qui fait partie de la « côtière » est de moins en moins utilisé, compte tenu de son état de dégradation avancée. L'axe Issia/San-Pedro gagne en importance parce que présentant un meilleur profil.

## *2.2 Les échanges port-hinterland et le renforcement du pouvoir de commandement de San-Pedro sur la vie économique régionale*

### 2.2.1 Genèse de la transformation économique dans l'hinterland du port de San-Pedro

Le sud-ouest de la Côte d'Ivoire porte une caractéristique spécifique, celle d'une région qui a fait l'objet d'une expérience d'aménagement du territoire menée entièrement par les autorités ivoiriennes elles-mêmes. Le choix de San-Pedro comme tête de pont pour l'acheminement des produits agricoles, ligneux et miniers dont regorge l'arrière-pays a fait du port et de la ville d'emblée, le levier principal dans l'exercice du pouvoir économique. La région jadis « vide » d'hommes et recouverte de forêts primaires a été progressivement remplacée par des plantations de cacao, palmier à huile, hévéa qui s'étendent sur de vastes superficies.

Le front pionnier rural qui est à la base de la transformation des zones forestières en plantations de la région du sud-ouest est sans doute un cas unique en Afrique de l'ouest, de brassage pluriethnique constitué de flux de migrants venus de l'ensemble du pays et des pays voisins. Aujourd'hui, trois grands groupes de populations cohabitent dans la région, et sont les acteurs principaux du développement de l'économie régionale : les autochtones dont les kroumen (Tabou, San-Pedro), les Bakwé (Méagui, San-Pedro), les bété (Soubré) et les Oubi (Taï), Wegné, Néyo et Godié (Sassandra) ; les allochtones dont les Senoufo, Baoulé, Lobi, Agni, Yacouba, Gouro etc. ; les allogènes venus d'autres pays : burkinabés, maliens, guinéens, ghanéens, béninois, togolais, libériens, mauritaniens etc.

Suivant les faits, l'histoire de l'établissement du front pionnier régional est indissociable du projet de désenclavement de la zone forestière, en particulier dans le pays Bakwé borné à l'est par le fleuve Sassandra, à l'ouest par le massif forestier de Taï, au sud par la mer. Celui-ci sera mené en trois temps :

- dès 1970, les aménageurs réaliseront un important axe routier traversant la forêt du sud au nord, franchissant le Sassandra par un pont en béton et établissant la jonction entre le port de San-Pedro et la ville de Man, capitale de l'Ouest ivoirien ;
- en 1974 et 1975, cinq projets agro-industriels sont lancés, soit : un bloc rizicole de 800 ha situé à la périphérie nord de San-Pedro ; une plantation d'hévéa de 5 000 ha valorisée par la société africaine de plantations d'hévéa (SAPH) ; une plantation expérimentale de 900 ha de pins et d'eucalyptus, gérée

par la société de développement des forêts (SODEFOR) dans la sous-préfecture de San-Pedro ; une opération de création de petites et moyennes entreprises (PME) agricoles couvrant 20 000 ha et destinée à l'agro-exportation ;

- un sixième projet, élaboré en 1976, met en réserve quelque 350 000 ha de forêts en vue de la production de pâte à papier.

Les plantations industrielles régionales, de palmier et d'hévéa, essentiellement emploient un nombre d'agriculteurs importants, de l'ordre de 35 000 pour l'hévéaculture réalisée d'une part, par la société africaine de plantations d'hévéa (SAPH) sur 5 300 ha, d'autre part par la société des caoutchoucs de Grand-Béréby (SOGB) sur près de 14 000 ha. Ces complexes disposent de 24 villages hébergeant les travailleurs, et sont dotés d'infrastructures sanitaires et scolaires. Les plantations modernes de palmier à huile gérées par Palminindustrie sont implantées, *via* cinq ensembles agro-industriels des sous-préfectures voisines et occupent 5 000 agents permanents résidents auxquels il faut ajouter 3 500 planteurs exploitant environ 22 000 ha. Toutes les productions sont convoyées par la suite vers la ville de San-Pedro qui joue ici le rôle de centre de groupage et de commercialisation pour toute la sous-région.

À partir de ce premier noyau, le couvert végétal dense de l'hinterland du port de San-Pedro a été progressivement reconverti en surfaces de cultures d'exportation. Les activités agricoles qui constituent le moteur de développement et de croissance de l'hinterland du port peuvent être scindées en quatre grands groupes. Ce sont :

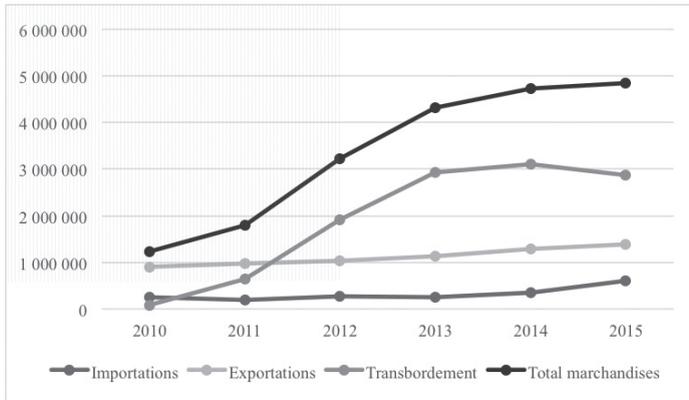
- les cultures d'exportation (café, cacao, hévéa etc.) privilégiées dans la région au détriment des cultures vivrières (riz, banane, maïs, manioc etc.) ;
- l'exploitation forestière ;
- les cultures vivrières dont les producteurs, confrontés aux problèmes d'engrais, de semence et de pesticides, se contentent d'exploiter de petites superficies ;
- la pêche artisanale maritime largement dominée par les pêcheurs d'origine ghanéenne.

### 2.2.2. Le couple ville/port, plaque tournante et point focal de l'économie de l'hinterland

Le potentiel de l'hinterland du port de San-Pedro, encore largement inexploité, est très riche et varié. Il constitue un facteur clé de développement pour le port qui nourrit de grandes ambitions. Ces ambitions justifient les projets porteurs de développement inscrits au programme des autorités du port de San-Pedro. La ville se caractérise par la présence de nombreuses unités industrielles et de conditionnement pour les différents produits en provenance de l'hinterland. Au sein de ces entités, ils subissent soit une semi-transformation, soit un simple conditionnement pour répondre aux normes sur le marché international. À côté des unités industrielles, on note des magasins de stockage au sein de la zone portuaire. Ils servent à rapprocher les marchandises du navire avant l'embarquement proprement dit. Tout ceci donne à San-Pedro l'aspect d'un « grand magasin à ciel ouvert » où se côtoient hommes, machines et véhicules de transport avec comme point de mire le port, lieu de chute de toutes les opérations effectuées en amont. En clair, l'hinterland est le fournisseur en produits bruts et la ville, le lieu de groupage, de transformation, de conditionnement avant le transfert vers le port. Le port à son tour accueille les différents navires qui se chargent de porter les cargaisons vers les destinations voulues. Ce schéma d'opérations est valable à quelques exceptions près pour les produits en provenance de l'extérieur. Une fois débarqués au port, ils sont acheminés vers les unités de transformation puis de là, évacués vers les différentes destinations dans l'hinterland national comme international.

Au titre des opérations d'exportation et d'importation, on enregistre une multitude de produits. Ces cinq dernières années, le trafic global du port de San-Pedro a connu les niveaux les plus élevés depuis son existence. Il a atteint 4 851 390 tonnes en 2015 (figure 4.5). Pour l'année 2016, l'objectif visé est le cap de 5 000 000 de tonnes, tous trafics confondus.

Figure 4.5 : Trafic du port de San-Pedro de 2011 à 2015



Source : statistiques PASP, 2015

Les exportations sont essentiellement le fait du cacao et ses dérivés (masse de cacao, chocolat, tourteaux), du café, du bois et ses dérivés (débités, placages, charbon de bois, bois séchés, grumes, produits finis) du caoutchouc, du palmier à huile et ses dérivés (huile de palme brut, amandes palmistes, tourteaux amande de palmiste). Depuis quelques années, de nouveaux trafics sont (ré) apparus dans les activités du port de San-Pedro. En effet, en 2013, le port de San-Pedro a enregistré après pratiquement vingt années d'absence (1994) des cargaisons de coton en provenance du Mali et du Burkina Faso. On note également un trafic d'anacarde (noix de cajou) depuis 2012 ainsi que divers autres produits. Concernant l'anacarde, pour l'année 2015, la production de l'arrière-pays du port de San-Pedro est estimée à 46 % de la production nationale, soit environ 250 000 tonnes. Ces trafics dont le port de San-Pedro ne reçoit qu'une certaine partie sont appelés à progresser avec le temps, à condition que certaines exigences soient remplies.

Au niveau des importations, on enregistre les produits cimentiers (*clinker*, laitier, gypse, ciment importé), les produits alimentaires (riz, poisson congelé, viande fraîche, blé), les engrais, les équipements miniers et divers autres produits. Longtemps focalisées sur les produits cimentiers et le blé, les importations au port de San-Pedro se diversifient au fil des années avec le poisson congelé et la viande fraîche ainsi que les engrais et le riz. Les engrais et le riz sont des

segments d'avenir pour le port de San-Pedro. En effet, l'arrière-pays du port regorge de cultures pérennes (café, cacao, hévéa, palmier à huile, coton, anacarde etc.) qui nécessitent de l'engrais pour de meilleurs rendements. L'approvisionnement en engrais du marché potentiel estimé à 100 000 tonnes que représente l'arrière-pays du port de San-Pedro, a vu l'installation de la Société d'engrais, d'amendements et de phytosanitaires de Côte d'Ivoire (SEAP CI), qui opère depuis 2011 au port. D'ailleurs, le trafic d'engrais est en progression avec respectivement 13 606 tonnes en 2012, 20 290 tonnes en 2013, 43 053 tonnes en 2014 et 28 032 tonnes en 2015. Le trafic d'engrais pourrait intéresser également les pays enclavés comme le Mali, le Burkina Faso ainsi que la Guinée et le Libéria, qui ont tous une économie agricole active.

Le riz en tant que denrée très présente dans l'alimentation des populations en Côte d'Ivoire est aussi prometteur pour le port de San-Pedro. La population de l'arrière-pays du port estimée à 8,5 millions d'habitants pour une demande évaluée à 330 000 tonnes de riz importé (37 % de la demande nationale), est aussi un créneau non négligeable. Même si pour l'heure les opérateurs du secteur sont installés à Abidjan et opèrent à partir de son port, rien n'empêche que ces derniers ne le fassent aussi par le port de San-Pedro.

### **3. Dynamisation de l'économie régionale de plantation**

Dans le processus de mise en valeur du sud-ouest, il était prévu des zones spécialement aménagées ou périmètres de peuplement. Ceci en vue de regrouper les autochtones dispersés jusqu'alors dans une multitude d'unités de résidence, ainsi que les allochtones, notamment les 60 000 baoulés déguerpis du périmètre d'inondation de la retenue de Kossou. Dans cette opération, c'est finalement quelques périmètres qui ont vu le jour, et à peine 3 500 migrants du barrage qui se sont implantés durablement. En clair, il s'agit d'une migration spontanée qui a assuré le gros du peuplement de la région, avec notamment les Baoulé 37,5 % de la population rurale en 1988 et les Burkinabé 34,4 %, tandis que les autochtones Krou et Bakwé comptent pour moins de 10 % des effectifs régionaux. En 1993, 3 % des chefs d'exploitations agricoles sont d'origine Baoulé, et 42 % sont des voltaïques et autres allogènes, 27 % sont des autochtones.

La dynamique de peuplement de la région sud-ouest s'est suivie d'une dynamique agricole sans précédent. À la suite des exploitants forestiers qui s'attaquaient en premier au couvert forestier dense, les

paysans défrichaient pour créer des plantations, essentiellement pour les cultures pérennes (café, cacao, palmier à huile etc.). Les gains issus de la pratique de ces cultures ont fortement stimulé l'extension des exploitations. Par exemple pour le cacao, le gain d'une journée de travail s'élevait à 1 650 FCFA. Ce qui a occasionné un délaissement des cultures vivrières au profit des cultures d'exportation. L'état des productions pour le café et le cacao donne ce qui suit pour la période 1982-1983 et 1989-1990.

Tableau 4.2 : Productions (en tonne) de café et cacao dans la région du Bas-Sassandra et le département de San-Pedro

<b>Cacao</b>	<b>Production 1982-1983</b>	<b>Production 1986-1987</b>	<b>Production 1989-1990</b>	<b>Production 1996-1997</b>
Nationale	259 965	610 926	752 352	915 000
Bas-Cavally	27 138	108 780	133 902	154 822
% national	(10,4 %)	(17,8 %)	(17,9 %)	(16,9 %)
Dép. San-Pedro	73	5 153	39 737	32 602
% région	(0,0 %)	(4,7 %)	(29,7 %)	(21,1 %)
<b>Café</b>				
Nationale	210 587	270 580	284 499	278 158
Bas-Cavally	16 418	18 072	14 909	36 154
% national	(7,8 %)	(6,7 %)	(5,2 %)	(13,0 %)
Dép. San-Pedro	6	1	4 315	7 819
% région	(0,09 %)	(5,9 %)	(28,9 %)	(21,6 %)

Source : À partir de données CSPPA

La population de la région à continuer de croître et avec elle le développement de l'agriculture. Selon le RGPH 2014, le District du Bas-Sassandra compte 2 280 58 habitants, soit 10,1 % de la population ivoirienne. On dénombre 826 666 habitants pour la région de San-Pedro, 1 053 084 habitants pour la région de la Nawa et 400 798 habitants pour la région du Gbôklè.

## CONCLUSION

San-Pedro peut être cité au nombre des ports dont les impacts sur la structuration et le développement urbain sont manifestes. À la fois évidents et complexes, ils ont suscité ces trois dernières décennies l'intérêt des géographes ivoiriens (Kablan, 2000 ; Tapé, 2004 ; N'guessan, 2009, Loba, 2010, N'guessan et Loba, 2015). Les recherches initiées confirment la remise en question de la conception

ancienne qui veut que la ville portuaire soit un espace homogène. San-Pedro ne confirme pas ce postulat. Le caractère mixte et dualiste qu'offre son paysage architectural et socioéconomique, est le point focal de la conformité d'avec la conception ancienne.

Les mutations spatiales et sociodémographiques enregistrées depuis 1970, donnent à San-Pedro un aspect hétéroclite qui lui vaut le profil d'une ville en situation de mal développement. Nonobstant les difficultés apparues au cours de sa croissance, la vie urbaine et régionale n'a cessé de dépendre des activités portuaires. Si des solutions à la crise que vit la ville doivent être émises, elles devraient l'être dans la logique de la vision portuaire voulue par l'ARSO.

La ville, son hinterland et le port connaissent des évolutions importantes qui sont concomitantes, en partie convergentes mais parfois concurrentielles et conflictuelles. Faire converger les intérêts de ces entités est un défi auquel doivent faire face les acteurs de la gouvernance locale et une exigence pour le développement régional.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ADALBERT N. (1998), *San-Pedro : dynamismes et synergies de l'économie locale*, Étude de cas du programme « Relance des économies locales en Afrique de l'Ouest », Programme de développement municipal, Club du sahel, Délégation de la Commission de l'Union Européenne en Côte d'Ivoire OCDE/SAH/D (98) 481, juillet, 104 p.
- ARSO (1970), *Justification de la mise en valeur de la région sud-ouest*, Abidjan, 33 p.
- ARSO (1970), *Demain le sud-ouest*, Abidjan, 66 p.
- ARSO (1970), *San-Pedro, pôle de développement du sud-ouest*, Abidjan, 110 p.
- ARSO (1973), *Recensement de la ville de San-Pedro*, Abidjan, 37 p.
- ATTA K. (1975), *Étude des espaces urbains des villes de Côte d'Ivoire*, Université de Côte d'Ivoire, IGT, Abidjan, 120 p.
- CHALINE C. (1994), « Une nouvelle donne pour la centralité urbaine, le tertiaire de centralité face à la mutation des waterfronts », in Chaline C. (ed), *Ces ports qui créèrent des villes*, L'Harmattan, collection « Maritimes », Paris, p. 49-65
- CHALINE C. (2001), « Réflexions sur les territoires de la ville-port soumise à la tentation du tourisme urbain », in *Les Territoires de la Ville Portuaire*, Réseau des Chercheurs sur la Ville Portuaire, Association Internationale Villes et Ports, p. 63-66.

- DAGO L. (2009), *Fonctionnement et dynamisme de San-Pedro*, Université de Cocody, IGT, Abidjan, 141 p.
- ENSEA-IRD (1998), « San-Pedro et son arrière-pays, dynamismes et synergies d'une ville portuaire », Abidjan, vol. I, p. 1-96.
- ESSAN K. (1995), *Croissance démographique, pression foncière et dégradation de l'environnement, le cas du sud-ouest Ivoirien*, Université de Louvain, 44 p.
- HAERINGER P. (1970), « La croissance urbaine en Afrique noire, cas de San-Pedro », CNRS, Paris, p. 625-651.
- HAUHOUOT A.A. (2002), *Développement, Aménagement et Régionalisation en Côte d'Ivoire*, EDUCI, Abidjan, 364 p.
- IVOIRE SCRIBE (1970), *Ports de Côte d'Ivoire*, Abidjan, 120 p.
- KABLAN N.H.J. (2000), *Les arrières pays des ports ivoiriens*, Thèse de Doctorat 3<sup>e</sup> cycle, Université de Cocody-Abidjan, IGT, 359 p.
- LOBA A.D.F.V. (2010), La ville de San-Pedro en Côte d'Ivoire, itinéraire de développement d'un pôle régional côtier, in *RGLL*, n° 8, décembre, 22 p.
- MINISTÈRE D'ÉTAT, MINISTÈRE DU PLAN ET DU DÉVELOPPEMENT (2008), *Schéma régional d'aménagement du Bas Sassandra*, Abidjan, 112 p.
- MINISTÈRE D'ÉTAT, MINISTÈRE DU PLAN ET DU DÉVELOPPEMENT (2008), *Guide méthodologique d'élaboration et de mise en œuvre des schémas régionaux d'aménagement du territoire*, Abidjan, 53 p.
- MINISTÈRE D'ÉTAT, MINISTÈRE DU PLAN ET DU DÉVELOPPEMENT (2008), *Atlas des villes de Côte d'Ivoire*, Abidjan, 137 p.
- MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT (2003), *Projet du livre blanc du littoral de Côte d'Ivoire*, Abidjan, 41 p.
- MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT (2003), *Diagnostic de l'environnement du littoral de Côte d'Ivoire*, Abidjan, 89 p.
- MINISTÈRE DU PLAN (1970), *Note sur la situation démographique du sud-ouest*, Abidjan, 9 p.
- N'GUESSAN A.A.B. (2010), *L'avant-pays européen du port de San-Pedro (sud-ouest de la Côte d'Ivoire)*, Thèse unique de doctorat, Université de Cocody-Abidjan, 372 pages + annexes.
- N'GUESSAN A.A.B. et LOBA A.D.F.V. (2015), « Ports et aménagements urbains dans les villes portuaires », in N. ESCACH, (dir.), *Géographie des mers et des océans*, Éditions Dunod, Paris-France, p. 292-326.
- PASP (2007), *Croissance, modernisation et développement de San-Pedro, San-Pedro*, 20 p.

- PASP (2011), *Mission d'étude sur l'évaluation du potentiel trafic de l'hinterland du port de San-Pedro et les stratégies de conquête*, Rapport étape, 28 p.
- PASP (2015), *Stratégie de pérennisation du trafic des produits de la filière à investir au port de San-Pedro*, Rapport d'étude, mai, 19 p.
- PNUD (2003), *Rapport sur le développement humain dans le monde*, Economica, Paris, 367 p.
- PNUD (2004), *Tableau de bord social*, Côte d'Ivoire-2003, Abidjan, 133 p.
- PUMAIN D., BRETAGNOLLE A. ET DEGORGES-LAVAGNE M. (1999), « La ville et la croissance urbaine dans l'espace-temps », *Mappemonde*, 55(1999.3), Paris, p. 38-42.
- RAZAFINDRAKOTO M. ET ROUBAN F. (2001), *Pauvreté et récession dans les mégapoles africaines et malgaches : éléments de diagnostic*, DIAL, DT/2001/10, Paris, 30 p.
- SCHWARTZ A. (1970), *Recensement démographique de la sous-préfecture de San-Pedro*, vol. 3, Abidjan, 80 p.
- STREN R. ET WHITE R. (1993), *Villes africaines en crise*, L'Harmattan, Paris, 345 p.
- TAPÉ B.J. (2004), *Économie maritime et portuaire de la Côte d'Ivoire, Étude géographique*, Thèse d'État, Université de Cocody-Abidjan, IGT, tomes I, II, III, 876 p.
- WACKERMANN G. (2005), *Géographie du développement*, Ellipses, Paris, 357 p.
- YAPI-DIAHOU A. (2003), *La recherche urbaine à l'épreuve des milieux marginalisés dans la ville*, EDUCI, Abidjan, 123 p.

## **Chapitre 5**

# **Développement des activités de vente de véhicules d'occasion et dynamique du paysage urbain de Sèmè-Podji au sud-est du Bénin**

*Toussaint Vigninou et David Makodjami Baloubi*

### Résumé

---

Depuis la construction du port de Cotonou en 1965, les activités économiques ne cessent de se développer aussi bien dans la ville de Cotonou que dans ses communes satellites dont celle de Sèmè-Podji. Avec la délocalisation des activités portuaires surtout la vente des véhicules d'occasion vers la commune de Sèmè-Podji, la ville a connu une croissance démographique rapide, l'une des plus fortes du Bénin entraînant le développement de plusieurs activités. L'objectif de cette étude est d'analyser le développement des activités de vente de véhicules d'occasion en rapport avec la dynamique du paysage urbain du milieu d'étude.

Pour aboutir aux résultats de l'étude, l'approche méthodologique utilisée est basée sur la collecte des données dans la commune, leur traitement et l'analyse des résultats. L'observation directe, l'enquête de terrain et le focus group sont les principales techniques utilisées. L'étude diachronique de l'occupation du sol a permis surtout d'analyser la dynamique du paysage urbain.

Au terme des investigations, il ressort que la vente des véhicules d'occasion a permis l'émergence du commerce et le développement des activités connexes transformant le milieu d'étude en une véritable centralité périphérique de la ville de Cotonou. De 2,5 % dans les années 1980, Sèmè-Podji affiche un taux de croissance démographique de 8 % entre 2002 et 2013. Les différentes activités ont des impacts sur la structuration de l'espace urbain qui s'observe à travers son étalement.

**Mots-clés** : Sèmè-Podji, activités portuaires, paysage urbain, dynamiques.

## Abstract

Since the construction of the seaport of Cotonou in 1965, economic activities have continued to develop both in the city of Cotonou and in its bordering municipalities, including that of Sèmè-Podji. After the relocation to the municipality of Sèmè-Podji some seaport activities, especially the sale of used vehicles, the city has experienced rapid population growth, one of the highest in Benin leading to the development of quite a lot of activities. The objective of this study is to analyze the development of the sale of used vehicles activities in relation to the dynamics of the urban landscape of the study area.

To come to the results related to this study, we used the methodological based on the collection of data in the municipality we treated and analyzed. Direct observation, field survey and focus group are the main techniques used. The diachronic study the use of the land has mainly made it possible to analyze the dynamics of the urban landscape.

At the end of the investigation, it appears that the sale of used vehicles has allowed the emergence of trade and the development of related activities transforming the study area into a real peripheral centrality of the city of Cotonou. From 2.5% in the 1980s, Sèmè-Podji has experienced a population growth rate of 8% between 2002 and 2013. The different activities have impacted the structuring of the urban space which is noticeable through its spreading.

**Keywords:** Sèmè-Podji, seaport activities, urban landscape, dynamics

## INTRODUCTION

Depuis plusieurs décennies, le monde connaît une urbanisation rapide. En effet, selon les Nations Unies, en 1950, 28,6 % de la population mondiale vivaient dans les villes. Ce chiffre est passé à 39,8 % en 1975 avant d'atteindre 49 % en 2000. Aujourd'hui, la population urbaine continue d'augmenter à un rythme très rapide, et les villes ne cessent de grandir. Selon le FNUAP (2007), la population urbaine atteindrait 3,3 milliards d'habitants en 2008. Et d'ici l'an 2030 ce chiffre devrait avoisiner 5 milliards (FNUAP, 2007). L'Afrique n'échappe pas à ce phénomène planétaire. Au cours des cinq dernières décennies, l'Afrique tropicale a vu se développer de manière impressionnante l'urbanisation qui jusque-là ne s'était manifestée qu'avec peu de force. Un transfert massif de population s'effectue, et se poursuit au bénéfice d'agglomérations dont le nombre et la taille ne cessent de croître (Venetier, 1992). Cette croissance urbaine extrêmement rapide dépasse largement celle des pays industrialisés

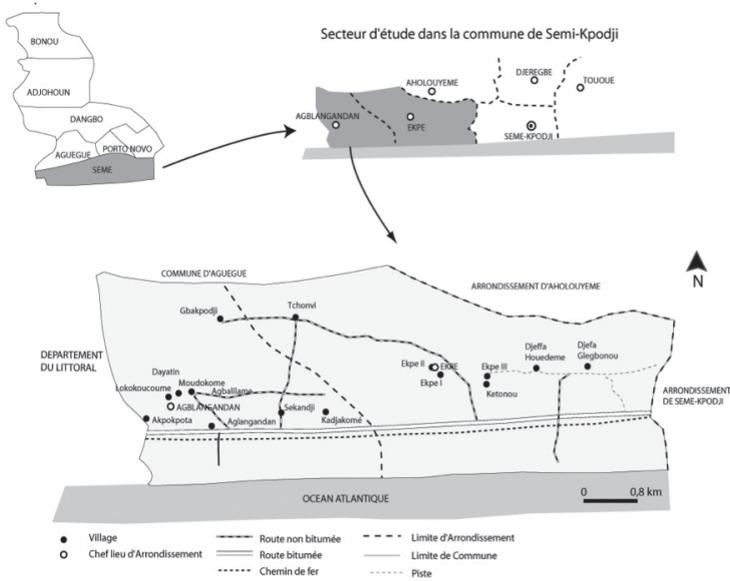
(N'Bessa, 1997). De 2,5 % en 1920 (Vennetier, 1992), l'Afrique noire a aujourd'hui un taux d'urbanisation de 40 %. Selon Balandier (1993), 70 millions de personnes sont venues grossir l'effectif urbain entre 1950 et 1990. Depuis 1992, une quinzaine de villes a dépassé le million d'habitants, ce qui donne la mesure de la poussée urbaine (Vennetier, 1992). Elle se fait par le peuplement de nouveaux quartiers, dû au mouvement de la population du centre-ville vers les espaces ruraux périphériques. Cet étalement des villes dans certains cas favorise la naissance des centralités périphériques, nouvelles villes tendant à réduire l'influence des villes centrales.

À l'instar de beaucoup de pays africains, le Bénin connaît une urbanisation qui évolue à un rythme accéléré. Les principales villes du sud du pays connaissent un étalement jamais connu de leur histoire. Ainsi, Cotonou, la ville portuaire déborde de ses limites initiales et s'infiltré dans les espaces ruraux périphériques. À l'est, cette croissance urbaine est renforcée par l'installation des parcs de vente de véhicules délocalisés de l'enceinte du port et de l'intérieur de la ville de Cotonou. De nombreuses activités économiques se sont développées autour de ce marché international de véhicules d'occasion en donnant naissance à une polarité périphérique à l'est de la ville de Cotonou.

## CADRE D'ÉTUDE

Le secteur d'étude fait partie de la commune de Sèmè-Kpodji, situé entre les deux plus importantes villes du pays, Cotonou et Porto-Novo. La commune est comprise entre 6°25' et 6°29' de latitude Nord et entre 2°35' et 2°45' de longitude Est. Cette commune est située à l'Ouest du département de l'Ouémé et couvre une superficie de 250 km<sup>2</sup>. Elle est limitée au nord-est par la lagune de Porto-Novo, au nord-ouest par le lac Nokoué, au sud par l'océan Atlantique, à l'ouest par le département de l'Atlantique et à l'est par la République Fédérale du Nigéria. Il comprend les arrondissements d'Ekpè et d'Agblangandan où l'étalement urbain et la centralité sont observés. La figure 5.1 présente la situation de la commune de Sèmè-Kpodji et le secteur d'étude.

Figure 5.1 : Situation de la commune de Sèmè-Kpodji et du secteur d'étude



Source : Fond topographique IGN, 1992

Au plan morphologique, le secteur d'étude est situé dans la plaine côtière constituée de bandes de sable et de marécages. Il est caractérisé par une pente faible inférieure à 2 % qui varie par endroit entre 0 et 6 m d'altitude. C'est donc un ensemble quasi plat favorable à l'installation des populations et qui ne nécessite qu'un aménagement sommaire pour l'assainissement et l'implantation des habitations et autres constructions.

À l'instar de toute la bande littorale du Bénin, le secteur d'étude se caractérise par un climat de type subéquatorial à deux saisons sèches (une grande saison sèche de décembre à mars et une petite saison sèche d'août à octobre), avec l'absence ou l'insuffisance de pluies (les précipitations mensuelles sont inférieures à 40 mm, quasi nulles en décembre, janvier et février) et deux saisons pluvieuses (avril à juillet et septembre à novembre) où il pleut souvent et abondamment (la moyenne mensuelle dépasse 170 mm) (Boko cité par Dossou *et al.*, 2011).

Au regard des données thermiques relevées à la station de Cotonou aéroport, la température moyenne varie très peu dans la zone côtière (environ 27°C). Cette température relativement faible par rapport à sa valeur dans d'autres parties du pays et la forte valeur de l'humidité relative de l'air (85 %) liée à la proximité de l'océan ont été

des motifs du choix du secteur d'étude par les populations de classe supérieure qui s'y sont installées.

La végétation est en disparition du fait de l'urbanisation rapide du secteur (Dossou *et al.*, 2011). Aujourd'hui, le couvert végétal est représenté par quelques plantations et espèces sauvages qui poussent sur les domaines encore inhabités. On note la présence des espèces comme : *Paspalum vaginatum*, *Annona senegalensis*, *Waltheria indica*, *Tridas procumbens*, *Cassia occidentalis*, *Triumfetta rhomboidea*, *Sida acuta*, *Cleome viscosa*, *Indigofera tinctoria*, *Cassia rotundifolia*, *Tephrosia purpurea*, etc. Toutes ces espèces sont menacées de disparition du fait de l'étalement de la ville de Cotonou vers l'est.

## DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE

La méthodologie de recherche adoptée pour conduire cette étude s'articule autour de la collecte des données, le traitement des données et l'analyse des résultats.

### 1. Collecte des données

Dans le cadre de cette étude, plusieurs types de données ont été utilisés :

- les statistiques démographiques archivées à l'INSAE au ministère du Plan ;
- les données planimétriques relatives à l'occupation du sol entre 1979 et 2010 ;
- les données qualitatives et quantitatives sur les facteurs et le mécanisme de l'étalement urbain à l'est de Cotonou.

La collecte de ces données est faite à partir de la recherche documentaire et des travaux de terrain. Les informations tirées de la recherche documentaire ont été complétées avec celles issues des investigations en milieu réel.

Les enquêtes de terrain ont été la phase essentielle de ce travail. Elles sont réalisées sur un échantillon à l'aide d'outils et de techniques appropriés.

En effet, les enquêtes ont porté sur les populations du secteur d'étude. Tous les quartiers situés dans ce secteur ont fait l'objet d'enquête. Les populations interrogées répondent à l'un des critères ci-après :

- être chef de ménage résidant dans le secteur d'étude depuis au moins cinq ans ;
- avoir son emploi ou activité dans le secteur d'étude ;
- être chef de quartier ou autorité influente dans le milieu.

Les critères susmentionnés ont été utilisés pour constituer la taille de l'échantillon. Le tableau 5.1 expose la distribution de l'échantillon selon les localités.

*Tableau 5.1 : Localités et effectifs interrogés*

Localités	Effectifs de chefs de ménage interrogés	Effectifs des personnalités interrogées
Agblangandan-Tokplégbé (zone CEN-SAD)	35	4
Sèkandji-Escorte (zone des parcs autos)	45	5
Sèkandji-PK10 (zone Université Houdégbé et HERCI)	50	8
Ekpè-Sèyivè (zone de poste de péage et de pesage)	20	3
Total	150	20

*Source : enquêtes de terrain, juin 2013*

Au total, 170 personnes ont été interrogées à travers le secteur d'étude soit 150 chefs ménage et 20 personnalités (chefs d'arrondissement, chefs quartier, chefs de parcs de vente de véhicule d'occasion, agents des banques et hôtels, etc.).

La technique de *focus group* impliquant 5 à 8 personnes a été organisée dans les quartiers Séyivé, Sèkandji parc et dans la zone de l'Université Houdégbé. Les informations issues de ces entretiens de groupe ont permis de confronter et/ou de compléter celles recueillies lors des entretiens individuels. Ces entretiens ont porté sur les facteurs et les mécanismes de la centralité périphérique.

Les outils de collecte utilisés sont essentiellement les questionnaires, les guides d'entretien pour les discussions de groupe et les interviews avec les élus locaux, les chefs de services des structures publiques ou privées en place ou leurs représentants, les grilles d'observation et un appareil photographique numérique. En outre, un enregistreur de sons et un GPS ont permis respectivement de sauvegarder les informations issues des entretiens et de prendre les coordon-

nées des éléments structurants de l'espace afin de les situer sur les cartes de répartition et d'occupation du sol.

## **2. Traitement des données et analyse des résultats**

Le traitement est fait à travers le dépouillement et la codification des questionnaires et ensuite les données sont organisées en tableaux, graphiques et cartes. Le logiciel Word est utilisé pour la saisie et le traitement du texte, Excel pour la réalisation des graphiques et Map Info pour la réalisation des cartes. À cet effet, il a été fait recours à l'interprétation des images Landsat ETM 1995 et Landsat ETM 2006 disponibles au Centre National de Télédétection du Bénin (CENATEL) grâce au logiciel Erdas Imagine. Ces images ont permis d'élaborer les cartes d'occupation du sol au niveau du secteur d'étude.

De même, le taux d'urbanisation, l'effectif de la population des quartiers d'Agblangandan, Sèkandji et Ekpè en 1979, 1992, 2002, 2013 et 2025 ont été déterminés pour caractériser le processus d'urbanisation.

En ce qui concerne l'analyse des résultats, l'analyse diachronique a été utilisée pour mieux apprécier et étudier l'évolution des différentes unités d'occupation du sol. Le modèle d'analyse PEIR (État, Pression, Impacts, Réponses) a permis d'analyser les résultats d'enquête.

## **RÉSULTATS ET ANALYSES**

### **3. Présentation du port de Cotonou et évolution de la filière des véhicules d'occasion**

#### ***3.1. Présentation du port de Cotonou***

Le port de Cotonou, situé entre 6° 11' 22" de latitude Nord et 2° 26' 30" de longitude Est, est implanté sur une côte basse sablonneuse en bordure sud de la ville de Cotonou. Il s'agit d'un port en eau profonde à accumulation de sable. Ce type de port a la propriété de créer un plan d'eau calme et d'arrêter grâce à l'ouvrage de protection ouest le sable de transit littoral. Il permet aussi d'utiliser la zone de remblai gagnée sur la mer pour des extensions du port vers l'ouest. À l'est en revanche, des ouvrages pour lutter contre l'érosion sont à prévoir. La cérémonie officielle d'inauguration a eu lieu

le 1er août 1965. Il est doté progressivement d'infrastructures et de système de fonctionnement offrant des conditions optimales pour les escales des navires et des prestations de qualité aux marchandises. C'est un port à vocation régionale, le plus proche, qui a un débouché à la mer, le couloir d'accès le plus rapide, le moins accidenté pour desservir les pays de l'hinterland (Niger, Mali, Burkina-Faso, le Tchad). Il est à égale distance des ports de Lagos (Nigéria) 115 km et de Lomé (Togo) 135 km.

### ***3.2. L'évolution de la filière des véhicules d'occasion et les problèmes d'entreposage au Port de Cotonou de 1988 à 2003***

Apparu de manière spontanée en 1988 au port de Cotonou, le trafic des véhicules d'occasion s'est développé progressivement au fil des années. Dans les années 1990 cette activité a pris de l'ampleur à cause des prix très élevés des véhicules neufs alors que le pouvoir d'achat des populations est faible. Les premiers importateurs exposaient sur les terre-pleins transformant ces derniers en de véritables marchés de vente de véhicules d'occasion. Au départ national, ce commerce est devenu international avec l'entrée du Nigéria et des pays de l'hinterland (Niger, Mali, Burkina-Faso, Tchad) dans cette activité. Cette situation explose les capacités d'entreposage du port de Cotonou (tableau 5.2).

*Tableau 5.2 : Évolution du trafic des véhicules d'occasion et la superficie des parcs d'entreposage de 1989 à 2003 avant la délocalisation*

Années	Nombre de véhicules d'occasion importés	Superficie réservée aux véhicules d'occasion (m <sup>2</sup> )	Taux de variation du nombre de véhicules par rapport à l'année précédente
1988	9 383	47 041	0
1989	11 187	47 041	+19,23
1990	15 441	47 041	+38,03
1991	26 513	47 041	+71,70
1992	43 301	63 176	+63,32
1993	55 986	189 882	+29,30
1994	41 719	189 882	-25,84
1995	52 627	189 882	+26,75
1996	82 193	189 882	+56,18
1997	121 114	331 556	+47,35
1998	130 902	331 556	+08,08

Années	Nombre de véhicules d'occasion importés	Superficie réservée aux véhicules d'occasion (m <sup>2</sup> )	Taux de variation du nombre de véhicules par rapport à l'année précédente
1999	144 000	331 556	+10,01
2000	203 027	331556	+40,99
2001	251 405	331 556	+23,83
2002	245 051	331 556	-02,53
2003	207 147	990 000	-15,47

*Source : Port Autonome de Cotonou*

L'analyse du tableau 5.2 montre que l'importation des véhicules d'occasion a connu une croissance rapide. C'est seulement en 1994, 2002 et 2003 que ce trafic a connu une baisse (-25 %, -2,53 et -15,47 %). Le plus grand taux de variation est obtenu en 1991 avec +71,70 %. Mais le niveau de trafic le plus élevé a été atteint en 2001 avec 251 405 véhicules d'occasion importés. De 1988 à 2003, l'importation des véhicules d'occasion s'élève à 1 640 996 véhicules avant la délocalisation des parcs de vente vers l'est de Cotonou. De même, les superficies destinées à garder ces véhicules vont en grandissant. Ainsi, de 47 041 m<sup>2</sup> occupés par les véhicules elle est allée à 231 556 m<sup>2</sup>. Ce trafic nécessite alors d'importants espaces que le port ne peut offrir. Le terre-plein concédé à la Société Béninoise de Manutention Portuaire par le Port Automne de Cotonou joue à la fois le rôle de parcs tampon et parcs d'entreposage et de vente. Une telle situation ne saurait perdurer car le port est totalement encombré.

### **3.3. Délocalisation des parcs de vente de véhicules d'occasion**

Elle a connu plusieurs étapes successives.

#### **– Délocalisation de 1992 à 1997**

Pour remédier à la congestion et l'insécurité observées dans l'enceinte du port, les autorités portuaires ont décidé de concéder aux sociétés privées, la gestion des parcs de réception, d'entreposage et de vente de véhicule d'occasion aménagés à l'intérieur et à l'extérieur de l'enceinte portuaire. Dans ce cadre, 17 parcs ont été créés. Malgré ces premières mesures prises, l'encombrement et l'insécurité n'ont cessé de croître. Le gouvernement béninois a alors pris la décision de lutter efficacement contre ce fléau qui paralyse les opérations portuaires.

## – Délocalisation de 1997 à 2003

La mesure radicale prise par les autorités étatiques est la fermeture en octobre 1997 des parcs d'entreposage et de vente sis dans le port. Ces anciens parcs sont transformés pour la plupart en parcs tampon. Les nouveaux parcs d'entreposage et de vente de véhicules d'occasion sont aménagés et mis en service dans la « bande des 200 m » (zone d'extension sise au sud-ouest du port et hors de l'enceinte portuaire), en 4<sup>e</sup> zone portuaire, dans la Zone Extra Portuaire (ZEP) à Akpakpa ainsi que sur les espaces concédés par l'Organisation Commune des chemins de fer du Bénin et du Niger (OCBN). En effet, 16 parcs tampon sont créés dans l'enceinte portuaire et 19 parcs d'entreposage et de vente sont installés sur la bande des 200 m. Mais ces mesures n'ont pas réglé les problèmes d'encombrement. Les parcs de vente se sont multipliés à travers la ville et Cotonou est devenu un marché international de véhicule d'occasion. Cette situation a engendré des nuisances de toutes sortes dans la ville : congestion de la circulation, insécurité, pollutions environnementales, etc. Face à cette situation désastreuse d'autres mesures s'imposaient.

## – Délocalisation de mai 2003

Une fois encore les autorités étatiques vont délocaliser les parcs de vente de véhicules d'occasion en mai 2003 sur les nouveaux sites de Sèkandji et Ekpè plus éloignés du port à la périphérie est de la ville soit respectivement 11 km et 17 km. Le tableau 5.3 présente les nouveaux parcs aménagés.

*Tableau 5.3 : Parcs aménagés dans le cadre de la délocalisation de 2003*

Gestionnaires des parcs	Nature du parc	Situation géographique	Superficie (m <sup>2</sup> )
Al Woudjoud	Parcs d'entreposage et de vente	Sèkandji	20 000
Dom Traco	II	II	20 000
Auto Madicor	II	II	10 000
Bénin Parc	II	II	10 000
Eni Trans	II	II	30 000
BM Niger	II	II	30 000
CHIE	II	II	10 000
Gram's World	II	II	20 000
Aro Company	II	II	30 000
Micha	II	II	70 000

Gestionnaires des parcs	Nature du parc	Situation géographique	Superficie (m <sup>2</sup> )
Rose	II	II	30 000
Balla et Fils	II	II	70 000
ATB	II	II	110 000
GI Contractor	II	II	20 000
Trans Auto	II	Ekpè	30 000
Ritis	II	II	80 000
Apaa Bénin	II	II	30 000
Aya transport	II	II	40 000
Ifrikia	II	II	100 000
Sobimextraco	II	II	100 000
SBK-A	II	II	100 000
Madicor Bénin	II	II	20 000

Source : PAC

#### **4. L'impact de l'installation des parcs de vente de véhicules d'occasion sur les activités socio-économiques**

##### **4.1. Concentration des activités socio-économiques**

Les activités économiques dans le secteur sont très diversifiées. Le milieu est très marqué par le développement des petits commerces et services marchands se traduisant par la présence des petites boutiques et des ateliers de tout genre le long des artères. D'après Ezin (2008), le fait urbain s'apprécie aussi par le poids des activités urbaines en ce sens qu'elles participent au développement du cadre de vie et à l'évolution spatiale de la ville. L'agriculture, activité qui avait par le passé prédominé dans le secteur a presque disparu (elle est aujourd'hui représentée par le maraîchage et le jardinage sur les domaines en attente de construction. Le secteur tertiaire avec le développement des activités comme le commerce, le transport, la restauration et l'hôtellerie, représente le secteur dominant qui occupe la plus grande partie des actifs (47 % des enquêtés). En revanche, le secteur secondaire avec le développement de l'industrie et l'artisanat occupent 38 % des actifs avec la présence de quelques unités de transformation industrielle.

##### **4.2. Développement des infrastructures marchandes**

À côté du marché de vente de véhicules se développent deux autres types de marché :

- celui des divers (boissons, aliments, friandises, pacotilles, etc.) installés aux entrées des parcs, le long des voies principales et aux environs de l'Université Houdégbé. Les vendeurs sont majoritairement des femmes provenant de Cotonou (32 %), de Porto-Novo (27 %) et des localités environnantes (41 %) ;
- celui des pièces détachées neuves ou d'occasion, longeant les murs des parcs jusqu'à la mer créé spontanément suite à l'activité florissante de vente de véhicules d'occasion (Photo 5.1).

*Photo 5.1 : Étalage de vente de pièces détachées d'occasion à Ekpè*



*Source : Vigninou, 2014*

Ce marché grouille de monde de plusieurs nationalités : béninois, togolais, nigériens, ghanéens, etc. en quête de véhicules ou de pièces d'occasion. Non loin des marchés se trouvent des services de proximité.

#### **4.3. Services de proximité**

- Présence d'institutions bancaires

Au même titre que les infrastructures marchandes, des agences bancaires se sont multipliées dans le secteur d'étude. Au total, quatre agences bancaires se sont installées (tableau 5.4).

*Tableau 5.4 : Institutions bancaires du secteur d'étude*

<b>Institutions bancaires</b>	<b>Lieux d'installation</b>	<b>Années d'installation</b>
Bank Of Africa	PK 7	2012
Bank Of Africa	PK 10	2010
Diamond Bank	PK 10	2010
UBA	PK 10	2012

*Source : enquête de terrain, juin 2013*

L'installation de ces agences est très récente (entre 2010 et 2012). Elles sont mises en place pour proposer leurs services aux commerçants étrangers et aux étudiants nigériens qui inondent le milieu. Ce sont des moyens de sécurisation et de garantie de fonds que les promoteurs ont jugé utile de mettre en place pour bénéficier de la forte clientèle drainée par les parcs et l'Université de Houdégbé. Aussi, sont-elles installées pour rapprocher les services bancaires des populations résidentes.

– Complexes hôteliers et services de détente

Le secteur d'étude a connu un développement rapide des services d'accueil et de détente ces dernières années. Les complexes hôteliers rencontrés un peu partout dans le secteur doivent leur existence grâce aux parcs autos qui accueillent des étrangers de différentes nationalités. Le tableau 5.5 présente les hôtels et motels du secteur d'étude.

*Tableau 5.5 : Hôtels et motels du secteur d'étude*

Noms d'hôtels ou de services	Localités
Terranova	Sèkandji-PK10
Hôtel 15 Janvier	Sèkandji-PK10
Hôtel Ayélawadjè	Ekpè-Sèyivè
Hôtel Casa Cornelia	Sèkandji-PK10
Hôtel Camilio Palace	Sèkandji-Escorte
Motel Village Vacances le Phénix (VVP)	Sèkandji-PK10

*Source : enquêtes de terrain, juin 2013*

Le tableau 5.5 montre que les complexes hôteliers sont concentrés dans la zone de PK10. Au total, six hôtels sont implantés dans le secteur d'étude par des promoteurs privés. La clientèle visée par la plupart de ces services est les commerçants étrangers, les étudiants du Nigeria et d'autres pays ainsi que leurs parents qui viennent leur rendre visite. En outre, ces hôtels accueillent un nombre non moins important de touristes, nationaux et étrangers, qui y vont pour se détendre. Ces différents complexes constituent des centres attractifs pour les jeunes qui y organisent, surtout les week-ends, des manifestations festives de tous genres. La voirie et les infrastructures de transport ont contribué aussi au rayonnement du secteur d'étude.

– Développement des infrastructures de transport

Dans tout processus d'urbanisation, les infrastructures routières jouent un rôle important. Non seulement elles favorisent la mobilité

des populations, le transport des personnes et des biens, mais également elles permettent le désenclavement et l'ouverture des espaces périurbains aux autres milieux et à leurs services. L'installation des parcs de vente de véhicules a favorisé l'accélération du lotissement et l'ouverture des voies dans les différents quartiers du secteur d'étude. Le milieu doit son désenclavement au passage de l'autoroute Cotonou-Porto-Novo et à la présence d'un important réseau de voies secondaires nécessaire au développement des activités de vente de véhicules (Planche 5.1).

*Planche 5.1 : Infrastructures routières dans le secteur dans le secteur d'étude (Vigninou, et Kakou, 2013)*



*Route Nationale Cotonou-Sèmè-Podji  
large de 20 m à PK9*

*Voie pavée large de 10 m à  
Agblangandan CEN-SAD*

La planche 5.1 montre les différents types de voies aménagées. La route Cotonou-Porto-Novo (RNIE 1) a été construite en 2003. C'est une route à double chaussées de deux fois deux voies avec un terre-plein central, les garde-fous et des pistes cyclables. Cette voie est d'une très grande importance d'autant plus qu'elle connaît le trafic automobile le plus important du Bénin. Elle reçoit non seulement des véhicules béninois circulant en permanence (jour et nuit), mais aussi ceux des usagers nigériens venant au Bénin ou en transit pour Lomé ou Accra. La réalisation de cette infrastructure routière est un atout favorable au développement de cette polarité à l'est de Cotonou. Elle permet le développement des échanges commerciaux en termes de vente de véhicules, transport des biens et des marchandises, la fluidité des activités économiques et d'accessibilité aux services de base.

– Autres services à caractère public ou privé

Les services d'alimentation en eau et en énergie sont bien développés. En effet, la zone est desservie par la Société Nationale de l'Eau du Bénin (SONEB) pour ce qui concerne l'accès à l'eau et par la

Société Béninoise d'Énergie Électrique (SBEE) en ce qui concerne la fourniture en énergie électrique.

Aussi, le système sécuritaire a-t-il été renforcé par la création de la Direction Centrale de la Police Judiciaire, d'un Commissariat Spécial de Police à Agblangandan CEN-SAD et d'une Brigade Territoriale de la Gendarmerie à PK10. Avec ces équipements de base, les populations s'installent favorisant ainsi la dynamique urbaine observée à l'est de Cotonou.

#### ***4.4. Attraction de l'Université HOUDEGBE et de la HERCI***

L'installation des parcs de vente des véhicules d'occasion à Sèmè Podji a donné beaucoup plus de visibilité à Houdégbé North American University Bénin (HNAUB) créé en 2001. C'est une université bilingue (anglais, français) située à Sèkandji (PK10). Elle forme pour l'obtention des diplômes américains ou canadiens dans diverses disciplines (*Business Administration and Economics, Mathematics & Information Technology, Medicine and Pharmacy, International Affair, Political science and Public Administration, Languages and School of Translators, Faculty of Liberal Art*). Aujourd'hui, elle est largement fréquentée par les étudiants étrangers (Nigeria, Ghana, Cameroun, Gabon, Centrafrique, Togo, etc.) car les acheteurs de véhicules venus de l'extérieur la découvrent et y inscrivent leurs enfants. En effet, en 2014 cette université comptait 22 882 étudiants. Son rayonnement international confère au cadre d'étude un grand prestige. La présence de cette université fait de PK10, non seulement un haut lieu de savoir, mais également le lieu d'une très grande affluence. Cela se remarque avec la cohorte de conducteurs de taxis-motos (zemidjan) qui déferlent sur le lieu pour proposer leur service aux populations.

Par ailleurs, cette université a eu un effet d'entraînement parce que offrant de nombreuses opportunités non seulement aux populations, mais également aux promoteurs immobiliers. En effet, certains promoteurs immobiliers y ont très tôt saisi des opportunités d'affaires. La conséquence est que, en quelques années, les prix des loyers ont grimpé. À en croire un sage du milieu, en 2008, on pouvait avoir une habitation (chambre et salon) à 10 000 FCFA /mois mais aujourd'hui, il faut compter au moins 20 000 FCFA pour le même module.

L'autre secteur qui tire un énorme profit de la présence des étudiants venus de divers horizons et des parcs de vente de véhicules est le commerce, notamment celui des biens et services. La preuve est le nombre croissant de supermarchés, banques, agence de téléphonie,

de restaurants, de postes de change, de cafeterias, des boîtes de nuit, qui se déploient dans le milieu. Mais il y a également les petits commerçants et artisans qui arrivent à tirer leur épingle du jeu à travers les salons de coiffure, les cafés bars, cybercafé, diverses boutiques, etc.

À côté de cette université se trouve depuis 2005, la Haute École Régionale de Commerce International (HERCI) affiliée à l'Université d'Abomey-Calavi. Créée en 2005 par l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) et l'État béninois, elle a pour mission la formation des élites africaines dans divers métiers du commerce international. C'est une école à vocation régionale et internationale par ses offres de formation. La planche 5.2 présente la vue partielle de l'Université de Houdégbé et celle de HERCI.

*Planche 5.2 : Vues partielles de l'Université de Houdégbé et de HERCI*



*Source : Kakou, 2013*

La planche 5.2 montre l'Université de Houdégbé à gauche et la Haute École Régionale de Commerce International (HERCI) à droite. Ces deux centres éducatifs confèrent au milieu un rayonnement international.

### **2.5. Spéculation foncière à l'est de Cotonou**

L'installation des parcs de vente de véhicule d'occasion a fait flamber les prix du foncier dans le milieu d'étude.

Les modes d'accès traditionnels à la terre (héritage, bail, métagage, etc.) ont presque disparu au profit de l'accès par achat. Dans la zone, jadis, la terre n'avait pas une grande valeur pécuniaire. Le prix du terrain de 500 m<sup>2</sup> relativement bas par rapport à sa valeur dans le centre-ville de Cotonou avait poussé les populations à investir les terres du secteur d'étude. La forte demande de terres dans le milieu ainsi que le débordement spatial de la ville de Cotonou ont un effet favorisant la prise de valeur rapide du foncier dans le secteur (tableau 5.6).

Tableau 5.6 : Évolution du prix du terrain dans le secteur d'étude

Localités	Années				
	1990	1995	2000	2005	2010
Aglangan-dan	800 000	1 500 000	5 000 000	15 000 000	25 000 000
Sèkandji	600 000	1 000 000	2 000 000	3 500 000	6 000 000
Ekpè	300 000	800 000	6 000 000	7 000 000	8 000 000

Source : enquête de terrain, juin 2013

L'analyse du tableau 5.6 montre que de 300 000 F en 1990, le prix du terrain a rapidement évolué pour atteindre plus de 25 000 000 F en 2010, de 600 000 F à 6.000 000 F à Sèkandji et de 300 000 F à 8 000 000 F à Ekpè. Il faut cependant rappeler que ces chiffres sont relatifs et varient selon que le terrain soit situé au bord des artères principales ou secondaires, dans des zones bien viabilisées ou dans des faubourgs peu aménagés.

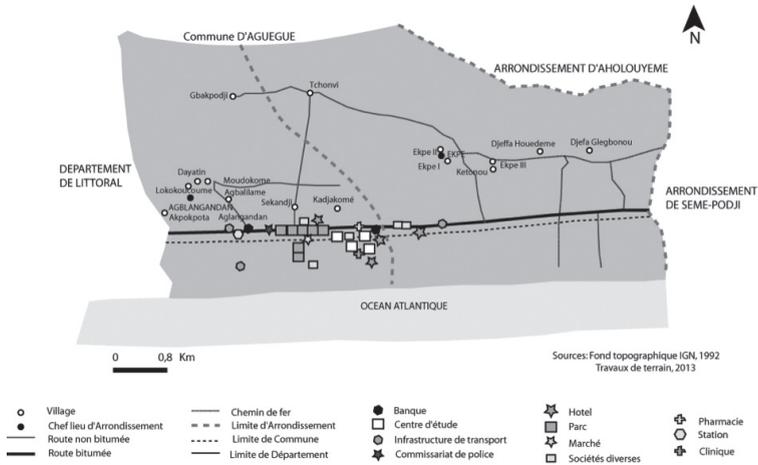
De nouvelles ambitions économiques poussent plusieurs acteurs privés, surtout des commerçants et des industriels à acheter de grands domaines dans le milieu pour y installer des infrastructures à caractère commercial ou industriel renforçant ainsi la centralité périphérique observée à l'est de Cotonou.

## 5. Dynamique du paysage urbain dans la commune de Sèmè-Podji à l'est de Cotonou

### 5.1. Construction des infrastructures

L'installation des infrastructures et services ainsi que leur répartition spatiale (figure 5.2) ont transformé le paysage du secteur d'étude.

Figure 5.2 : Distribution spatiale des infrastructures

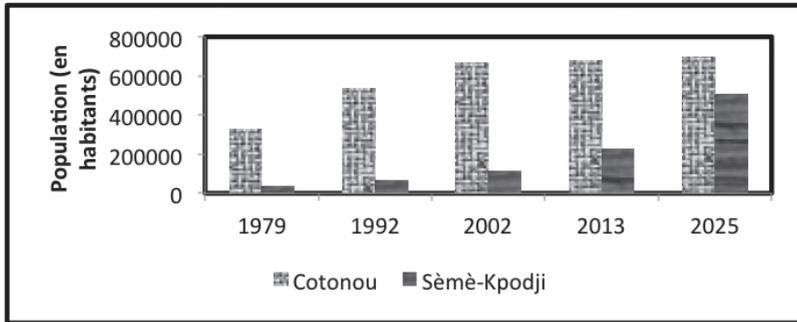


La figure 5.2 présente la répartition spatiale des infrastructures dans le secteur d'étude. Ainsi, les éléments tels que la cité « CEN-SAD », les parcs autos pour les véhicules d'occasion, l'Université de Houdégbé, le poste de péage et pesage d'Ekpè et la voirie ont imprimé une marque à l'organisation spatiale et de nouvelles fonctions au secteur d'étude.

## 5.2. Dynamique démographique et mutation socioculturelle

L'installation des parcs de vente de véhicule dans la commune de Sèmè-Podji a accéléré l'évolution démographique du milieu d'étude. Aussi du fait de son accroissement démographique, l'agglomération de Cotonou a-t-elle largement dépassé ses limites administratives pour s'étendre sur des espaces périphériques relevant du ressort administratif des communes voisines (dont celle de Sèmè-Kpodji à laquelle appartient le secteur d'étude à l'est). La figure 5.3 présente l'évolution des populations de la ville de Cotonou et celle de Sèmè-Kpodji dont fait partie le secteur d'étude.

Figure 5.3 : Évolution des populations de Cotonou et de Sèmè-Kpodji

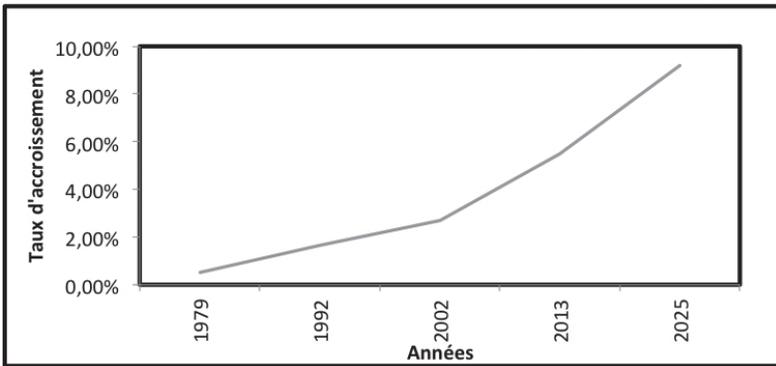


Source : INSAE, RGPH, 1979, 1992, 2002, 2013 et résultats d'estimation

La figure 5.3 montre que la population des deux communes est en constante croissance. De 37 220 habitants en 1979, cette population de Sèmè-Kpodji est passée à 224 207 habitants en 2013. Celle de Cotonou a doublé en 34 ans passant de 327 595 en 1979 à 678 874 en 2013. Les populations de Sèmè-Kpodji et de Cotonou devraient atteindre respectivement 504 957 habitants et 693 683 habitants en 2025. Ainsi, la population de l'agglomération urbaine de Cotonou tend à se stabiliser au profit de celle des communes environnantes dont celle de Sèmè-Kpodji. En effet, Cotonou connaît la baisse du taux d'accroissement démographique (3,76 % entre 1979 et 1992 ; 2,17 % entre 1992 et 2002 ; 0,18 % entre 2002 et 2013) pendant que la commune de Sèmè-Kpodji connaît la tendance inverse (4,06 % entre 1979 et 1992 ; 5,89 % durant 1992 et 2002 ; 6,09 % entre 2002 et 2013). Cela est dû aux contraintes du site de la ville (la ville de Cotonou se trouve bloquée dans son extension vers le nord et le sud respectivement par le lac Nokoué et l'océan Atlantique ; aussi les inondations devenues très fréquentes et très dommageables ces dernières années amènent-elles certaines populations à investir les périphéries moins inondables) et provoquant leur saturation.

Ce déplacement de pôle de concentration se manifeste dans la commune de Sèmè-Kpodji par une densité élevée qui atteint désormais 652 habitants au kilomètre carré (Dossou *et al.* 2011). La commune est en effet devenue une véritable cité dortoir pour les populations de Cotonou en même temps qu'elle accueille des infrastructures économiques et marchandes normalement destinées à la ville de Cotonou. L'impact de cette évolution sur le secteur d'étude est patent. Le taux d'accroissement du secteur évolue à un rythme rapide (figure 5.4).

Figure 5.4 : Évolution du taux d'accroissement des arrondissements d'Agblangandan et d'Ekpè



Source : Estimation à partir des données de l'INSAE, 1979, 1992, 2002 et 2013

L'analyse de la figure 5.4 révèle que le taux d'accroissement des populations des deux arrondissements où se localise le secteur d'étude a connu une évolution en trois phases de 1979 à 2025. D'abord entre 1979 et 2002, le taux a connu une évolution lente en passant de 0,5 % à 2,7 %. Entre 2002 et 2013, ce taux a presque doublé passant de 2,7 % à 4,9 %. Cette évolution devient beaucoup plus accélérée et devrait atteindre 9,2 % en 2025 selon les estimations faites à partir des données de l'INSAE (2002).

La forte immigration enregistrée ces dernières années dans le secteur d'étude, fait de lui un milieu cosmopolite qui abrite plusieurs groupes socioculturels. Les plus dominants sont les *Xwla*, les *Goun*, les *Tori*, les *Yoruba* et les *Fons*. Les autres groupes sont en minorité ; il s'agit des *Adja*, des *Mina*, etc. sans oublier le flux d'immigrants d'intérêt commercial ou éducatif comme les *Ibo* du Nigeria (enquête de terrain, 2013). Cette forte immigration a des impacts sur la dynamique spatiale du milieu d'étude.

### 5.3 Dynamique spatiale

Les impacts de l'installation des parcs de vente des véhicules sur les activités socio-économiques ont induit un étalement de plus en plus intense et discontinu de l'urbanisation au sud-est de Cotonou. Les cartes d'occupation du sol en 1995 et 2006 illustrent cette situation (figures 5.5 et 5.6).

Figure 5.5 : Occupation du sol en 1995

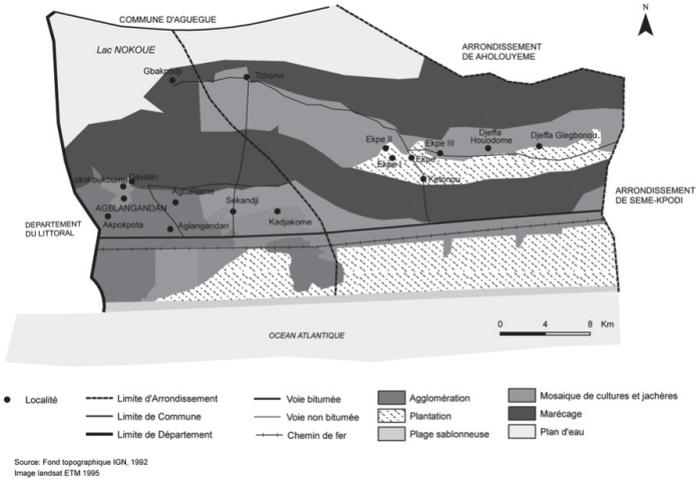
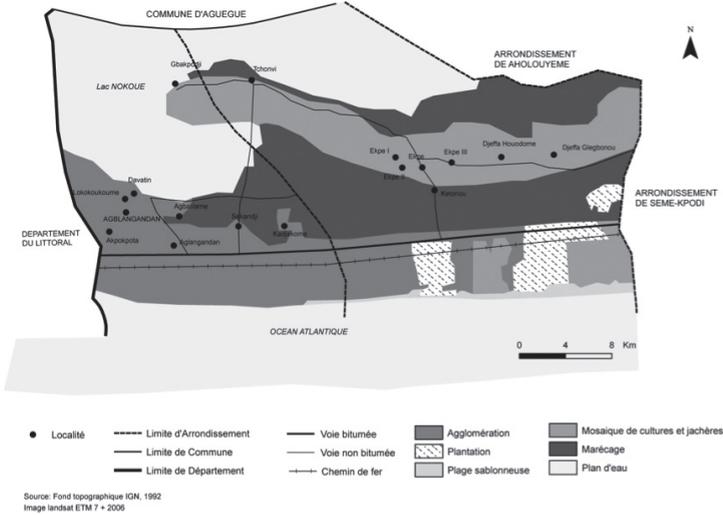


Figure 5.6 : Occupation du sol en 2006



L'observation des figures 5.5 et 5.6 montre qu'en 1995, les espaces naturels et les espaces agricoles occupent une place importante tandis qu'en 2006, ils sont en pleine régression au profit des agglomérations. Le tableau 5.7 montre les statistiques d'unités d'occupation du sol en superficie et en pourcentage.

Tableau 5.7 : Évolution des unités d'occupation du sol de 1995 à 2006

Unités d'occupation du sol	État en 1995		État en 2006		Bilan 1995-2006		
	Superfici- cies	%	Superfici- cies	%	Superfici- cies	%	Appréciation
Eau	2 007	24,92	2 820	35,01	813	10,09	Progression
Mangrove/ Marécage	1 854	23,01	1 440	17,88	-414	-5,13	Régression
Plage	515	6,4	95	1,18	-420	-5,22	Régression
Espace naturel	4 376	54,33	4 355	54,07	-21	-0,26	Régression
Champ et Jachère sous-Pal- mier	217	2,69	0	0	-217	-2,69	Régression
Mosaïque de Culture et Jachère	1 750	21,73	1 615	20,05	-135	-1,68	Régression
Plantation	841	10,44	366	4,54	-475	-5,9	Régression
Espace agricole	2 808	34,86	1 981	24,59	-827	-10,27	Régression
Agglomé- ration	871	10,81	1 719	21,34	848	10,53	Progression
Espace habité	871	10,81	1 719	21,34	848	10,53	Progression
Total	8 054	100	8 054	100			

Source : CENATEL, 1995 et 2006

L'analyse du tableau 5.7 montre qu'il faut retenir que de 1995 à 2006, l'espace habité (les agglomérations) et la superficie occupée par les eaux ont progressé au détriment des mangroves/marécages, des plages, des champs et jachères sous-palmiers, des mosaïques de cultures et jachères et des plantations. L'augmentation de la superficie occupée par les agglomérations (10,53 %) en défaveur des espaces naturel et agricole est principalement due à l'extension spatiale de la ville de Cotonou sur sa périphérie sud-est. En outre, l'extension de la superficie occupée par les eaux (10,09) peut s'expliquer par l'érosion côtière qui sévit dans le milieu. Cette extension des agglomérations se manifeste sur le terrain par la dynamique des activités économiques, des habitations et infrastructures diverses.

## CONCLUSION

En somme, la dynamique urbaine observée dans la commune de Sèmè-Podji à l'est de Cotonou est due à plusieurs facteurs. Le plus important est le transfert des parcs de vente de véhicules d'occasion du port et de la ville de Cotonou vers le milieu d'étude. Il faut ajouter que la disponibilité et le coût relativement bas du terrain, la proximité de la plage, la construction de l'Université Houdégbé ont joué un rôle déterminant dans l'installation des populations. Aujourd'hui, le cadre d'étude remplit les critères de définitions d'une ville au Bénin. Il dispose plus d'infrastructures et services que certaines villes secondaires du pays (commissariat de police, brigade territoriale de gendarmerie, unités industrielles, banques, hôtels, marchés, eau, électricité, routes...). Le processus d'étalement urbain observé s'est accompagné d'une centralité attirant jours et nuits d'importants flux de personnes et de biens. Cette polarité fonctionnelle tend à réduire l'importance du cœur de la ville centrale (Chevalier, 2000) qu'est Cotonou. Au-delà de toutes ces caractéristiques urbaines, l'Université Houdégbé et les parcs de vente de véhicule ont donné un caractère international à ce milieu. On y rencontre plusieurs nationalités : nigériens, togolais, ghanéens, centrafricains, tchadiens, congolais, maliens, nigériens, ivoiriens, etc. Parmi ces étrangers, les nigériens sont les plus nombreux. Deux langues internationales sont utilisées : l'anglais et le français. Selon les enquêtes de terrain 80 % des populations savent parler les deux langues. C'est un milieu de brassage des cultures francophone et anglophone. Dans les affaires, le Naira est la seconde monnaie utilisée après le franc CFA compte tenu de la proximité du Nigeria.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ABOUDOU Y.M.A.R. (2010), *Dynamique des périphéries urbaines à Parakou : manifestations et incidences socio-économiques et environnementales*, Thèse de Doctorat, Université d'Abomey-Calavi, 330 p.
- BALANDIER G. (1993), Avant-propos à la revue africaine contemporaine, *La documentation française*, n° 168, octobre-décembre, Paris, 269 p.
- BALOUBI D. (2009), *Périurbanisation et problèmes environnementaux dans les arrondissements d'Abomey-Calavi et de Godomey (commune d'Abomey-Calavi)*, Mémoire de DEA, Université d'Abomey-Calavi, 93 p.
- BIAKOUYÉ K.A. (2014), *Lomé au-delà de Lomé. Étalement urbain et territoires dans une métropole en Afrique sub-saharienne*, Thèse de

- Doctorat de géographie des universités de Lomé (Togo) et de Paris Ouest Nanterre La Défense, 421 p.
- CHEVALIER J. (2000), « Les mondes des grandes villes en Amérique du Nord », in *Les très grandes villes dans le monde*, éditions du temps, Paris, p. 133-161.
- DOMINGO E. ET DORRIER A. (2004), « Les nouvelles échelles de l'urbain en Afrique : Métropolisation et nouvelles dynamiques territoriales sur le littoral béninois », in *Vingtième Siècle, Revue d'histoire*, n° 81, p. 41-54.
- DORRIER A. (2001), *Vocabulaire de la ville, notions et références*, Éditions du temps, 191 p.
- DOSSOU P.J. *et al.* (2011), *Évolution et impacts de l'occupation des terres sur le littoral béninois : le cas de la Commune de Sèmè-Podji*, International Land Coalition, CIRAD, VADID, Cotonou, 42 p.
- EZIN A.M. (2008), *Croissance et aménagement des villes moyennes au Bénin : Cas de la ville de Dassa-zoumé*, Mémoire de maîtrise, Université d'Abomey-Calavi, 92 p.
- FNUAP (2007), *État de la population mondial 2007 : Libérer le potentiel de la croissance urbaine*.
- FOUCHIER V. (1997), *Les densités urbaines et le développement durable : le cas de l'Île-de-France et des villes nouvelles, documentation française*, Paris, 212 p.
- GLÈGLÈ G.A., TOHOZIN A.Y. ET DOMINGO E. (2012), « La périurbanisation et la spéculation foncière dans la commune d'Abomey-Calavi (sud Bénin) », in *Actes 3<sup>e</sup> Colloque des sciences, cultures et technologies de l'Université d'Abomey-Calavi*, volume 1, Lettres et Sciences humaines, Bénin, p. 11-33.
- HESSE M. (2007), *The system of flows and the restructuring of space, elements of a geography of distribution*, *Erkunde*, 61 (1), p. 1-12.
- INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DE L'ANALYSE ÉCONOMIQUE (2004), *Cahier des villages et quartiers de ville Département du Littoral*, Cotonou, 14 p.
- INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DE L'ANALYSE ÉCONOMIQUE (2004), *Cahier des villages et quartiers de ville Département de l'Ouémé*, Cotonou, 27 p.
- INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DE L'ANALYSE ÉCONOMIQUE (2013), *Quatrième recensement général de la population et de l'habitat, synthèse provisoire des résultats*, Rapport sous-presse.
- JUGIE J.H. (2014), « L'approche urbaine de la gouvernance ville-port », in collection « Les Océanides, port-city gouvernance », éditions EMS, France, p. 23-38.

- KAKOU A.E. (2014), *La périurbanisation du secteur littoral au Sud-Est de Cotonou du PK7 au PK11*, Mémoire de maîtrise, Université d'Abomey-Calavi, Abomey-Calavi, 89 p.
- MERK O. (2013), *The competitiveness of global port-cities Synthesis Report*, OCDE, Paris, 184 p.
- N'BESSA B. (1997), *Porto-Novo et Cotonou (Bénin) : origine et évolution d'un doublet urbain*, Thèse de Doctorat d'État ès Lettres, Université Michel de Montaigne, Bordeaux III. 590 p.
- TOGNON M.P. (2007), *Spéculation foncière dans la commune de Sèmè-Kpodji : cas de l'Arrondissement d'Ekpè*, Mémoire de maîtrise, Université d'Abomey-Calavi, 77 p.
- VENNETIER P. (1992), *Les villes d'Afrique tropicale*, Deuxième édition revue et complétée, Masson, Collection « Géographie », Paris, 244 p.
- VIGNINO T. (2010), *La périurbanisation de Porto-Novo dynamique et impacts environnementaux*, Thèse de Doctorat unique, Université d'Abomey-Calavi, Abomey-Calavi, 371 p.



## Chapitre 6

# Activités portuaires et mutation de l'espace communal à Port-Bouët

*Victorien Konan Kanga  
et Atsé Alexis Bernard N'guessan*

### Résumé

---

La commune de Port-Bouët dans le sud d'Abidjan, entretient des relations étroites avec le port, dans la mesure où elle accueille une partie de ses installations. Elle doit également son développement à la dynamique des activités du port d'Abidjan. Aussi, le port s'est bâtie et développé dans une bonne partie de cette commune. En diverses parties de la cité, sont implantés des sociétés maritimes, des entreprises, des commerces, des industries, des entrepôts, des parcs à conteneurs, des lieux de stationnement d'engins qui façonnent la physionomie de l'espace communal. Les aménagements imposés aux autorités communales par la présence du port et les activités afférentes sont monnaie courante.

Le présent article veut montrer comment les activités d'un port sont susceptibles de façonner la configuration de l'espace dans lequel il s'inscrit. En effet, elles sont gourmandes en espace. De ce fait, les superficies portuaires sont très vite débordées et saturées à cause du trafic à croissance rapide. Aujourd'hui pour un trafic de 21 926 247 tonnes (PAA, 2015) qui est de plus en plus conteneurisé, faire du port d'Abidjan un hub sous régionale est plus que nécessaire. La recherche d'espace dans les environs du port est devenue une priorité. À cela s'ajoutent plusieurs projets notamment l'élargissement des voies reliant le port à partir de Port-Bouët, la construction d'autoroutes pour faciliter la réception de fret en provenance et à destination de l'arrière-pays et vice versa. Il est également envisagé une plus large ouverture de la passe d'entrée et un appro-

fondissement du canal de Vridi, une extension de la zone industrialo-portuaire et un nouveau parc à conteneurs en aménageant les zones riveraines du port...

Ce sont autant de transformations que nous mettons en évidence à travers une approche méthodologique qui a privilégié des enquêtes sur le terrain, des observations directes, des guides entretiens et des interviews.

**Mots-clés** : activité portuaire, mutation, espace, communale, Port-Bouët.

### Abstract

---

The commune of Port-Bouët in the south of Abidjan, maintains close relationships with the port, in so far as it accommodates part of its installations. It also owes its development with the dynamic of the activities of the port of Abidjan. Also, the port was built and developed in a good part of this commune. In various parts of the city, are established maritime companies, companies, trades, industries, warehouses, containers parks, places for machines parking which shape the face of the municipal space.

This present article wants to show the activities of a port may shape the configuration of the space in which it joins. Indeed, they are greedy in spaces. Therefore, the harbour surfaces are very fast overwhelmed and saturated because of the traffic with fast growth. Today for a 21 926 247 ton traffic (PAA, on 2015) which is more and more containerized, to make of the port of Abidjan an under regional hub is more than necessity. The search for space around the port became a priority. In it is added several projects in particular the extension of ways connecting the port from Port-Bouët, the construction of highways to facilitate the reception of freight in origin and aimed at the hinterland and vice versa. It's also envisaged a wider opening of the pass of entrance and a deepening of the canal of Vridi, an extension of the industrialo-harbour zone and a new park with containers is also envisaged by fitting out the waterside zones of the port..

It is so many transformations as we highlight through a methodological approach which favored fieldworks, direct observations, guides conversations and interviews.

**Keywords**: harbour activity, transfer, space, municipal, Port-Bouët.

## INTRODUCTION

Les relations entre villes et ports ont pour la plupart du temps été marquées par des interrelations aux multiples impacts de part et d'autre. Les villes abritant des zones portuaires sont sous l'influence des ports. Leurs politiques de développement économique, social et spatial sont basées sur le port ou du moins s'y réfèrent. Des villes comme Marseille, Anvers, Hambourg, Rotterdam sont marquées par une imbrication étroite avec leurs ports (Morel, 1999), ce qui y a occasionné des transformations spatiales importantes (aménagement portuaires, gain d'espaces, économie des régions, infrastructures etc.).

La métropole abidjanaise est connue sur la Côte Ouest Africaine par son port, poumon économique de la Côte d'Ivoire, engrangeant 85 % des recettes douanières et concentrant 60 % du tissu industriel national. L'infrastructure portuaire est à cheval sur les communes du Plateau, de Treichville et de Port-Bouët. La commune de Port-Bouët qui retient notre attention borde l'océan Atlantique et abrite une part importante des installations du port d'Abidjan (figure 6.1). L'influence du port sur cette commune est indéniable, au regard des aménagements et des activités économiques liés à sa présence. Ceux-ci entraînent des mutations au sein de la commune car très consommateurs d'espaces. Quelles sont ces mutations et leurs implications sur la commune de Port-Bouët ?

L'objectif de cette étude est de montrer comment les activités du port d'Abidjan réorganisent la configuration spatiale de la commune de Port-Bouët.

## MÉTHODOLOGIE

La réalisation de cet article a fait appel à la revue documentaire, à l'observation directe, l'entretien semi-structuré et au questionnaire. La revue documentaire s'est appuyée sur la consultation de divers ouvrages, publications et rapports. Elle s'est faite au centre de documentation du port d'Abidjan et dans la bibliothèque de la commune de Port-Bouët. À cela s'ajoute la littérature recueillie sur Internet. L'observation directe a eu lieu au port d'Abidjan à l'occasion de la visite des chantiers en cours. Nous avons pu visiter le môle du port de pêche, la darse, la zone de remblaiement dans la baie de Vridi et le canal de Vridi. Nous avons à l'occasion apprécié l'ampleur des travaux en cours et obtenu des informations complémentaires auprès de nos guides. Dans la commune de Port-Bouët, nous avons visité

les chantiers des routes en construction, les parcs à engins et les entrepôts.

En plus des éléments indiqués ci-dessus, nous avons sollicité et obtenu auprès de la Direction des Infrastructures et de la Direction des études du port d'Abidjan et des autorités communales, deux entretiens semi-structurés. Ces entretiens organisés autour des principales préoccupations liées au sujet ont été l'occasion de recueillir après les échanges, des informations touchant à tous les aspects des activités du port dans la commune de Port-Bouët. Un questionnaire a également été administré auprès des populations des sites touchés et celles ayant des activités dépendantes du port pour avoir leurs opinions. Les résultats issus de ces différentes démarches sont exposés dans les lignes ci-dessous.

Figure 6.1 : Situation de la commune de Port-Bouët



Source : IGT, 2015

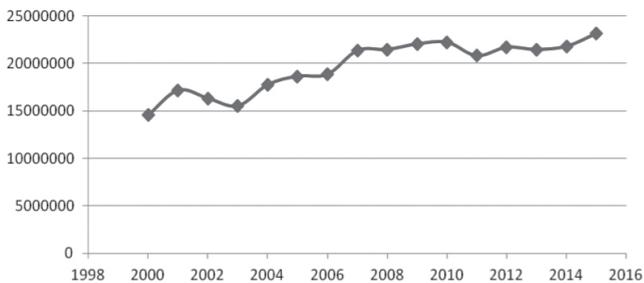
## 1. Les facteurs de la mutation spatiale à Port-Bouët

Plusieurs facteurs ont occasionné les transformations progressives au sein de la commune de Port-Bouët.

### 1.1. Une activité portuaire en constante progression

Le port d'Abidjan ouvert au trafic en juillet 1951, connaît une évolution constante de son trafic. Aux produits originels comme le bois, le café, le cacao, l'ananas, la noix de coco, le coton et l'huile de palme qui constituaient l'essentiel de son trafic, se joignent aujourd'hui le caoutchouc (hévéa), l'anacarde, les fruits, les produits miniers notamment le manganèse et le nickel. Tous ces produits venant du riche arrière-pays alimentent le port en fret et favorisent l'arrivée des navires. La figure 6.2 montre l'évolution du trafic du port d'Abidjan de 2000 à 2015.

Figure 6.2 : Évolution du trafic marchandises du port d'Abidjan de 2000 à 2015



Source : statistiques PAA, 2000 à 2015

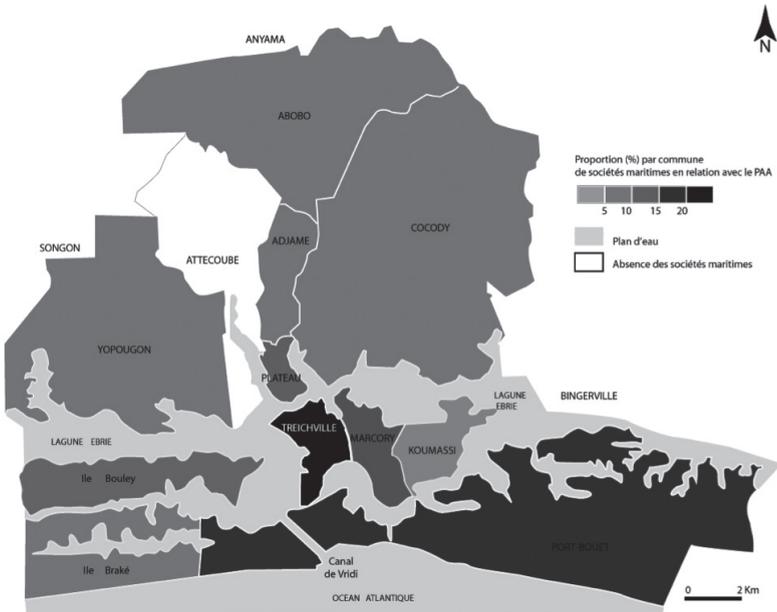
Cette figure 6.2 montre que le trafic du port d'Abidjan connaît une croissance régulière depuis 2000, avec une baisse en 2002 et 2003 à cause du déclenchement de la rébellion militaire le 19 septembre 2002. Cette baisse laisse cependant un trafic supérieur à celui de 2001. On constate une hausse de 8 % entre le trafic de 2008 et celui de 2009 (PAA, 2009). Une légère baisse intervient en 2011 suite à la crise post-électorale. Mais la croissance est vite amorcée jusqu'en 2015. Le trafic de transit a augmenté passant de 1 828 466 tonnes en 2013 à 1 839 220 tonnes en 2014. Le trafic de transbordement est de 2 988 711 tonnes en 2014. Ce trafic, en constante évolution demande également des modes de conditionnement des marchandises dont les plus utilisés sont le vrac et le conteneur. Ces deux modes de conditionnement exigent de l'espace. Ce qui a entraîné une rapide saturation des espaces portuaires dont 35 hectares de terre-pleins et

15 hectares d'entrepôts, d'où la recherche d'espaces dans les environs du port.

### 1.2. Une présence de plus en plus remarquable des entreprises portuaires

Les sociétés et entreprises maritimes choisissent les communes voisines au port d'Abidjan pour s'installer du fait de la cherté et la saturation de l'espace portuaire. Les nouvelles sociétés préfèrent louer des locaux ou construire leurs sièges, magasins et parkings dans les communes proches du port par souci de dynamisme et d'économie. La notion de proximité est un facteur important pour ces entreprises (KANGA, 2013). Elles optent pour les communes de Treichville et Port-Bouët afin de se trouver dans le rayon d'efficacité (pas plus de 4 km du port). Au niveau de la commune de Port-Bouët, nos investigations font état de la présence de 11 entreprises maritimes, 14 magasins ou entrepôts, 6 parcs à conteneurs et 4 parcs de stationnement des engins de manutention. La figure 6.3 montre la localisation des entreprises portuaires avec une forte présence dans les communes de Treichville et de Port-Bouët.

Figure 6.3 : Les zones abritant les entreprises maritimes



Source : enquêtes des auteurs, 2016

### ***1.3. La question de la proximité de la commune de Port-Bouët***

Le port d'Abidjan est contigu à la commune de Port-Bouët et est accessible par le canal de Vridi. La vie et les activités du port d'Abidjan restent intimement liées à cette commune. Ainsi, toutes les transformations qu'il subies sont susceptibles d'influencer les disponibilités spatiales de celle-ci. Depuis l'ouverture du canal de Vridi, la commune a abrité les premiers ouvriers qui ont participé à ses travaux du côté de Vridi. Ensuite, il y a eu l'installation des premières industries. L'emprise spatiale du secteur industriel sur la zone portuaire reste importante et marque fondamentalement la commune avoisinante. Plusieurs plans d'aménagement de cette zone portuaire se sont succédés pour faire de l'espace aux activités. Mais la recherche d'espace se fait de plus en plus récurrente.

### ***1.4. La politique des autorités portuaires***

Devant la saturation de la zone portuaire, la recherche d'espace est une politique au centre des préoccupations des autorités portuaires. L'aménagement du terminal à conteneurs, son équipement en portiques bord quai (six), en portiques de parc RTG seize (16) et en grues mobiles (2) ont accru de façon significative la cadence de la manutention. On est passé de 60 à 80 mouvements à l'heure. En plus du nombre des conteneurs, le parc à conteneurs s'est vu vite dépassé en termes de capacité d'accueil. Ainsi dans le souci de faire d'Abidjan un grand port à conteneurs, les autorités portuaires ont trouvé un site de 2,5 hectares du côté de Port-Bouët (Zimbabwe) en remblayant la baie. Actuellement, le gain d'espace dans les baies de lagunes par l'engraissement des bords paraît être la solution trouvée par les autorités portuaires pour créer de nouveaux espaces. Le port dispose de 1 860 hectares de domaine dont 860 ha en terre ferme et 1 000 ha de plan d'eau. C'est donc sur ce plan d'eau qu'un grand projet de remblai de plus 300 hectares dont 35 déjà disponibles du côté de Biétry, est en cours d'exécution pour satisfaire à la demande des nombreux opérateurs économiques et d'entreprises portuaires. Le coût du projet est estimé à 120 milliards de FCFA (PAA, Direction des infrastructures, 2016).

### ***1.5. Les facteurs socio – démographiques***

#### ***1.5.1. La croissance de la population***

La population de la commune de Port-Bouët a considérablement évolué ces dix dernières années. D'environ 97 780 habitants au

recensement de 1975 (RGPH ,1975), la population atteint 102 000 habitants en 1998 (RGPH, 1998) puis 137 502 habitants en 2005 et 196 000 habitants en 2014 (RGPH ,2014). Le taux d'accroissement estimé à 3,6 % est légèrement supérieur à la croissance nationale qui est de 2,9 % (RGPH, 2014). Cette population est composée de ressortissants de la CEDEAO notamment des béninois et togolais du côté de Derrière-wharf, Adjouffou, Jean Folly et Ananie d'où ils servaient à la main-d'œuvre, de burkinabés basés à Vridi canal, Zimbabwe et Toviatto car ayant pris part aux travaux du canal de Vridi. Les Ghanéens sont installés du côté de Vridi Ako où ils pratiquent les activités de pêche maritime artisanale qui alimentent en poissons le port de pêche d'Abidjan et les marchés locaux. Les Ebrié, populations autochtones sont à Port-Bouët centre et dans les villages voisins, tandis que les Alladjan sont fixés au quartier Alladjan. La récente croissance de la population s'explique par une migration massive de populations venues d'Abobo, Anyama et Yopougon fuyant les affres de la crise postélectorale de 2011. Elles se sont installées dans le quartier de Gonzagueville, occasionnant un lotissement rapide et spontané de cette zone et un accroissement de l'habitat. Elles ont occasionné par conséquent un surpeuplement de population des quartiers précaires de Jean folly et Adjouffou. Les activités de cette population sont en majorité liées à la présence du port, soit directement ou indirectement. On note, entre autres le commerce, le transport de passagers, les manœuvres (dockers), la manutention, le transit, la consignation, la conduite de camions ou de fourchettes (chariots élévateurs), la soudure (outillage et carena), la restauration etc.

### 1.5.2. Les revenus tirés de l'activité portuaire

Les activités portuaires engendrent de nombreux emplois directs et indirects ou encore emplois formels et informels.

Au nombre des emplois directs ou formels on distingue les services portuaires, les agents de bureau, les professionnels du secteur maritime et portuaire (consignataires, manutentionnaires, transitaires, acconiers, agents maritimes, logisticiens) les ouvriers permanents etc. Ces travailleurs se distinguent par les commodités qu'ils peuvent parfois s'offrir (voiture, maison de moyen et haut *standing*). Du côté de Port-Bouët Gonzagueville, de nombreuses constructions appartiennent aux portuaires. Il n'est pas rare d'entendre cette phrase « *Tu vois cette maison, elle appartient à un monsieur qui travaille au port* » ou encore « *La maison qui est là c'est pour un transitaire* ». Il est également prévu la construction d'une cité des portuaires par une

société de promotion immobilière dans les environs de la nouvelle autoroute reliant Abidjan et Grand-Bassam.

Au titre des emplois indirects ou informels occasionnés par la présence du port d'Abidjan, le tableau 6.1 ci-dessous donne quelques précisions relatives au revenu. Les personnes interrogées au port de pêche, au port de commerce et aux alentours du port résident dans la commune de Port-Bouët.

*Tableau 6.1 : Estimations de quelques revenus (FCFA)*

Activités	Nombre de personnes interrogées	Revenus journaliers	Revenus mensuels	Contribution PAA
Manœuvres	23	4 000	120 000	2 760 000
Vendeurs/ses de poissons	30	10 000	300 000	9 000 000
Restauratrices	20	15 000	450 000	9 000 000
Dockeurs occasionnels	28	5 000	150 000	4 200 000
Transporteurs	24	9 500	285 000	6 840 000
Commerçants/es	22	6 000	180 000	4 500 000
Gérants/es de cabines	18	10 500	315 000	5 670 000
Total	165			41 970 000

*Source : enquêtes auteurs, 2016*

Le tableau 6.1 présente les revenus journaliers et mensuels de seulement 165 personnes qui vivent au dépend du port d'Abidjan sans que leurs activités ne soient liées directement au domaine maritime. C'est environ 42 millions de FCFA que cette population se partage en un mois d'activités annexes au port. Cette estimation est obtenue en multipliant chaque gain mensuel par le nombre de personnes interrogées par activité et ensuite la sommation est faite en additionnant les valeurs obtenues. Par exemple pour les vendeuses de poissons :  $300\,000 \text{ FCFA} \times 30 = 9\,000\,000 \text{ FCFA}$ .

Par ailleurs, on note le développement dans la commune du commerce de viande et de poissons congelés achetés au port d'Abidjan, à travers la multiplication des chambres froides et des conteneurs frigorifiques exposés en divers endroits. Il y a des magasins de découpe de viande (pieds de porcs et de bœufs, côtelettes, croupions, la volaille etc.). Notons aussi que le marché central de Port-Bouët est régulièrement approvisionné en poissons en provenance du port de pêche.

### 1.5.3. Port-Bouët, réceptacle des travailleurs de la zone portuaire

Les activités portuaires ont marqué la commune de Port-Bouët depuis la construction du wharf mis en service en janvier 1931 (SEMI B. Z., 1974). Les travailleurs de ce débarcadère ont toujours recherché des zones proches de leur lieu de travail. À titre justificatif il y a le quartier qui porte le nom Derrière wharf en rapport avec l'existence jadis de cette infrastructure. Les travaux de construction du port et de l'ouverture du canal de Vridi ont également drainé une masse de population qui s'est installée du côté de Vridi. De même, l'ouverture du port d'Abidjan en juillet 1951 a provoqué une migration importante de population en quête de travail. Cette population s'est installée dans les zones riveraines du port, c'est-à-dire dans la commune de Port-Bouët. Aujourd'hui, ce sont des allers et venues de populations le matin et le soir en direction de la zone portuaire que l'on observe à Port-Bouët. Ces déplacements qualifiés de mouvements pendulaires (HAUHOUOT, 1973) se sont amplifiés avec le développement des transports en commun. À partir de Port-Bouët plusieurs lignes de bus font le trajet vers le port. Ces lignes traversent toute la commune jusque dans la zone portuaire. Anciennement c'était la ligne de bus n° 17, mais avec l'affluence, la SOTRA a dû créer une autre ligne de bus (n° 68). Il y a également les nombreux taxis communaux appelés wôrô-wôrô qui assurent la liaison entre Port-Bouët et le port. À côté du marché de nuit, plusieurs convois de camions sont chargés de nombreuses personnes en direction du port. Ce sont les cars de transport privé de personnels qui font les tours pour le ramassage des travailleurs des sociétés installées en zone portuaire. Ensuite, on a les travailleurs disposant de véhicules personnels. Enfin, une autre partie des travailleurs de la zone portuaire fait le trajet à pied car disent-ils : « *nous n'avons pas assez d'argent et le transport coûte cher* ».

## 2. Une armature communale en pleine mutation

La commune de Port-Bouët depuis l'ouverture du port a subi des transformations dues à ses activités.

### 2.1. De la période coloniale à la commune actuelle

Étalée tout le long du littoral sur une dizaine de kilomètres au-delà du canal de Vridi, Port-Bouët porte le nom du commandant Bouët-willaumez qui, en 1837, fut chargé par le roi de France de conclure des traités de commerce et de protection avec des chefs côtiers (SEMI B Z., 1974). C'est en fait vers 1930 que Port-Bouët com-

mença à être habité. La construction du wharf draina à ce moment toute une activité de manutention des marchandises. Autrefois appelé Petit-Bassam, ce wharf fit rapidement concurrence à celui de Grand-Bassam, jusqu'alors le principal accès économique de la colonie. Le célèbre phare de Port-Bouët qui balaie l'océan sur un rayon de mille miles marins fut construit à cette époque. La population se concentrait dans la zone de l'actuel marché de nuit. En raison de la croissance rapide du volume des échanges et de la nécessité de manutentionner des charges de plus en plus lourdes, la création d'un véritable port en eau profonde était devenue indispensable. Après avoir étudié plusieurs sites, le choix se porta sur celui de Port-Bouët. Mais dès les travaux de construction, on s'aperçoit que les ouvrages de protection du débouché en mer et les appontements annexes sont engloutis par de vastes houles vers le canyon. En 1935, les colons décident donc de construire le Canal de Vridi qui fut un projet établi par l'ingénieur Roger Pelnard Considère après essais sur modèle réduit au laboratoire de Delft (Pays-Bas). Sa construction fut confiée à l'entreprise de construction du port d'Abidjan (CPA) dès 1938. Les travaux furent terminés en 1950 et mettaient enfin en communication la lagune Ébrié avec l'océan grâce à un canal de 2700 m de long sur 370 m de large avec une profondeur de 13,50 m. Dans le même moment le chemin de fer côté Port-Bouët est achevé.

La deuxième étape du développement de cette commune remonte à la création du port, en 1950. Usines et entrepôts se multiplièrent ensuite à Vridi qui devint la principale zone d'emplois d'Abidjan. C'est à cette époque qu'une partie de la population de Port-Bouët fut déplacée dans la commune de Yopougon afin de libérer des espaces pour le port. Ces populations y fondèrent le quartier appelé Port-Bouët 2. Port-Bouët, porte de la Côte d'Ivoire par excellence, grâce au port maritime bénéficie également de l'aéroport international d'Abidjan et de la société ivoirienne de raffinage (SIR).

Après l'indépendance en 1960, dans le souci de bâtir un cadre de vie sain, Port-Bouët bénéficie du vaste programme de construction d'habitats modernes lancé par le gouvernement à travers la SOGEFIA. Le quartier Port-Bouët centre est ainsi bâti et transformé par la présence des villas économiques et des immeubles. De nouvelles voies sont tracées pour déboucher sur la nouvelle autoroute de Grand-Bassam et connectées au port par le boulevard de Petit-Bassam. À partir des années 1980, Port-Bouët est érigé en commune. Il faut rappeler aussi que la ville d'Abidjan a été érigée en une commune de plein exercice subdivisée initialement en dix communes locales depuis la loi n° 80-1180 du 17 octobre 1980. Port-Bouët compte dix (10) quartiers dont

quatre (4) à Vridi (Canal, Cité, Zimbabwe, Tri postal) six (6) à partir du centre de Port-Bouët jusqu'à la route de Grand-Bassam (Centre, derrière-wharf, Adjouffou, Jean Folly Gonzagueville, Anani) et environ 40 îlots. Aujourd'hui, la commune de Port-Bouët continue son extension vers Grand-Bassam avec de nouvelles constructions qui sont la conséquence de la ruée des sociétés immobilières. Son histoire reste intimement liée au port d'Abidjan qui a entraîné des changements ces dernières années.

## ***2.2. Les grandes mutations spatiales au sein de la commune de Port-Bouët***

Plusieurs réalisations au sein de cette commune ont vu le jour ou sont en cours d'exécution.

### ***2.2.1. L'élargissement des principaux axes conduisant au port***

De nombreux travaux d'élargissement des voies existantes sont en œuvre pour une meilleure fluidité vers la zone portuaire. La voie du rond-point de la statue Akwaba jusqu'à la zone portuaire longue de 12 km, large de 4 m a été revue à 12 m avec 2x2 voies et des trottoirs. La seconde voie qui fera aussi objet de modification est celle qui part du phare jusqu'au marché de nuit. Elle sera prolongée pour rejoindre la première voie au niveau du cimetière municipal. Cette seconde voie longue de 8 km est composée de 2 chaussées et large de 12 m. La photo 6.1 montre le chantier de réalisation des travaux en 2015.

*Photo 6.1 : Les travaux d'élargissement de route au niveau de l'abattoir*



*Source : les auteurs, 2015*

Quant à la photo 6.2, elle présente ces routes après les travaux et l'achèvement de la première partie du projet. C'est une voie toute neuve avec des trottoirs et des caniveaux pour l'évacuation des eaux de ruissellement.

*Photo 6.2 : La voie reliant le Port par l'abattoir et le boulevard de Petit Bassam*



*Source : les auteurs, 2016*

### 2.2.2. La construction de l'autoroute Abidjan/Grand-Bassam

L'autoroute Abidjan/Grand-Bassam a été achevée et inaugurée en septembre 2015 après deux ans de travaux. Longue de 23,2 km, elle s'inscrit dans le grand projet de la route côtière transafricaine Dakar-Abidjan-Lagos. Le projet est divisé en deux sections, à savoir le tronçon Port-Bouët/Gonzagueville long de 6,9 km et le tronçon Gonzagueville/Grand-Bassam qui totalise 16,3 km.

Cette autoroute comporte 2x3 voies avec une largeur de 24 m. Elle donne un accès facile à la zone portuaire à partir de la commune de Port-Bouët, en passant par la voie du phare ou par le rond-point de la statue Akwaba, et rejoignant l'abattoir puis le boulevard de Petit-Bassam pour les camions citernes et remorques venant du Ghana. Cette autoroute représente un facteur de transformation de l'espace. Tout le long de ce tronçon elle s'impose grandeur nature avec 4 ponts à piéton, des trottoirs dégagés, une circulation fluide (photo 6.3).

*Photo 6.3 : Une vue de l'autoroute Abidjan/Grand-Bassam*



*Source : les auteurs, 2016*

### 2.2.3. La construction des entrepôts, magasins, zone de stockage de conteneurs et parc des engins portuaires

Le manque d'espace dans la zone portuaire oblige des entreprises à négocier des espaces dans la commune de Port-Bouët. C'est le cas la société SOCOTRA qui s'est octroyée un espace de plus 1 500 m<sup>2</sup> le long de l'autoroute pour le stockage des marchandises, le parcage des engins et la construction de ses bureaux (photo 6.4). C'est une entreprise spécialisée dans l'exportation de coton par le port d'Abidjan.

*Photo 6.4 : Le site de la Société Socotra à Port-Bouët*



*Source : les auteurs, 2016*

Par ailleurs, l'entreprise « Côte d'Ivoire Logistique », chargée de l'importation des véhicules d'occasion et de la gestion du parc automobile au port d'Abidjan, occupe une superficie de plus de 5 ha dans le quartier d'Adjouffou, non loin de l'aéroport à 250 m de l'autoroute. Cet espace a permis de désengorger le parc automobile du port d'Abidjan devenu trop exigu, à cause du nombre important de véhicules importés suite à la libéralisation du secteur. Des centaines de véhicules y sont transportés chaque jour et exposés en attendant leur dédouanement et immatriculation (photo 6.5).

*Photo 6.5 : Le nouveau parc de Côte d'Ivoire logistique à Port-Bouët*



*Source : les auteurs, 2016*

#### 2.2.4. La destruction des quartiers précaires

L'intensité des activités portuaires, le volume des échanges, la sollicitation constante du port d'Abidjan ont très vite provoqué une congestion de l'espace portuaire et des voies de circulation. La demande et la recherche d'espace est plus que nécessaire et les zones environnantes du port sont ciblées. Ainsi, à Vridi, le quartier précaire Washington a été détruit pour l'implantation de parcs à conteneurs. Au niveau de Zimbabwe les populations ont été expulsées pour ne pas déranger les travaux de remblai et de gain d'espace sur la lagune dans la baie de Vridi/Port-Bouët. Aussi, dans le souci de décongestionner les voies de circulation intra et inter portuaire, le boulevard de Vridi a-t-il été débarrassé des occupations anarchiques. On note également une répercussion de cette action sur l'autoroute Abidjan/Grand-Bassam. En effet, sur le front de mer depuis Port-Bouët phare après la cité universitaire, les habitations précaires des quartiers Derrière-wharf, Adjouffou, Jean Folly et Gonzagueville ont été rasées sur plus de 8 km à des fins économiques.

#### 2.2.5. L'élargissement et l'approfondissement de la passe du canal de Vridi

L'élargissement et l'approfondissement du canal de Vridi qui coûteront 151 milliards de FCFA (PAA, 2016) sont un vaste projet qui doit booster la compétitivité du port d'Abidjan et dont les travaux ont commencé. L'objectif est de faire du port d'Abidjan le numéro 1 des ports en Afrique subsaharienne dans tous les domaines. Ce projet a entraîné une modification du premier site. Certaines installations existantes ont été déplacées comme c'est le cas de la gare SOTRA terminus des bus 17 et 23, la vigie, les balises et les habitations. En plus, ce projet pourrait plus ou moins accentuer l'érosion et la déstabilisation du trait de côte de la commune de Port-Bouët. La photo 6.6 et la figure 6.4 suivantes présentent le canal de Vridi avant et après les travaux.

*Photo 6.6 : Le canal de Vridi avant le projet*



*Source : PAA, 2015*

*Figure 6.4 : Le canal de Vridi après le projet*



*Source : PAA, 2015*

### 2.2.6. La modification de la baie de Biétry

Les travaux de remblai de la baie de Biétry pour satisfaire les multiples demandes d'installation d'industries dans la zone portuaire et de la construction du parc de camions poids lourds de transport de marchandises vont en effet, modifier cette berge qui jusque-là était occupée par les riverains pour les activités de pêche et le fumage de poissons. On note aussi une réduction du plan d'eau comme le montre la photo 6.7.

*Photo 6.7 : Une vue du remblai dans la baie de Biétry*



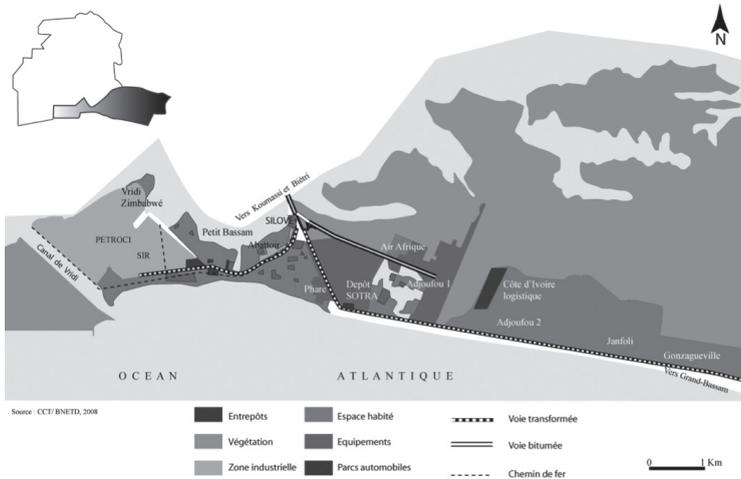
*Source, Google Earth, 2015*

### 2.2.7. La construction du nouveau parc à conteneur et l'extension de la zone industrialo-portuaire

Ce projet vise à régler définitivement la question du manque d'espace pour le stockage des conteneurs et l'extension de la zone industrialo-portuaire. Au terme de ce projet, il n'existera pratiquement plus de zone habitable autour du port. On ne trouvera seulement que des conteneurs et le paysage sera typiquement marqué par la présence des portiques et des engins de manutention parc.

Au total, retenons que plusieurs transformations ont eu lieu, sont en cours et en projet dans la commune de Port-Bouët. Toutes ces modifications suscitées par le port et ses activités transforment profondément l'armature communale de Port-Bouët. La figure 6.5 fait apparaître quelques transformations majeures au sein de la commune de Port-Bouët.

Figure 6.5 : Quelques transformations dans la commune de Port-Bouët



Source : CCT/BNETD, 2008

### 3. L'impact de la mutation spatiale à Port-Bouët

#### 3.1. Une fluidité de l'axe principal port/autoroute

Les changements ont concerné en grande partie l'élargissement des routes, favorisant une fluidité de la circulation surtout en direction de la zone portuaire. Les embouteillages et les accrochages constants sont devenus de plus en plus rares. L'autoroute permet une rapidité de transport de produits vers le port.

#### 3.2. Les impacts environnementaux

##### 3.2.1. L'assainissement des voies principales

La construction des voies routières a prévu un réseau de drainage des eaux de ruissellement. Signalons également le grand toilettage autour des voies principales, les occupations anarchiques (maquis, restaurants, magasins, ateliers, vendeurs de toutes sortes de produits etc.) ayant été détruites. Cette action a donné une image reluisante à la commune de Port-Bouët surtout du côté de l'abattoir.

##### 3.2.2. L'effet de l'érosion sur les plages et les habitations

À Port-Bouët l'érosion est accentuée car la bande littorale a été déstabilisée avec l'ouverture du canal de Vridi et ses protections (di-

gues et épis d'arrêt de sable). Ces ouvrages ont contribué à engraisser le côté Ouest du canal alors que le côté Est reste profondément érodé. Des habitations, des installations touristiques de cette zone sont constamment menacées par l'érosion. En fait, en Côte d'Ivoire, l'érosion se manifeste à plusieurs endroits du littoral. Le recul se fait entre 0 et 3 m/an en moyenne et affecte la majeure partie de la côte sableuse (HAUHOLOT C, 2002). La section de côte Tabou-Sassandra est relativement stable avec néanmoins des points d'érosion (1 m/an au maximum) et d'accrétion. Celle de Sassandra/Vridi-Port-Bouët présente des signes inquiétants d'érosion. Au niveau du secteur Port-Bouët/Frontière du Ghana, le recul est estimé à 1 m/an et menace les équipements touristiques.

### ***3.3. Les impacts socio-économiques***

#### **3.3.1. Les taxes versées par le port**

Les communes perçoivent des taxes sur les commerces situés dans la zone portuaire et sa périphérie. À titre d'exemple pour la commune de Port-Bouët, les taxes journalières sur les commerces s'élèvent à environ 300 000 FCFA. Les patentes mensuelles varient entre 4 000 000 et 6 000 000 de FCFA (Mairie/Service financier, 2016). Sur toutes les marchandises qui transitent par le port d'Abidjan, une taxe est prélevée et est ensuite reversée aux communes environnantes. Cette taxe part de 20 FCFA à 900 FCFA par tonne selon la valeur de la marchandise. Ainsi pour le café, le cacao et le coton la valeur de cette taxe est de 20 FCFA.

#### **3.3.2. La destruction de nombreuses activités informelles**

Les différentes transformations au niveau de la commune de Port-Bouët, ont affecté de nombreuses activités informelles. Comme partout ailleurs, la plupart de ces activités se concentrent le long des voiries et généralement de façon illégale. Et lorsqu'il ya un programme d'aménagement, elles sont très vite détruites et les populations laissées pour compte. C'est les cas de Vridi, de l'abattoir, de derrière wharf jusqu'à Gonzagueville.

### ***3.4. Les conflits fonciers entre autorités portuaires et communales***

Le port défend sa vision de progrès et de développement en réalisant ses projets parfois au détriment des populations, alors que les autorités municipales ont devoir de défendre et d'assurer le bien-être des populations. Les communes riveraines créent quelques pro-

blèmes au port quant à la gestion du patrimoine foncier portuaire. Des espaces réservés pour l'extension future du port ou pour entrepôts sont squattés par les populations au vu et au su des autorités municipales de Port-Bouët. Malheureusement les relations entre élus et acteurs portuaires demeurent très souvent sans réponses efficaces face à des politiques de gestion et de gouvernance généralement séparées. Dans bien des cas, les autorités de la commune et du port cherchent plus à conserver leur périmètre respectif et prérequis plutôt que de mettre en œuvre des politiques de gouvernance communes.

Au total, retenons que les effets des transformations spatiales au sein de la commune de Port-Bouët lui sont d'une part profitables du moment où de nombreux aménagements ont été faits pour l'assainir au profit du port. D'autre part, ces mutations au niveau environnemental ont accentué l'érosion des plages. Il faut aussi ajouter qu'une frange de la population a été victime de ces transformations car de nombreuses activités ont été détruites.

## CONCLUSION

Cet article a pour objectif de montrer comment les activités ou la présence d'un port sont susceptibles de remodeler la configuration de l'espace ou du paysage environnant. Dans le cas de Port-Bouët, il convient de retenir que plusieurs facteurs militent en faveur de la transformation de l'espace. Ce sont entre autres la croissance constante du trafic portuaire et le mode de conditionnement des marchandises qui obligent les autorités portuaires à rechercher de l'espace afin de répondre aux exigences de la compétitivité. Du fait de sa proximité, la commune de Port-Bouët est directement concernée. Par ailleurs, les avantages que la population tire de la présence du port et de ses activités font de Port-Bouët un territoire d'accueil des travailleurs du port. Ainsi, c'est une armature communale en pleine mutation qui est observée à travers l'élargissement des axes routiers, la construction des entrepôts, des magasins, des parcs à engins et de stockage de produits, l'élargissement et l'approfondissement du canal de Vridi, la recherche de terre à partir des baies et berges. Toutes ces transformations ont des impacts sur la commune de Port-Bouët, notamment la fluidité de l'axe principal port-autoroute Abidjan/Grand-Bassam. On note aussi des impacts environnementaux qui se traduisent par l'assainissement des voies et du paysage urbain, ce qui est profitable à la commune. En revanche les transformations au niveau du canal de Vridi ont une certaine tendance à accentué l'érosion des plages. Au niveau socio-économique, c'est d'une part des fonds

que le port reverse à la commune selon des accords et d'autre part, la misère des populations du fait de la destruction de nombreuses activités informelles. En outre, des conflits fonciers surviennent quelquefois entre autorités portuaires et communales. Il convient donc de trouver un cadre réglementaire formel afin de contribuer de façon mutuelle au développement économique et social de la commune de Port-Bouët par le biais du port.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- AGORAH (2001), Aménager la Réunion de 2020, AGORAH, *Actes du colloque des 22 et 23 octobre*, Hôtel de Région, Sainte-Clotilde, 83 p.
- CHRISTOPHE G. (1989), *De la ville coloniale à la ville du xx<sup>e</sup> siècle, programme ville et patrimoine*, CEMAF/Université Paris I, l'IRMC/Tunis. 57 p.
- HAUHOUOT A.A. (1973), « Étude géographique des migrations quotidiennes de travailleurs à Abidjan », in *Annales de l'Université d'Abidjan*, série G, tome V, p. 147-166.
- HAUHOUOT A.C. (2000), *Analyse et cartographie de la dynamique du littoral et des risques naturels côtiers en Côte d'Ivoire*, Thèse de Doctorat, Université de Nantes : Nantes, 289 p.
- KANGA V. (2013), *Les sociétés maritimes en Côte d'Ivoire*, Thèse de Doctorat unique, Université Félix Houphouët Boigny Abidjan, Côte d'Ivoire, 414 p.
- MINISTÈRE DE LA MARINE (1990), *Port autonome d'Abidjan*, Presses spéciales de la SEDI-Abidjan, 111 p.
- MOREL B. (1999), *Marseille, naissance d'une métropole*, L'Harmattan, Paris-France, 43 p.
- PAA (2001), *Quelle contribution du port d'Abidjan dans la politique de relance économique nationale ?*, Rapport d'experts BAD, Abidjan, 100 p.
- PAA (2005), *Évolution des activités et repositionnement stratégique du port*, Rapport du séminaire du 12 au 15 mai, Abidjan, 85 p.
- PAA (2010), *Le port d'Abidjan dans le développement économique de la Côte d'Ivoire*, Intervention du Directeur Général à l'exposition sur le cinquantenaire de la Côte d'Ivoire, Paris, du 23 au 28 mars, 27 p.
- PAA (2014), Rapport d'activité, 32 p.
- PAA (2015), Rapport d'activité, 28 p.
- PHILIPPE A. (1987), *Abidjan « côté cours » pour comprendre la question de l'habitat (Hommes et sociétés)*, Éditions Karthala, Arago Paris, 280 p.
- SEMI Bi Z. (1974), *La politique des travaux publics (1900-1940)*, Annale de l'Université d'Abidjan, série I(histoire), tome II, 359 p.



## **Chapitre 7**

# **Interfaces portuaires et recompositions spatiales : contribution du terminal du Sahel à la dynamique spatiale et socio-économique de Togblékopé (périphérie nord de Lomé)**

*Follygan Héchéli et Iléri Dandonougbo*

### Résumé

---

La ville de Lomé a connu son rayonnement socio-économique et politique actuel grâce à l'ancien wharf colonial, puis au port autonome. Ce port en eau profonde apparaît depuis plusieurs années comme le point de passage privilégié du commerce extérieur de plusieurs pays de l'hinterland, notamment le Burkina Faso, le Mali et le Niger. Le Togo a ainsi autorisé ses voisins enclavés à utiliser ses terminaux portuaires, ce qui en contrepartie lui a permis d'étendre largement son aire de desserte dans ces États sans littoral d'Afrique de l'Ouest. Véritable instrument de création de richesse, les cargaisons sont acheminées par la route nationale n° 1, une voie exclusivement routière qui relie ces pays enclavés. Mais la longue durée de passage en douane et celle de l'ensemble des formalités portuaires, le temps élevé de séjour à quai et l'engorgement qui en découle obligent les navires à s'amarrer plusieurs jours. Dans la perspective d'améliorer la capacité et l'efficacité du port, et pour fluidifier le trafic, il a été aménagé en 1998 à Togblékopé, dans la périphérie Nord de Lomé, le Terminal du Sahel qui est une zone de transit douanier de courte durée de 16 980,2 m<sup>2</sup> à 15 kilomètres du port autonome. La mise en place de cette infrastructure a permis de dynamiser la vie socio-économique de cet espace rural de la périphérie de Lomé. A partir des documents d'archives, de la photographie aérienne et des enquêtes de terrain, l'étude montre qu'il s'est vite développé autour du site un marché dynamique de vente des produits importés en transit mais déchargés et introduits frauduleusement sur le marché local. Aussi l'afflux des travailleurs

va-t-il entraîner l'occupation de cet espace rural qui est vite raccordé à la ville de Lomé par la construction des immeubles, entraînant l'augmentation du prix du foncier et des loyers. Espace de transition entre le port et les pays de l'hinterland, espace mi-portuaire, mi – urbain, la périphérie du Terminal du Sahel (Togblékopé) présente une spécificité par rapport aux autres périphéries de la ville. Lieu d'échange local, régional et international, le Terminal est confronté depuis les années 2010 à de nombreux problèmes de gestion compte tenu de la congestion et des vices sociaux.

**Mots-clés :** Togblékopé (Lomé), port, Terminal du Sahel, dynamique urbaine.

### Abstract

The city of Lomé has known its actual socio-economical and political radiance thanks to, first of all, ancient colonial wharf, then henceforth to the autonomous port. This port in deep water has appeared for many years as the privileged passage point of exterior trade of many countries of the hinterland, such as Burkina Faso, Mali and Niger. Togo has thus allowed its neighboring landlocked countries to use its final ports, which in return has enabled it to extend largely its desert area in these states without coastal of West Africa. Real instrument of wealth creation the cargos are transported by the trunk road N° 1, an exclusively road that links up these landlocked countries. But the long duration of the passage in customs and that of all port formalities, the lasting time of the stay on quay and the congestion that results from it oblige the strips to be moored alongside several days. In the view to improve the capacity and the effectiveness of the port and to thin the traffic, it has been created in 1998 at Togblékopé in the North periphery of Lomé, the Terminal du Sahel, a customs transit zone of short duration of 16 980, 2 m<sup>2</sup> at 15 Kilometers from the autonomous port. The settling down of this infrastructure has enabled to revitalize the socio-economical life of this rural area of the periphery of Lomé. From documents of archives, aerial photography and the inquiry of the land, the study shows that it has quickly been developed around the site a dynamic market for selling of imported products in transit but unloaded and smuggled fraudulently on the local market. The flood of workers will also lead to the occupation of this rural area which is quickly connected to the city of Lomé through the building of residential blocks, leading to the raise of the price of land and rents. Area of transition between the port and the countries of hinterland, semi-port and semi-urban area, the periphery of the "terminal du Sahel" (Togblékopé) presents a specificity compared with the other peripheries of the city. Place of local, regional and international exchange, the "terminal" is confronted today to many problems of management due to the congestion and social vices.

**Keywords :** Togblékopé (Lomé), Port, Terminal du Sahel, urban dynamics.

## INTRODUCTION

Le port de Lomé, port en eau profonde occupe une position géographique stratégique par rapport à de nombreux ports de la sous-région dont ceux de Tema, Dakar, Abidjan, Cotonou et Lagos. « *Il est aussi capable depuis les années 1980 d'accueillir et de gérer les plus grands navires de dernière génération. Ces facteurs sont importants mais ne justifient pas sa compétitivité* » (G. N'dombé, 2014, p. 2). Ainsi, pour faire face à la concurrence de plus en plus rude entre les différents ports de la côte ouest africaine, les pouvoirs publics togolais ont mis en place des infrastructures en dehors des périmètres du port qui ont eu des incidences sur le développement de la périphérie rurale de Lomé. « *Les mutations permanentes du port portent entre autres sur les accessibilités terrestres et la massification du transport terrestre, le développement des zones logistiques et la qualité du site portuaire* » (K. Amoussou, 2014, p. 2). Ce sont là autant de stratégies de développement mises en place au port de Lomé depuis son ouverture au trafic international. L'augmentation des échanges induite par la mondialisation économique et facilitée par les nouvelles techniques de transport a suscité une nouvelle demande en espaces portuaires, ce qui explique la relocalisation des plus grands ports de commerce en périphérie des centres urbains, là où de vastes réserves foncières leur offrent des possibilités de développement (J. Bird, 1963 ; A. Vigarié, 1979). Dans cette optique, il fut inauguré le 12 janvier 1998 à Togblékopé, le Terminal du Sahel (K. Tindano, 2000, p. 39), un parc de stationnement et de contrôle doté d'un service de douane et de sécurité dont le rôle est de faciliter la traversée du Togo par la route des convois de marchandises dans des conditions de sécurité optimales sans tracasseries policières en direction des pays du Sahel.

L'implantation du Terminal du Sahel à Togblékopé a attiré de manière irrésistible la population de Lomé et des campagnes qui ont afflué massivement vers ce nouvel « El Dorado » dans l'espoir de trouver un emploi et de bénéficier de toutes les possibilités d'épanouissement individuel qu'offre ce nouvel espace à double statut : pôle de développement économique et disponibilité du foncier à un coût plus réduit à Togblékopé qu'à Lomé. Au regard des dynamiques socio-économiques à l'œuvre à Togblékopé, la présente étude s'interroge sur les relations entre le port et sa périphérie ainsi que les enjeux et les défis auxquels cette nouvelle périphérie fait face. L'analyse met l'accent sur les problèmes liés à la croissance spatiale et les enjeux associés. Il s'agit notamment de l'expansion démogra-

phique et économique, de la mobilité, de la marginalisation sociale, de l'insécurité et des questions environnementales. Autant de facteurs qui montrent qu'à l'interface du port et de la ville de Lomé, il apparaît depuis quelques décennies, un espace périphérique dynamique. Togblékopé est englué dans une vaste et rapide dynamique de recomposition socio-spatiale et économique avec pour marqueurs essentiels l'urbanisation. Les grands bouleversements à l'œuvre autour du Terminal méritent alors d'être pensés.

## **MATÉRIEL ET MÉTHODE**

La démarche est basée sur les méthodes communes aux sciences sociales : des méthodes quantitatives et qualitatives. Elles sont utilisées dans la collecte et l'analyse des données recueillies, intégrant la recherche documentaire et les travaux de terrain.

### **1. La recherche documentaire**

La recherche documentaire porte sur l'évolution des trafics et la gouvernance portuaire au Togo, en Afrique et dans le monde. Des données statistiques sont recueillies dans les archives du port de Lomé, du Fonds Monétaire International (FMI), de la Direction Générale des Statistiques et de la Comptabilité Nationale (DGSCN), de la Banque Mondiale (BM), de la Banque Africaine de Développement (BAD), de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA). Les informations relatives à la création du Port Autonome de Lomé (PAL) et du Terminal du Sahel, l'organisation et le fonctionnement du port, ainsi que les grands axes de son développement sont collectés auprès des ministères en charge de l'Économie et des Transports. Des travaux de thèses de doctorat, de mémoires de maîtrise et de master, des rapports d'étude et des articles scientifiques ont été consultés dans différentes bibliothèques de Lomé. Par ailleurs, les insuffisances liées aux modes de production de certaines informations mais aussi pour observer et recueillir les informations de première main, des activités de terrain ont été conduites.

### **2. Les observations directes sur le terrain**

Afin de ne pas baser nos conclusions sur les seuls ressentis et vécus des populations, l'observation directe sur le terrain a été indispensable. Elle a consisté à l'observation des installations portuaires

et du terminal du sahel qui nous renseigne davantage sur la modernisation du port avec la construction des nouveaux quais, les dysfonctionnements du terminal du sahel ainsi que les activités économiques développées dans sa périphérie

### **3. Enquêtes et entretiens**

Des enquêtes par questionnaires ont été réalisées auprès des différents acteurs portuaires. La collecte des informations a été effectuée du 25 avril au 25 mai 2016. Le guide d'entretien, la grille d'observation, le dictaphone et le GPS ont contribué à la collecte des données. L'échantillon de l'étude est composé de façon raisonnée par les principaux groupes qui sont entre autres les douaniers travaillant au Terminal du Sahel (6), les gérants de commerces informels, les vendeuses à la sauvette et les restauratrices qui opèrent au port et au terminal (47), les transporteurs et chauffeurs routiers (35), les membres des associations professionnelles (23), les opérateurs de terminaux (11), les manutentionnaires (13), les transitaires agréés et non agréés (9) et les chargeurs (14). Nous avons retenu d'interroger les individus opérant depuis au moins trois ans dans leurs activités afin de recueillir des informations auprès des acteurs qui ont fait de leur travail une activité véritablement professionnelle. L'enquête est complétée par des données qualitatives recueillies auprès de la population riveraine du Terminal du Sahel (98) pour obtenir leur perception du terminal, les forces de l'ordre sur la sécurité dans le milieu. Il s'agit notamment de ses impacts sur leurs conditions de vie, les migrations et la structuration de l'espace qu'il a engendré. Les entretiens concernent 14 personnalités de l'administration portuaire et du ministère des Transports et des Travaux Publics. Soit un total de 270 individus touchés par l'enquête et l'entretien.

Le logiciel Word est utilisé pour la saisie et le traitement du texte puis Excel pour la réalisation des graphiques. Le logiciel Arc View est exploité pour la réalisation des cartes.

## **RÉSULTATS ET DISCUSSION**

### **1. L'insertion du port de Lomé dans le réseau mondial**

Les ports et leur ville sont les moteurs infrastructurels et organisationnels de mondialisation des espaces économiques. Depuis la période coloniale en Afrique subsaharienne, une accélération des modernisations portuaires s'enclenche et se conjugue de facto avec une

amélioration significative des connectivités maritimes (B. Daudet, 2014b). Au Togo, des terminaux de plus en plus vastes et plus modernes s'installent et concourent à rendre plus attractif le port de Lomé en fournissant des emplois et des services liés à la gestion d'un flux croissant de marchandises importées et exportées.

### ***1.1. Du Wharf au port autonome en eau profonde***

« *Les ports constituent les points de passage privilégiés de commerce extérieur des pays qui en disposent* » (Y. Kombaté, 2011, p. 14). Depuis la période coloniale allemande, le Togo a commencé par participer effectivement au commerce international grâce à la construction d'un premier wharf en bois en 1890 qui sera dévasté par un incendie, puis remplacé par un second en 1904 avec une structure métallique. Ce second wharf pose les jalons d'une vraie ouverture du Togo sur les échanges par voie de mer pour Lomé qui devient dès lors, grâce à un monopole des échanges maritimes, la porte d'entrée du Togo (K. E. Kossigan, 2011). Il a facilité entre autres l'exportation des produits comme le maïs et le coton mais aussi l'importation des ressources nécessaires pour la construction des chemins de fer qui permettaient de joindre les pays de l'hinterland à la côte. De façon générale, les infrastructures terrestres sont articulées depuis la porte portuaire avec des ramifications relativement modestes pour connecter les petites et moyennes villes de l'intérieur. Des extensions routières et ferroviaires se prolongent aux confins des territoires coloniaux jusqu'aux grandes villes intérieures qui seront les futures capitales politiques des États indépendants enclavés (B. Daudet, 2010). Le wharf de Lomé a servi jusqu'à la période coloniale française, celle à laquelle il a été rénové en 1928. Il a par la suite perdu son intérêt à partir de 1964 à la suite de la construction d'un port moderne en eau profonde.

Le port autonome de Lomé se situe à 6°28' de latitude Nord et 1°17' de longitude Est et se trouve à moins de 5 km du centre-ville entre la route internationale n°1 et l'Océan Atlantique (figure 7.1).

Figure 7.1 : Situation géographique du port de Lomé



Source : Port Autonome de Lomé, 2015

Vu l'essor des activités portuaires et des trafics annuels qui passent de 252 600 tonnes de marchandises en 1968 à 402 600 tonnes en 1972, le port a connu une extension de ses installations. En 1980, un second môle de 525 m de rideau de palplanches avec couronnement de béton armé est construit, ce qui a permis au port d'accueillir tous les types de navires et de marchandises. Le 14 octobre 2014, le 3<sup>e</sup> quai du port est inauguré. Avec un investissement de 300 milliards de FCFA, il offre un terminal à conteneurs de 450 m de longueur de quai, de 15 m de profondeur et dispose d'une surface de stockage de

38 hectares. Le port accueille ainsi des navires porte-conteneurs de 3<sup>e</sup> génération qui transportent jusqu'à 7 000 conteneurs de 20 pieds (PAL, 2015). Le volume du port de Lomé est porté à 1,5 millions de conteneurs, ce qui lui permet de renforcer son rôle de bras de mer par excellence des pays enclavés comme le Burkina-Faso, le Mali et le Niger

### ***1.2. Le port de Lomé à la conquête de son arrière-pays : le Terminal du Sahel***

L'initiative de la création du Terminal du Sahel s'insère dans une stratégie globale internationale de facilitation d'accès au transit des pays sans littoral. À ce sujet, plusieurs conventions internationales ont été signées dont celle de New York le 8 juillet 1965 portant organisation du commerce de transit des États sans littoral. Fort des dispositions de cette convention et, considérant que pendant la période coloniale, les territoires du Mali, du Niger, de la Haute-Volta ont bénéficié, en ce qui concerne le transbordement de leurs marchandises, des services des ports de la Côte d'Ivoire, de la Gold Coast, du Togo, de la Guinée, du Dahomey, entre autres, les pays sahéliens ont signé, après leur indépendance, des accords bilatéraux avec leurs homologues des pays côtiers (S. Sedji, 2009 ; K. Tindano, 2000). Au Togo, un protocole d'accord fut signé à Lomé le 23 juillet 1974 avec le Burkina-Faso, un autre fut signé le 30 juin 1983 avec le Niger et un accord de coopération fut signé avec le Mali le 26 août 1983. Ces différents accords ont pour objectif de faciliter aux pays du Sahel, les démarches en matière de transport et de transit maritimes. C'est dans cette même logique que l'opération « Solidarité sur la Mer » a été initiée. Elle est mise en place suite aux plaintes répétées des transporteurs et des syndicats des transporteurs de marchandises à destination des pays du Sahel. Ces plaintes étaient relatives aux tracasseries et aux faux frais dont ils étaient victimes sur le corridor togolais, mais aussi aux vols opérés sur les camions en stationnement à Togblékopé, périphérie nord de la ville de Lomé. « *Des rivalités existent depuis plusieurs années entre les ports ouest africains qui ambitionnent tous de devenir des "hubs" dans cette région* » (B. Dauded et Y. Alix, 2012) pour dominer les autres. Ainsi, pour mettre fin à ces pratiques et minimiser les risques de perte des clients des pays du Sahel au profit des autres ports concurrents, des réunions ont été organisées en avril 1994, à l'issue desquelles l'opération « Solidarité sur la Mer » a été lancée, ce qui a conduit à la construction du Terminal du Sahel.

Le Terminal du Sahel est un espace portuaire aménagé de 16 980,2 m<sup>2</sup> situé à 15 km du port dans un ancien village appelé Togblékopé (le village de Togblé) dans le quartier Zongo, faut-il le rappeler. Il est situé par 6°15' de latitude Nord et 1°13' de longitude Est (figure 7.2).

Figure 7.2 : Plan fonctionnel du terminal



Source : Port Autonome de Lomé, 2015

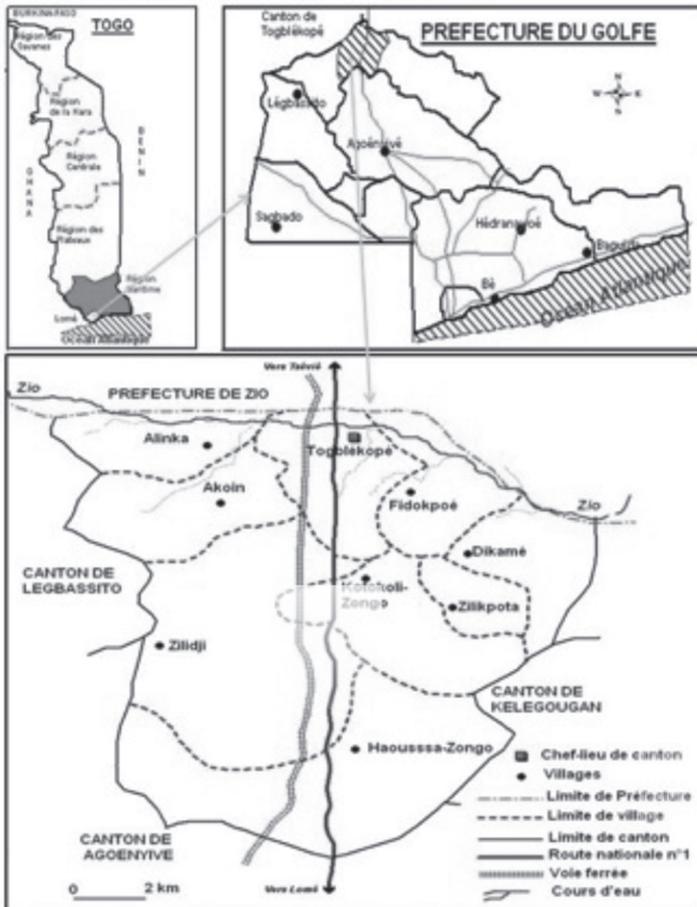
Le terminal assure le lien entre l'espace portuaire et la périphérie de Lomé. Cette infrastructure portuaire est située le long de la route nationale n° 1, la principale voie structurante du pays et qui débouche sur les pays du Sahel, notamment le Burkina-Faso, le Mali et le Niger. Ce site est un parking d'une capacité de 330 camions et véhicules et sert de relais aux véhicules d'occasion en transit vers ces pays.

En plus de l'aire de stationnement aménagée à la sortie Nord de Lomé pour l'organisation du convoyage, tous les services de facilitation douanière y sont représentés. Les efforts de modernisation font dire à titre publicitaire aux Togolais que le port de Lomé est « le bras de mer des pays du Sahel ».

## 2. Des activités économiques qui se développent autour du Terminal

Togblékopé est situé à 15 km au nord de la ville de Lomé. Avec une superficie de 4 650 ha en 2015, et se situe entre 6°13' et 6°18' de latitude Nord et 1°10' et 1°15' de longitude Est, il est limité au nord par la Préfecture de Zio, au sud-ouest par les cantons de Légbassito et d'Agoènyivé et au sud-est par celui de Kélégougan (figure 7.3).

Figure 7.3 : Situation géographique du canton Togblékopé



Source : à partir des données de la Préfecture du Golfe (2016)

L'implantation du Terminal du Sahel a beaucoup pesé dans l'évolution du milieu. Il s'est développé autour du site du terminal une multitude d'activités informelles, qui stimulent le développement économique et démographique.

### 2.1. Des activités économiques en lien direct avec port

Après l'implantation du Terminal du Sahel, de nombreux petits marchés se sont développés aux abords et dans l'enceinte du terminal ainsi que le long de la route nationale n° 1. Le site du Terminal est devenu à cette période un haut lieu du commerce dont la vitalité se mesure au nombre impressionnant de détaillants qui exercent leurs activités. Le Terminal s'est affirmé au début des années 2000 comme un pilier essentiel de l'économie de la périphérie nord de Lomé. Principal point d'entrée et de sortie pour les biens et les ressources en direction des pays du Sahel, il a très tôt entraîné la concentration des activités économiques et administratives de transit. Les activités économiques en rapport avec le port comme le commerce informel, la manutention, les services financiers et administratifs se sont développés. Le commerce des pièces détachées neuves et d'occasion est florissant du fait que les véhicules en transit vers les pays du Sahel sont de vieux engins achetés au port nécessitant de réguliers travaux d'entretiens (photo 7.1).

*Photo 7.1 : Commerce informel des pièces détachées au terminal*



*Source : travaux de terrain, 2016*

Ce sont les Africains de la diaspora qui envoient des articles de tout genre sous forme de marchandise dans un conteneur ou dans des gros camions en transit vers les pays du Sahel qui sont illégalement déversés sur le marché togolais. N'étant pas soumises à la taxe douanière, les prix sont relativement moins chers que les produits vendus ailleurs. Il s'agit des articles d'occasion hétéroclites appelés « venus de France, ou France au revoir, ou encore venus d'Europe », comme on les appelle habituellement. Ce sont en fait des articles d'occasion, c'est-à-dire précédemment utilisés, venus la plupart du temps d'Europe ou des États-Unis : ustensiles de cuisine, appareils électromé-

nagers, appareils électroniques, machines à coudre, vélos, articles de gymnase, lits et matelas, fauteuils roulants, vêtements, tissus, tapis, moquettes, verres à boire, meubles, articles de décoration, rideaux, papiers-mouchoirs, produits de beauté, pâtes dentifrices, brosses à dents, produits cosmétiques, boissons et même des produits pharmaceutiques, bref tout y est. Le Terminal est devenu une formidable structure génératrice d'activités économiques qui crée de la richesse aussi bien pour les Togolais que pour les immigrants ouest africains. « *Au début des années 2000, le commerce de ces produits était dominé à 80 % par les jeunes Burkinabès, Maliens et Nigériens* » (K. Tindano, 2000). L'économie informelle absorbe une grande partie de cette population migrante souvent jeune et pas qualifiée avec de petits boulots ou la revente à la sauvette de divers produits sur l'artère de la route nationale n°1 et sur le site du terminal. L'enquête menée sur le site du Terminal révèle que 50 % des jeunes travailleurs burkinabés sont au Togo depuis une dizaine d'années, et n'ont pas eu d'autre choix que le « *pawéré* », autrement dit l'aventure ou l'émigration économique. Selon le journal *Observateur Paalga* du Burkina-Faso (24 août 2016), ils 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 (autre point de vente).

Depuis le début des années 2010, des commerçants togolais installés au TP3 ont délocalisé leurs points de vente vers le Terminal du Sahel et dans les rues de la capitale. Plusieurs raisons expliquent le regain d'intérêt pour la vente autour du Terminal du Sahel. Il s'agit entre autres des taxes jugées trop élevées qui poussent les commerçants qui sont dans l'enceinte du TP3 à faire sortir leurs marchandises pour les revendre dehors et des vols fréquents remarqués au niveau du TP3 par insuffisance des mesures de sécurité. La vente des produits au terminal ne profite pas seulement aux commerçants mais également aux populations de Togblékopé, de Tsévié et d'Agoè-Nyivé. Ces dernières ne se déplacent plus jusqu'au port autonome de Lomé ou à Dékon pour acheter ce dont ils ont besoin. Ils se contentent tout simplement de se les procurer des fois à quelques mètres de chez eux.

## ***2.2. Le Terminal dynamise d'autres activités génératrices de revenu***

L'artisanat et d'autres activités connexes ont connu un développement important. Les produits de l'artisanat concernent la mécanique auto et moto (19), la vulcanisation (15), la sérigraphie (12), la peinture-auto (11), l'électricité auto (10), 3 établissements de

lavage autos. Les activités commerciales sont d'autant plus dynamiques que Togblékopé dispose d'un marché local qui a connu un développement rapide. Situé aux abords de la route nationale n° 1, au côté ouest à 10 m du Terminal, ce petit marché rural de 3,5 ares en 1995 avant l'implantation du Terminal s'est étalé aujourd'hui sur 3 hectares. Marché hebdomadaire en 2000, il s'anime actuellement tous les jours. Il est surtout spécialisé dans la vente des produits alimentaires (photo 7.2), notamment les légumes (épinards, gombo, oignon, tomate, etc.), céréales (maïs, riz, mil) et fruits (mangues, orange, avocat, banane).

*Photo 7.2 : Marché de Togblékopé (Zongo)*



*Source : travaux de terrain, 2016*

Il s'est développé dans les périmètres immédiats du terminal la vente ambulante des fripes et des articles divers. Le grand commerce est celui exécuté dans 15 % des magasins et le petit commerce sur 85 % d'étals et de petits magasins. Les enquêtes ont permis d'identifier 12 grandes boutiques spécialisées dans la vente en gros et en détail d'articles de diverses natures. Étant donné que Togblékopé est un front d'urbanisation, les magasins de matériaux de construction sont aussi nombreux. Il a été recensé après l'implantation du Terminal, 23 dépôts de ciment, 12 menuiseries, 15 ateliers de couture, 24 ateliers de coiffure, 31 restaurants, 15 hôtels et auberges, 4 stations-services (deux Shell, Sanol, Total), un service bancaire (Orabank) situé au Nord du Terminal, un service postal et 37 services de vente de cartes téléphoniques Moov et Togocel.

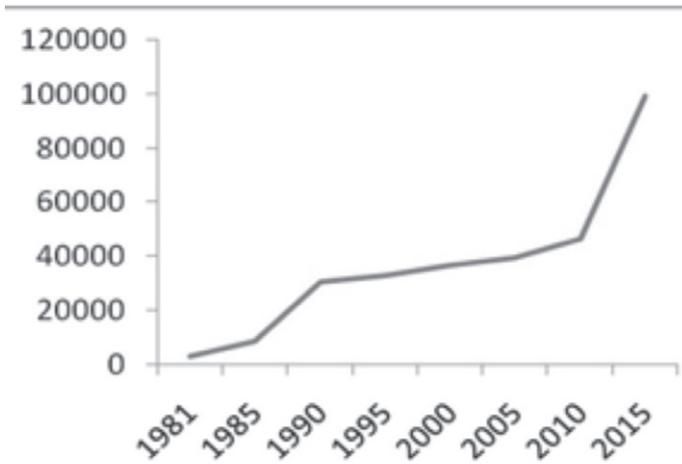
### **3. Une infrastructure portuaire qui influence son espace géographique proche : le rôle urbanisant du Terminal du Sahel**

Au-delà des aménagements infrastructurels des terminaux, tout semble démontrer aujourd'hui que les intégrations spatiales et fonctionnelles des croissances portuaires ne soient pas anticipées dans les schémas d'urbanisme et d'aménagement foncier des territoires. Cela s'avère d'autant plus problématique que les métropoles elles-mêmes doivent assumer une véritable transformation fonctionnelle et spatiale (B. Dauded, 2014a). Le Terminal du Sahel a exercé une attraction particulière sur Togblékopé. Il a entraîné l'étalement de la capitale vers cette périphérie qui était rurale. De la dynamique de Togblékopé, résulte deux aspects principaux : la dynamique démographique qui profite de l'immigration et la croissance endogène résultante d'une natalité très soutenue, d'une part, la dynamique spatiale horizontale, qui est caractérisée par une dispersion sur un vaste espace avec des densités relativement moyennes, d'autre part.

#### ***3.1. Une croissance démographique singulière dans les environs du terminal***

Le Terminal du Sahel est devenu depuis sa création un véritable pôle d'attraction pour la population togolaise ainsi que pour les immigrées des pays du Sahel et d'autres pays d'Afrique. Depuis sa création, de nombreux actifs inoccupés des milieux ruraux et de la capitale se sont rués vers Togblékopé et se sont convertis dans des activités informelles de maigres revenus. Selon M. Agier (1982a), « *bien avant la construction du Terminal dans les années 1970, 53 % de la population de Togblékopé étaient paysans* ». Avant la mise en place du Terminal du Sahel, le milieu n'était qu'un petit village d'agriculteurs constitué de quelques hameaux éparpillés dans le paysage. Très tôt, la zone a connu un afflux massif de population vers ce nouvel «eldorado économique» de la périphérie nord de Lomé qui connaît jusqu'aujourd'hui une croissance exponentielle. La mise en place du Terminal a fait de ce village situé aux abords de la route nationale n° 1 en direction des pays du Sahel, un pôle d'attraction important.

Sa population qui n'était que de 2 738 habitants en 1981 avant la mise en place du Terminal en 1998, est passée à 46 312 en 2010. Entre 2010 et 2015, la population du milieu est multipliée par 2,14 en 5 ans, soit 99 314 habitants en 2015 (graphique 7.1).

*Graphique 7.1 : Évolution de la population*

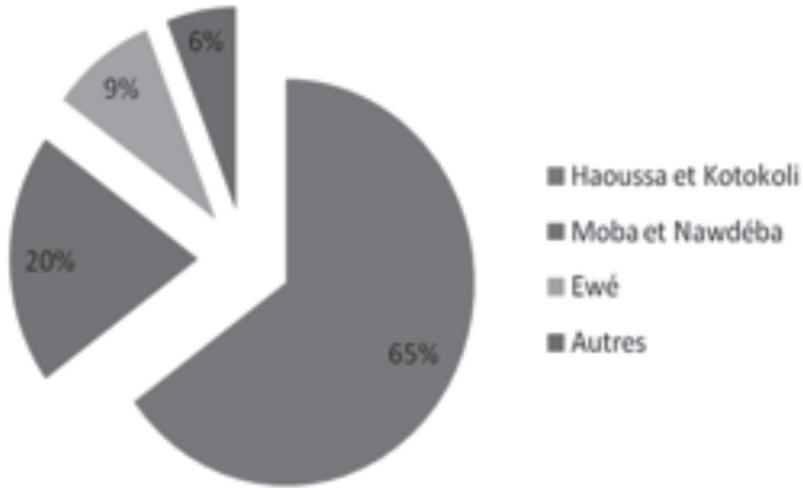
*Source : DGSN (2016)*

Au début de 2000, la population de Togblékopé allait connaître un accroissement dépassant de loin la population de toutes les périphéries de Lomé. De 2010 à 2015, Togblékopé est devenu la périphérie la plus dynamique de Lomé. Avec un taux de croissance estimé à 214 %, sa population a plus que doublé. Les résultats de l'enquête montrent que la création du Terminal du Sahel dans le village a été un important facteur d'attraction qui a contribué à la poussée démographique. À la fonction douanière et de transit, se sont vite greffées sur le site du Terminal et dans ses environs immédiats des activités économiques et tertiaires importantes. La fonction économique autour du terminal apparaît donc ici comme un important facteur d'urbanisation et de peuplement de Togblékopé. À ce titre, le Terminal a été le moteur de développement de Togblékopé. Le milieu a aussi tiré profit d'une croissance endogène avec un taux de natalité légèrement plus élevé (3,4 %) que ceux constatés dans les autres territoires ruraux de la périphérie de Lomé (3,1 % en moyenne).

À partir de 2000, on assiste au passage d'un accroissement démographique à prépondérance migratoire élevé. Les immigrants forment encore la majorité de la population Togblékopé. L'économie informelle absorbe une grande partie de cette population migrante souvent jeune et non qualifiée avec de petits boulots ou la revente sauvage de produits de première nécessité bon marché sur l'artère de la route nationale n° 1 et sur le site du terminal. Les estimations de la Direction Générale des Statistiques et de la Comptabilité Nationale, (DGSCN) en 2015 à Togblékopé montrent que les Haoussa et

Kotokoli représentent 65 % de la population totale. Viennent ensuite les Moba et les Nawdéba qui forment 20 %. Les autochtones Ewé ne représentent que 9 % et les autres ethnies 6 % (graphique 7.2).

*Graphique 7.2 : Répartition de la population selon les ethnies*



*Source : DGSCN (2015)*

L'installation des néo-citadins a contribué à l'évolution démographique et spatiale de la ville de Lomé dans la direction nord. L'arrivée de la population coïncide avec la mise en place des services socio-collectifs notamment les écoles, les services de santé, le marché, etc.

### ***3.2. Lomé phagocyte le canton de Togblékopé***

Lomé, la ville portuaire déborde de ses limites initiales et phagocyte les espaces ruraux périphériques dont Agoé-Zongo, Togblékopé, Adétikopé au nord, Dzagblé au nord-est, Sanguéra à l'ouest et Baguida à l'est (I. Dandonougbo et F. Héchéli, 2013). Au nord, l'étalement de la ville de Lomé est renforcé par la construction du Terminal du Sahel. Les nombreuses activités commerciales qui se sont développées autour du Terminal ont permis l'étalement urbain vers le nord de la capitale avec développement des localités de Togblékopé et Adétikopé situées à 15 km et 20 km du centre-ville. Au fil des décennies, tout Togblékopé et les périmètres immédiats du Terminal connaissent une croissance accélérée.

### **Togblékopé : un développement urbain impressionnant mais non maîtrisé**

L'implantation du terminal du Sahel à Togblékopé a joué un rôle indéniable dans l'étalement vers cette périphérie entraînant la colonisation de l'espace agricole et la transformation de l'espace. L'étalement rapide s'est accompagné d'une poussée urbaine incontrôlée, engendrant des dysfonctionnements multiples dans le domaine des infrastructures et équipements de base. La « crise urbaine à Togblékopé » constitue un frein important au développement.

En l'absence d'une planification étendue à l'ensemble de l'espace périurbain, Lomé se développe et s'étend de manière essentiellement anarchique. Les vallées et les plaines inondables sont progressivement occupées par les populations. « *Le déguerpissement de 1 700 Haoussa et Kotokoli du centre-ville (Zongo) vers la périphérie Nord en 1977 sans aménagement préalable du site d'accueil est un exemple palpable* » (M. Agier, 1982b). L'absence de contrôle par les autorités sur des pans entiers des périphéries de Lomé est à l'origine de l'extension des quartiers sous-intégrés.

Togblékopé a gagné 4 069 ha et 67 774 habitants entre 1995 et 2015. La superficie du milieu est multipliée par 8 et sa population par 2 en 20 ans entre 1995 et 2015 (DGCSN, 2015). Togblékopé est devenu depuis 2000 une zone résidentielle et commerciale. Les équipements commerciaux se concentrent le long de la route nationale n° 1 et dans les périphéries du terminal. Des unités industrielles se sont développées dans le milieu. La sous-intégration de Togblékopé concerne plus de 3/4 de sa population. Elle est caractérisée par le faible accès aux équipements et services de base, l'utilisation de matériaux de construction précaires, l'absence de titres fonciers, la densité de population (plus de 70 hab/ha dans les périphéries du Terminal) et l'impraticabilité des voies en période de pluie. Le problème majeur rencontré à Togblékopé est donc l'aménagement des espaces, principalement résidentiels.

Outre la sous-intégration déjà évoquée, le problème de l'habitat et du logement est crucial. Il existe un décalage très fort entre la demande et l'offre de logement dans un contexte de croissance urbaine forte. Togblékopé compte 10 600 citadins supplémentaires chaque année, ayant pour conséquence un déficit de logement dont l'ampleur s'étend de 1 700 à 2 100 par an (DGSCN, 2015). Ce déficit est le résultat de plusieurs facteurs, notamment une législation foncière qui complique l'accès à la propriété immobilière et foncière, par la lenteur et la rigidité des procédures qu'elle impose, la faible partici-

pation du secteur bancaire au financement et à la promotion de l'habitat (K. Amouzoukpo, 2015, p. 56). Tous ces facteurs sont aggravés par la faiblesse des revenus des ménages qui doivent faire face à des coûts du logement élevés (nécessité de l'autofinancement, renchérissement du coût des matériaux majoritairement importés). Ils ont pour conséquence la large préférence des ménages pour les transactions foncières et immobilières informelles. Ces facteurs contribuent aussi à l'émergence de quartiers précaires et à l'absence de maîtrise de l'extension de Lomé par les autorités. Au total 90 % des logements de Togblékopé sont auto-construits avec parfois des matériaux précaires. L'occupation illégale des réserves administratives et des zones inconstructibles par 17 % des enquêtés est liée au coût très élevé du foncier qui est passé de 5 230 FCFA/m<sup>2</sup> en 1990 à 25 000 FCFA/m<sup>2</sup> en 2015, et coût du logement qui augmente par année. En 1990, un logement à 2 pièces coûtait 4 000 FCFA, en 2015, il coûte 15 000 FCFA alors que le Salaire Minimum d'Insertion Générale (SMIG) est de 35 000 FCFA.

Dans le domaine du trafic, la gestion routière constitue un véritable casse-tête à Togblékopé. Le nombre élevé de camions généré par la croissance du trafic portuaire entraîne la congestion d'une grande partie de la route nationale n°1 (photo 7.3).

*Photo 7.3 : Occupation de la route nationale n° 1 à Togblékopé*



*Source : Port Autonome de Lomé (2012)*

Le réseau routier n'est pas planifié pour soutenir une telle activité. La construction d'une nouvelle voie de contournement du centre-ville de Lomé jusqu'à Togblékopé n'améliore que très partiellement les mouvements routiers.

### ***3.3. Le Terminal du Sahel est vecteur de problèmes sociaux***

L'urbanisation de Togblékopé pose toutefois de nouveaux défis sur le plan social et sécuritaire. Les enquêtes menées sur le site du terminal et dans ses périphéries montrent que les vices et les fléaux sociaux sont des phénomènes de plus en plus chroniques et répandus. Il a été identifié 237 marginaux plus ou moins jeunes, enfants des rues, vagabonds, travailleurs journaliers misérables des deux sexes qui cherchent souvent à tirer profit de la présence de marchandises sans réelle protection sur le Terminal. Les chauffeurs qui disposent d'importantes sommes en liquide sont aussi souvent victimes d'attaques ou de rackets organisés. Corrupteurs et corrompus fleurissent dans ce milieu peu sécurisé. Il s'est développé dans les périmètres du terminal des vols et trafics de marchandises, différentes pratiques illicites et des troubles à l'ordre public.

Les grappillages portuaires engendrent un marché parallèle des biens volés dont le dynamisme est à relier au commerce pratiqué sur le site du Terminal, sur lequel circulent des biens moins onéreux pour la population. Ce commerce, que les autorités condamnent, semble plutôt toléré par la population à qui ces produits de qualité venus d'Europe reviennent relativement moins chers que les produits en provenance de la Chine ou du Nigéria par exemple.

Avec la crise socio-politique et économique des années 1990, il s'est développé dans ce milieu la prostitution qui permet aux jeunes filles des milieux défavorisés de survivre. Les Togolaises rivalisent avec les travailleuses du sexe ghanéennes, béninoises et nigérianes, qui ont envahi Togblékopé et ses environs pour attirer les travailleurs du Terminal et surtout les transporteurs. Cette activité est surtout favorisée par la fonction d'interface du terminal avec les pays de l'hinterland.

La mise en place du Terminal n'a amélioré que partiellement la gestion des tracasseries administratives. Il en résulte le stationnement prolongé des véhicules en transit qui occupent illégalement les espaces fonciers privés aux abords du Terminal. Les tensions profondes s'exacerbent régulièrement entre transporteurs et populations riveraines du terminal qui n'apprécient pas l'occupation quasi permanente de leurs espaces.

Les conditions d'insalubrité et de nuisances sonores font l'objet de plaintes des riverains du Terminal. Ils sont 65 % qui estiment que les dépotoirs sauvages qui jonchent leurs quartiers sont l'œuvre des commerçants et des transporteurs du Terminal. Toutes ces contraintes

font que le Terminal du Sahel est aujourd'hui détourné de sa mission première, celle de faciliter le transit douanier vers les pays du Sahel.

## CONCLUSION

Le port est l'interface entre le transport maritime et le transport terrestre. L'accroissement des volumes des échanges exige la mise en place des terminaux afin de fluidifier le trafic. Le Terminal du Sahel, situé au nord de la ville de Lomé et opérationnel en 1998, a contribué à la structuration socio-économique de Togblékopé. Il a favorisé le rayonnement du milieu. Le Terminal du Sahel est à la base de l'intensification des activités économiques surtout le développement du marché de Zongo situé à 10 mètres du site. La cohabitation des différents acteurs dans le milieu contribue à l'émergence d'une forme de transculturalité. Les occupations foncières illégales, les vols, la corruption et la prostitution sont quelques-uns des maux que les autorités portuaires et les pouvoirs publics doivent gérer. La vitalité du Terminal du Sahel est en partie due au fait qu'il est soutenu par un environnement très dynamique montrant ainsi que l'infrastructure portuaire, après avoir structuré son milieu, vit de celui-ci.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- AGIER M. (1982a), « Étrangers, logeurs et patrons. L'improvisation sociale chez les commerçants soudanais de Lomé », in *Cahiers d'études africaines*, 81-83, XXI I-3, p. 251-265.
- AGIER M. (1982b), « Ménage » et réseau social, quartier « Zongo » de Lomé-Togo, Collectif de travail sur la famille, Office de la Recherche Scientifique et Technique Outre-Mer (ORSTOM), Collectif de travail sur la famille, document de travail n°2, 10 p.
- AMOUSSOU K. (2014), *Le développement des infrastructures opérationnelles au Port Autonome de Lomé : opportunités, défis et impacts*, Mémoire de master, École des Cadres et Université du Littoral Côte d'Opale, Lomé, 111 p.
- AMOUZOUKPO K. (2015), *Dynamique résidentielle et prolifération des agents immobiliers informels à Agoé-Nyivé dans la périphérie nord de Lomé (Togo) : analyses et perspectives*, Mémoire de master, Université de Lomé, Lomé, 125 p.
- BIRD J. (1963), *The Major Seaports of the United Kingdom*, Landers, Hutchinson, 454 p.

- DAUDET B. et ALIX Y. (2012), Gouvernance des territoires ville-port : empreintes locales, concurrences régionales et enjeux globaux, *Organisation et territoires*, Volume 21, numéro 2 et 3, 12 p.
- DAUDET B. (2014a), « Les villes portuaires sub-sahariennes : enjeu(x) de croissance(s), Questions internationales », in *Les grands ports mondiaux*, n° 70, p. 85-89.
- DAUDET B. (2014b), « Histoires de croissance ou le casse-tête des villes portuaires ouest africaines », in *Africaine des Affaires Maritimes et des Transports*, août 2014, n° 6, p. 49-53.
- KOMBATE Y. (2011), *Le port de Lomé et son avant-pays*, Thèse de Doctorat unique en géographie des transports, Université de Lomé, Lomé, 401 p.
- KOSSIGAN K.E. (2011), *Recouvrement des créances clients dans une entreprise : cas du Port Autonome de Lomé*, Mémoire de maîtrise professionnelle en finance et contrôle de gestion, Université de Lomé, Lomé, 73 p.
- N'DOMBE G. (2014), *La gestion des plates-formes à conteneurs au Port Autonome de Lomé*, Mémoire de master professionnel, École des Cadres et Université du Littoral Côte d'Opale, Lomé, 103 p.
- SEDJI S. (2009), *Impacts de l'installation du «Terminal du Sahel» sur la vie socio-économique des populations en milieu péri-urbain : étude de cas du quartier Haoussa-Zongo (canton de Togblékopé)*, Mémoire de maîtrise de sociologie, Université de Lomé, Lomé, 95 p.
- TINDANO K. (2000), *Le Terminal du Sahel de Togblékopé : étude géo-économique*, Mémoire de maîtrise de géographie, Université de Lomé, Lomé, 95 p.
- VIGARIE A. (1979), *Ports de commerce et vie littorale*, Hachette, Paris, 496 p.



## **Chapitre 8**

# **Atouts et contraintes de la localisation d'un port sec à Ferkessédougou au nord de la Côte D'Ivoire**

*Joseph Kouadio Kra, Stéphane Yéboué Koffi  
et Augustin Alla Kouadio*

### Résumé

---

La Côte d'Ivoire a décidé de créer des villes motrices capables de lutter contre les disparités territoriales et d'équilibrer l'armature urbaine nationale. Ainsi, l'État mise sur une bonne répartition spatiale des infrastructures macro-économiques capables de créer des pôles de développement. C'est dans cette logique que s'inscrit le projet de port sec de Ferkessédougou, une ville localisée au nord dans une région de savane en retard par rapport au sud forestier. L'objectif de cette étude est d'évaluer les capacités de cette ville à accueillir le port sec dans le nord du pays à proximité des frontières avec le Burkina Faso et le Mali. La présente recherche a permis d'analyser les conditions favorables à l'implantation de cette plate-forme logistique à Ferkessédougou et les contraintes contextuelles capables de limiter l'incidence de cette infrastructure sur le développement urbain. La collecte des données s'est faite au moyen d'une observation directe du champ de l'étude, de la recherche documentaire et de la tenue d'entretiens.

Les résultats de cette étude montrent que, malgré les contraintes, la ville de Ferkessédougou présente les atouts économiques et géographiques pour accueillir le port sec et en faire un véritable outil de développement régional, de compétitivité de l'économie ivoirienne et d'intégration sous-régionale.

**Mots-clés** : port sec, atouts, contraintes, intégration, Ferkessédougou.

## Abstract

Côte d'Ivoire decided to create driving cities able to fight against the territorial disparities and to balance the national urban reinforcement. Thus, the State put on a good space distribution of the macro-economic infrastructures able to create development poles. It is in this logic that the great project of dry port of Ferkessédougou is registered, a city located in north in an area of late savanna compared to the forest south. The objective of this study is to evaluate the capacities of this city to accomodate the dry port in the north of the country near the borders with Burkina Faso and Mali. Present research made it possible to analyze the conditions favorable to this logistic platform installation of Ferkessédougou and the contextual constraints able to limit the incidence of this infrastructure on the urban development.

The results of this study show that, in spite of the contraintes, the town of Ferkessédougou presents the economic and geographical assets to accomodate the dry port and to make a regional development, economic competitiveness of Côte d'Ivoire, and West Africa integration.

**Keywords:** dry port, assets, constraints, integration, Ferkessédougou.

## INTRODUCTION

Dans le contexte mondial actuel des échanges commerciaux, l'implantation des plates-formes logistiques se présente comme un enjeu stratégique pour la compétition économique entre les États. Ces plates-formes logistiques qui apparaissent comme des marqueurs de la structuration spatiale sont dominées par les ports qui régissent plus de 2/3 des échanges intercontinentaux (Goussot, 1998). Ainsi, les ports sont considérés comme des locomotives du développement (Hauhouot, 1996). La logique portuaire étant en perpétuelle mutation, le maritime ne se limitant plus aux quais va pleinement intégrer au nombre de ces infrastructures les ports secs. Ceux-ci sont alimentés par les ports drainant dans l'hinterland des conteneurs acheminés par trains-blocs (Goussot, 1998).

Le port sec se définit comme un lieu situé à l'intérieur des terres pour le groupage et la distribution de marchandises, ayant des fonctions correspondant à celles d'un port maritime, et comprenant des services de dédouanement (Nations Unies, 2006). C'est un port avancé ou intérieur, un terminal continental relié à un port maritime, fluvial ou lacustre. Ainsi, les ports secs développent des activités semblables aux ports maritimes. En effet, le port sec comprend au minimum trois zones d'activités tertiaires c'est-à-dire un centre de

groupage ou un parc à conteneurs, un dépôt intérieur de dédouanement et un service de logistique. C'est donc un pôle de services. Lorsque ce pôle de services devient très attractif, des activités industrielles s'y implantent (Nations Unies, 2006, *op. cit.*). C'est ainsi que la plupart des plans de création de ports secs intègrent des zones économiques spéciales ou des zones franches pour attirer des petites, moyennes et grandes entreprises industrielles indispensables à son émergence. Les États Unis, qui en ont fait des instruments de développement, comptaient 370 grands dépôts intérieurs de dédouanement en 2005 contre environ 200 pour l'Europe (Nations Unies, 2006, *op. cit.*). En Afrique, les ports secs sont également des instruments d'aménagement créés par les pouvoirs publics et exploités par des multinationales. La multinationale la plus implantée dans ce domaine est Bolloré Africa Logistics qui exploite un réseau de vingt-trois (23) ports secs dans huit (8) pays africains (Débrié, 2013). Par conséquent, la logistique est désormais une clef du développement (Steck, 2015). Selon cet auteur, dans la mondialisation en cours, l'Afrique s'impose de plus en plus comme un acteur important (...). Les grands opérateurs logistiques mondialisés sont confiants pour son avenir. Ils investissent dans les terminaux portuaires et sont des acteurs de l'amélioration des accessibilités intérieures (Steck, 2015, *op. cit.*). Ces ports secs nécessitent une intervention de la puissance publique (Tadjine, Zaïd, 2015). Ce sont de véritables outils d'aménagement du territoire et de développement urbain par les activités qui s'y développent. Selon les Nations Unies (2006, *op. cit.*), les fonctions commerciales et logistiques rattachées à un port maritime que l'on pourrait s'attendre à retrouver dans un port sec sont les équipements pour la manutention de conteneurs, l'entreposage et le transbordement de cargaisons maritimes. Cette institution complète ce dispositif logistique par les liaisons avec les infrastructures intermodales, le regroupement géographique de sociétés et d'organismes indépendants s'occupant du transport de marchandises notamment les transitaires, expéditeurs et transporteurs et la fourniture de services connexes notamment douaniers et bancaires. Le regroupement d'activités logistiques permet une plus forte massification des flux de transport (Masson, Pétiot, 2010) en un lieu entraînant des centralités spatiales. L'offre logistique des ports secs suscite des localisations d'activités industrielles et commerciales par des effets d'externalités d'urbanisation (Masson, Pétiot, 2010, *op. cit.*). Elles développent des externalités positives et des forces d'agglomération (Masson, Pétiot, 2012). La performance logistique provoque un effet de levier et dope la compétitivité des territoires (Joignaux, 2008). Mais, selon ces auteurs, la logistique est restée longtemps ignorée de la planifi-

cation urbaine et des politiques d'aménagement. Aujourd'hui, elle est considérée comme un instrument de développement économique car il s'agit d'une activité créatrice d'emplois et de valeur mais également un levier de compétitivité et de performance du tissu économique local. Cela incite les acteurs publics à vouloir développer des zones d'aménagement pour accueillir les activités logistiques. Cette vision est partagée par Savy (2006) qui constate que la diversité et la qualité des services logistiques figurent parmi les atouts d'une région, le plus souvent d'une aire métropolitaine pour attirer des activités de transformation ou de distribution. Les aménagements logistiques sont devenus un objet essentiel du développement et de l'aménagement du territoire et constituent un thème récent d'intervention publique (Becker, 2003 cité par Masson et Pétiot, 2007). Ainsi, plusieurs États ont créé des ports secs pour favoriser le développement urbain et régional.

La création du port sec de Ferkessédougou d'un coût d'environ 300 milliards de FCFA en partenariat public-privé (PPP) au nord de la Côte d'Ivoire répond donc à ce souci de développement. Au demeurant, en tant qu'offre logistique, le port sec doit remplir des conditions pour impulser le développement urbain et régional. À cet effet, tous les auteurs s'accordent sur le fait que le succès des ports secs dépendra de nombreux facteurs, tels que la demande de produits locaux sur les marchés internationaux; la délimitation appropriée des responsabilités, et la coopération entre les autorités et les milieux d'affaires locaux. Il faut ajouter à ces facteurs un environnement commercial favorable aux entreprises et propice à l'investissement direct étranger (IDE), des liaisons flexibles vers les marchés internationaux par l'intermédiaire de ports maritimes et/ou de voies terrestres et la nécessité d'une approche globale et coordonnée mettant à contribution les autorités gouvernementales chargées des politiques concernant le commerce, les transports, les douanes et les communications. Dans ce contexte, toutes les villes ivoiriennes ne peuvent pas accueillir un port sec. Par conséquent, la ville de Ferkessédougou remplit-elle ces conditions d'installation d'un port sec ? Cet article se propose d'évaluer les atouts et contraintes de l'implantation du port sec à Ferkessédougou. Notre conviction est que les facteurs favorables à l'implantation du port sec à Ferkessédougou sont plus prégnants que les contraintes.

## MÉTHODOLOGIE

Les méthodes pour collecter les données dans le cadre de cette étude sont la recherche documentaire et l'observation du site réservé à l'implantation du port sec à Ferkessédougou.

La recherche documentaire a d'abord permis de consulter les rapports relatifs au projet de port sec et les études sur l'environnement sécuritaire dans lequel s'inscrit le projet. Le rapport d'activités de l'année 2015 du port d'Abidjan sur lequel repose le port sec a permis d'avoir les statistiques sur le trafic de transit en direction des pays sahéliens notamment le Burkina Faso, le Mali et le Niger. L'importance du marché portuaire sahélien est déterminante dans la création d'un port sec. Ces recherches ont été complétées par une documentation sur les projets ouest-africains pouvant influencer le port sec. Ces documents ont été obtenus auprès des services locaux de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest basés en Côte d'Ivoire. Les statistiques routières et de désenclavement physique ont été fournies par l'antenne régionale de l'Agence des Gestion des Routes de Korhogo. L'avant-projet sommaire de réalisation du port sec de Ferkessédougou a été étudié pour avoir des renseignements sur les objectifs assignés à cette infrastructure. La direction régionale des infrastructures économiques de Korhogo a donné des renseignements sur plusieurs variables notamment les distances géographiques et l'état des infrastructures régionales de désenclavement (routes, chemin de fer, aéroport, etc.). Les directions régionales de l'agriculture et des ressources animales et halieutiques ont donné des renseignements sur le potentiel agro-pastoral et halieutique du nord du pays. Des échanges ont eu lieu avec les animateurs de la chambre de commerce et d'industrie et la chambre d'agriculture basées à Korhogo.

Ensuite, les enquêtes de terrain se sont focalisées sur la visite des zones industrielles de Korhogo et les complexes sucriers de Ferkessédougou. Enfin, sous la conduite du sous-préfet de Ferkessédougou, l'observation du site du port sec et sa localisation par rapport aux infrastructures internationales de transport ont complété la méthodologie.

Les informations obtenues ont permis de structurer notre réflexion autour de deux points que sont les facteurs militant en faveur de la ville de Ferkessédougou pour l'implantation du port sec et par la suite les paramètres pouvant contrarier l'effectivité du projet.

## **1. Les facteurs favorables à l'implantation du port sec à Ferkessédougou**

Selon les recherches entreprises auprès des autorités déconcentrées et décentralisées de Ferkessédougou, plusieurs villes notamment Ouangolodougou et Korhogo au nord et même Bouaké au centre du pays étaient candidates pour abriter le premier port sec de la Côte d'Ivoire. Mais, Ferkessédougou a été préférée par rapport à ces villes. Quels sont les atouts décisifs qui ont joué en faveur de cette ville ? Le choix de cette localité pour abriter le port sec repose sur des facteurs d'ordre géographique, administratif, économique et démographique.

### ***1.1. Un port sec au cœur des courants d'échanges commerciaux avec les pays sans littoral***

La situation géographique est sans doute le premier atout décisif qui a joué en faveur du choix de Ferkessédougou pour abriter le premier port sec du pays. En effet, le projet de port sec est lancé non seulement pour décongestionner le port autonome d'Abidjan mais aussi pour l'émergence d'un pôle de développement au nord de la Côte d'Ivoire. La priorité de ce projet de port sec est de capter l'essentiel de la demande portuaire du Mali, du Burkina Faso et du Niger (voir tableau 8.1). Pour cela, il faut un port sec bien localisé au cœur des pays de la CEDEAO (Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest) et de l'UEMOA (Union Économique et Monétaire Ouest-Africaine) pour permettre au port d'Abidjan de conquérir des parts de marché sur l'axe portuaire Dakar-Lagos. À cet effet, le tableau 1 montre que le trafic de transit par le port d'Abidjan est plus important pour le Burkina Faso et le Mali mais très faible pour le Niger. Au niveau du Mali, le port de Dakar, plus proche de Bamako, est relié à cette ville par le chemin de fer. Pour le moment, il n'existe pas un axe ferroviaire Abidjan-Sikasso-Bamako pour dynamiser les échanges inter-États. Les tracasseries routières sont également des entraves au trafic de transit. Ce qui explique un recul du trafic entre la Côte d'Ivoire et le Mali.

Tableau 8.1 : Évolution du trafic de marchandises en transit au port d'Abidjan par pays

Trafic de marchandises en transit par pays (en tonnes)	2013	2014	2015	Variation ( %) 2014-2015
Burkina Faso	885 805	1 039 640	1 421 435	36,7
Mali	919 558	745 893	839 092	12,5
Niger	10 770	37 185	45 105	21,3
Total Hinterland	1 816 134	1 822 718	2 305 632	26,5
Autres pays	12 332	16 502	7 612	-53,9
Total transit	1 828 446	1 839 220	2 313 245	25,8

Source : Port Autonome d'Abidjan, Rapport d'activités 2015

Le trafic en transit par le port maritime d'Abidjan vers les pays sans littoral passe par Ferkessédougou. Cette ville bénéficie d'un double désenclavement ferroviaire et routier avec le chemin de fer Abidjan-Ouagadougou et des routes internationales Abidjan-Ferkessédougou-Frontière du Burkina Faso et Abidjan-Ferkessédougou-Frontière du Mali. Aussi, la ville est-elle plus proche du Burkina Faso, du Mali et du Niger que la plupart des ports en concurrence avec le port d'Abidjan. Ce port sec permet au pays de se positionner au cœur du plus grand bassin cotonnier africain formé par le triangle transfrontalier Sikasso-Korhogo-Bobo-Dioulasso (SKBO ou SIKOBO) inscrit au programme d'initiatives transfrontalières de la CEDEAO (Partenariat pour le Développement Municipal, 2006). Ce port sec participe au développement régional transfrontalier. À cet effet, « *les chefs d'État du Burkina Faso et de la Côte d'Ivoire se sont félicités de la coopération triangulaire en faveur du développement des villes et régions frontalières de Sikasso, Korhogo et Bobo-Dioulasso* »<sup>1</sup>. Le port sec à Ferkessédougou réduit les distances géographiques et commerciales entre la Côte d'Ivoire et les pays sahéliens renforçant ainsi la compétitivité du port d'Abidjan et de l'économie (tableau 8.2). En effet, avec la crise militaro-politique de 2002, la part de marché d'Abidjan a été reprise en partie par les ports ghanéens (Tema et Takoradi), qui auparavant ne jouaient pratiquement aucun rôle dans le transit régional et celui de Lomé au Togo, (Hartmann, 2010). L'accord politique de Ouagadougou en 2007, le traité d'amitié et de coopération entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire, signé le 29 juillet 2008 à Ouagadougou et la fin de la crise en 2011 ont

<sup>1</sup> Extrait du communiqué conjoint de la 5<sup>e</sup> Conférence au sommet du traité d'amitié et de coopération entre le Burkina Faso et la République de Côte d'Ivoire organisée le 29 juillet 2016 à Yamoussoukro.

relancé le trafic de transit. Ferkessédougou permet à Abidjan de gagner la bataille du trafic de transit en direction du Burkina Faso, qui dispose du plus vaste choix de corridors dans la région. Un projet de ferroulage Abidjan-Niger a été lancé en 2008. Ferkessédougou permet au port d'Abidjan de capter des trafics au-delà de sa zone traditionnelle d'influence.

Tableau 8.2 : Distances routières entre les ports et les principales villes des pays enclavés (en km)

Port	Burkina Faso		Mali		Niger	
	Ouagadougou	Bobo-Dioulasso	Bamako	Sikasso	Niamey	Zinder
Dakar**	2186	1891	1344	1714	2710	3609
Accra**	949	1103	1530	1109	1240	1869
Tema**	1057	1084	1467	1131	1213	1843
Lomé**	1020	1309	1796	1487	1075	1703
Cotonou**	1022	1368	1867	1586	1035	1382
Abidjan**	1174	815	1099	811	1631	2519
Ferkessédougou*	702	230	599	236	1217	2105

\*\*port maritime \*port sec

Source : ministère du Commerce du B. Faso, 2012 ; Ageroute, 2016 ; [www.planderoute.net](http://www.planderoute.net), 2016

Cette situation géographique a été évoquée par le député de Ferkessédougou lors des journées de réflexion sur le développement de la région tenues le 30 décembre 2011 avec les cadres du département. « *Bobo-Dioulasso est plus proche de Ferkessédougou que de Ouagadougou, Sikasso est plus proche de Ferkessédougou que de Bamako, Ferkessédougou est à équidistance entre Sikasso, Bobo-Dioulasso et Bouaké* »<sup>2</sup>. En tenant compte de cette localisation ferroviaire et routière internationale et de sa proximité géographique avec les pays sahéliens, Ferkessédougou est la ville idéale pour accueillir le port sec. À cet effet, le rapport du ministère burkinabé de l'industrie, du commerce et de l'artisanat (2012) est sans équivoque. Selon ce rapport, le chemin de fer est devenu un axe stratégique grâce auquel les échanges s'intensifient, non seulement entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso, mais aussi et de plus

<sup>2</sup> Discours prononcé le 30 décembre 2011 par le député de Ferkessédougou, Président de l'Assemblée Nationale.

en plus avec le Mali et le Niger. Toute chose qui a justifié, selon le même rapport, la construction de ports secs à Ferkessédougou et à Bobo-Dioulasso, d'un terminal à conteneurs à Ouagadougou, ainsi que l'ouverture de la représentation de SITARAIL (Société Internationale de Transport Africain par Rail) à Bamako et une autre en cours à Niamey. Par ailleurs, Korhogo ne bénéficie pas du désenclavement ferroviaire et Bouaké est trop éloignée, à plus de trois cent (300) kilomètres, des frontières malienne et burkinabé. Cette analyse élimine Korhogo et Bouaké dans la course pour l'implantation du port sec. Cependant, la ville de Ouangolodougou plus proche de ces frontières par rapport à Ferkessédougou et sur les mêmes axes routier et ferroviaire internationaux demeure dans la course. Mais, qu'est-ce qui écarte Ouangolodougou ? Le choix de Ferkessédougou par rapport à Ouangolodougou repose sur l'histoire et la géographie de l'aménagement du territoire post-colonial. En effet, l'État a rejeté la formule de la dispersion des investissements sur l'ensemble du territoire comme inefficace au profit d'une concentration des efforts sur quelques pôles majeurs. Cette stratégie donne une force pour impulser le développement régional et contrebalancer, avec quelque chance de succès, la très forte prédominance actuelle du seul pôle d'Abidjan (ministère du Plan, 1977). Ainsi, dans son schéma d'aménagement du territoire à long terme, les études prospectives réalisées par les réflexions « Côte d'Ivoire 2000 » mise en place par le ministère du Plan ont rangé Korhogo-Ferkessédougou parmi les quatre (4) agglomérations susceptibles de jouer le rôle de pôles d'équilibre secondaire aux cotés de Bouaké, Man et San Pedro. Le couple formé par ces deux villes est prévu pour devenir un bipôle voire un pôle unique à long terme. L'État doit concentrer les investissements majeurs du nord autour des villes de Korhogo et de Ferkessédougou pour l'émergence d'un grand pôle. Le choix de Ferkessédougou est une application des études prospectives « Côte d'Ivoire 2000 » (figure 8.1).

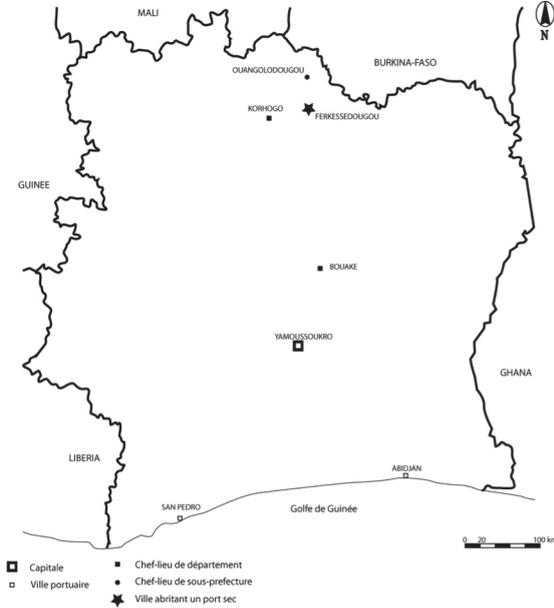
Parmi les investissements majeurs dans ce bipôle, figure le dépôt GESTOCI (Gestion des Stocks pétroliers de Côte d'Ivoire) de Ferkessédougou qui permettra de créer un terminal pétrolier au port sec pour faire de cette ville la station-service des pays sahéliens. Pour cela, un pipe-line Abidjan-Ferkessédougou, est en construction. Cette infrastructure des hydrocarbures est déjà opérationnelle à Yamoussoukro. Les travaux se poursuivent vers Bouaké pour atteindre plus tard Ferkessédougou. « *Des progrès ont été réalisés dans le cadre de la création d'une société de Pipeline sur le tronçon Bouaké-Ferkessédougou et Ferkessédougou-Ouagadougou, avec la*

*participation de la société Burkinabè SONABHY (Société Nationale Burkinabé des Hydrocarbures) au capital de ladite société* »<sup>3</sup>. Aussi, la région est-elle une importante zone de transhumance par où transitaient 75 % des bovins des pays sahéliens ; les productions de bovins sédentaires et des petits ruminants représentent respectivement 52 % et 15 % au niveau national ; 80 % des bœufs d'attelage ont été recensés dans cette zone (Koffi, 2000). C'est donc un important marché de bétail qui existe autour de Ferkessédougou. Le marché de bétail du port sec est un levier pour relancer la production animale et laitière régionale, et réduire les conflits agriculteurs-éleveurs. Par ailleurs, Korhogo le plus grand foyer de peuplement du nord avec 243 048 habitants (RGPH-2014) est plus proche de Ferkessédougou (53 km) que de Ouangolodougou (98 km). Aussi, la ville de Korhogo localisée à une quarantaine de kilomètres de Ferkessédougou est dotée d'importantes infrastructures socio-éducatives et économiques qui peuvent être mises au service de la compétitivité et de l'attractivité du port sec. Ce sont entre autres la chambre régionale du commerce et de l'industrie, la chambre régionale d'agriculture, l'Université de Korhogo et les grandes écoles techniques, l'agence régionale de la BCEAO (Banque Centrale des États de l'Afrique de l'Ouest), la zone industrielle, et l'aéroport. La population de Korhogo et de sa zone d'influence est un marché pour le port sec. Le port sec a besoin d'être à côté d'un grand bassin production et de consommation urbaine pour être dynamique (Nations Unies, 2006, *op. cit.*). La concentration des infrastructures économiques et socio-éducatives sur l'axe Korhogo-Ferkessédougou permet au bipôle projeté de se doter de fonctions supérieures de centralité. Par ailleurs, la concentration de trois (3) ports secs dans le triangle Sikasso-Korhogo-Bobo-Dioulasso au cœur de la CEDEAO peut produire des externalités positives en faveur du port sec de Ferkessédougou. Ce qui renforce encore le choix de cette ville. La concentration spatiale des implantations logistiques étudiées par la nouvelle économie géographique produit des forces d'agglomération dont l'importance dépend de trois paramètres : la part de l'industrie dans l'économie, les coûts de transport et l'intensité des économies d'échelle (Krugman, 1991 cité par Masson, Pétiot, 2010). La concentration géographique des espaces logistiques est expliquée par les forces d'agglomération que constituent les externalités notamment les infrastructures, technologies de communication, le marché, externalités de connaissance. À ce niveau, la ville de Ferkessédougou présente des atouts non né-

<sup>3</sup> Extrait du communiqué conjoint de la 5<sup>e</sup> Conférence au sommet du traité d'amitié et de coopération entre le Burkina Faso et la République de Côte d'Ivoire organisée le 29 juillet 2016 à Yamoussoukro.

gligeables. Les infrastructures de transport, les projets autoroutier, ferroviaire et de pipeline en sont la preuve.

Figure 8.1 : Localisation de la ville de Ferkessédougou



Source : INS (2014)

### 1.2. Les immenses disponibilités foncières et le réseau hydrographique autour de la ville

L'histoire de l'implantation des complexes sucriers au nord montre que le site des industries sucrières de Ferké 1 et 2 a été choisi entre le réseau ferroviaire pour évacuer les productions sucrières et les eaux des fleuves Bandama. Dans cette partie du nord, les disponibilités foncières sont importantes compte tenu des faibles densités de villages et de population. Ainsi, la zone de Ferkessédougou a ce double avantage de proximité fluviale et d'opportunités foncières pour les grands projets. Contrairement à la zone dense de Korhogo – zone dense du fait historique des razzias de Samory Touré sur Kong entraînant des migrations massives pour être sous la protection des chefs de Korhogo – les disponibilités foncières sont réduites à cause de la concentration des populations et des villages autour de Korhogo (Commission Européenne en Côte d'Ivoire, 1999). Zone dense, cette région l'est en effet par son impressionnante surcharge démogra-

phique (Coulibaly, 1974). On a donc une zone dense à côté d'une région moins peuplée. C'est plus ou moins dans ce même schéma du choix du site de Ferkessédougou pour installer les complexes sucriers que se trouve la décision technique et politique d'implantation du port sec au nord. Le port sec projeté ayant une dimension tertiaire et industrielle, il faut un site qui offre de vastes possibilités d'extension. Or les activités tertiaires et surtout industrielles sont consommatrices d'eau et d'espace. Les enquêtes de terrain menées avec l'autorisation des autorités préfectorales montrent que le projet de port sec bénéficie de vastes disponibilités foncières à la sortie nord de la ville autour des axes routier et ferroviaire Ferkessédougou-Ouangolodougou (figure 8.2).

Figure 8.2 : Le site du port sec autour de la structure routière et ferroviaire



Source : INS (2006)

Ainsi, le port sec est appelé à couvrir 3185 ha déjà disponibles dont 634 ha vont d'abord servir pour le plan directeur d'aménagement en attendant l'exploitation de toute la superficie. Des espaces existent encore pour l'extension du projet. Par ailleurs, comme les complexes sucriers qui s'étendent sur plus de 40 000 ha, les entreprises et services qui vont s'installer autour du port sec peuvent profiter des eaux du fleuve Bandama et de ses affluents. Tous ces arguments plaident en faveur de Ferkessédougou.

### ***1.3. Un port sec localisé dans la capitale de la région administrative du Tchologo***

L'ordonnance n° 2011-262 du 28 septembre 2011 d'orientation générale de l'administration territoriale a permis la création de la région du Tchologo avec pour capitale Ferkessédougou. Cette promotion au rang de capitale régionale, par scission de l'ancienne région des Savanes, fait de Ferkessédougou un pôle administratif majeur. Au plan administratif, la ville de Ferkessédougou est donc dotée de plusieurs services déconcentrés (Préfecture, sous-préfecture, les directions régionales et départementales des ministères) et décentralisés (Conseil régional et commune) de l'État. Par conséquent, cette ville a la capacité administrative d'accueillir le port sec.

## **2. Les contraintes endogènes et contextuelles à l'installation du port sec**

### ***2.1. L'implantation d'un port sec dans une région relativement enclavée***

C'est dans l'ancienne grande région des Savanes aujourd'hui éclatée en trois (3) régions que sont le Poro, la Bagoué et le Tchologo que le port sec sera implanté. C'est une région relativement enclavée par rapport au sud du pays. Si cette ancienne région a le kilométrage de routes le plus élevé (9 805 km, soit 11,96 % du réseau routier national), ce sont seulement 437 km, soit moins de 5 % du réseau qui sont revêtus (ministère d'État, ministère du Plan et du Développement, 2010). Les recherches menées sur les axes routiers montrent que l'enclavement à la fois interne et externe est dû au sous-investissement dans les infrastructures de transport et à la dégradation des routes. Selon la direction de l'Agence de Gestion des Routes (Ageroute), la route Korhogo-Ferkessédougou réalisée depuis plus de trente (30) ans connaît des points critiques qui témoignent de sa détérioration. Même la section de la route internationale Ferkessédougou-Ouangolodougou réhabilitée est encore dégradée. Les axes Korhogo-M'Bengué-Niéllé, Korhogo-Dikodougou, Boundiali-Odienné sont en mauvais état. Or les productions agricoles et animales doivent être acheminées au port sec pour l'essentiel par les transports routiers. Cet enclavement constitue une contrainte majeure pour le développement du port sec (tableau 8.3).

Tableau 8.3 : Typologie du réseau routier dans l'environnement du port sec de Ferkessédougou

Réseau routier	Routes revêtues (km)	Routes en terre (km)	Total réseau (km)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Densité (km/100 km <sup>2</sup> )	
					2002	2008
Région des savanes	437	9 368	9 805	40 323	24,32	24,40
Total Côte d'Ivoire	6 514	75 482	81 996	320 763	25,56	25,40

Source : Agence de Gestion des Routes, 2012

Cet enclavement physique est renforcé par un enclavement numérique. En effet, le réseau internet n'est pas toujours accessible dans plusieurs zones de la région. Les travaux du réseau national haut débit en fibre optique pour le désenclavement numérique de la zone ne sont pas encore achevés. Le potentiel technologique et ergonomique (économie de temps, économie de distance, etc.) de la ville est donc faible.

## 2.2. Un port sec aux activités extraverties dans une région aux potentialités faibles

Le port sec prévu par les pouvoirs publics repose essentiellement sur les importations et les exportations des pays de l'hinterland (Burkina Faso, Mali, Niger). C'est donc un port sec tourné vers l'extérieur. Or le port sec doit aussi compter sur le potentiel économique de la région d'accueil. Dans cette région, les productions agricoles sont importantes. Les principales productions sont le coton, la canne à sucre, l'anacarde, la mangue et le maïs.

Tableau 8.4 : Le potentiel agricole des régions de savanes du nord de la Côte d'Ivoire en 2016

Cultures	Coton	Sucre de canne	Anacarde	Mangue	Maïs
Production (en tonnes)	310 377	150 000	80 000	100 000	-

Source : ministère de l'Agriculture, 2016

Mais ces produits agricoles sont pour l'essentiel exportés à l'état brut. On trouve quelques unités industrielles de transformation de la canne à sucre, du coton, de l'anacarde. Cette insuffisante transformation des produits agricoles fait de la grande région des savanes

du nord un véritable désert industriel. Aussi, le potentiel halieutique et pastoral régional est-il faible. En effet, les populations Sénoufo et Malinké n'ont pas une tradition pastorale et halieutique malgré les nombreux barrages agro-pastoraux et les possibilités de développement de l'élevage dans la région. La plupart de ces barrages sont mal entretenus, abandonnés ou hors d'usage. Par conséquent, l'économie de la région est faible. Cette faiblesse s'explique en partie par l'échec des programmes d'industrialisation amorcés depuis les années 1970. La fermeture de la SODEFEL (Société pour le Développement des Fruits et Légumes), de la SODERIZ (Société pour le Développement de la Riziculture), de la CIDV (Compagnie Ivoirienne pour le Développement des Vivriers), de la SODEPRA (Société pour le Développement de la Production Animale) et bien d'autres structures dissoutes ont réduit le dynamisme économique de la région des savanes du nord. Par ailleurs, la fin de l'État-entrepreneur ne permet pas, pour le moment, d'envisager la création de grands complexes agro-industriels d'anacarde et des fermes de production animale et laitière au nord pour relancer les opérations d'industrialisation volontariste initiées depuis les années 1970. Ces types de projets agro-industriels reposant sur une demande internationale des produits agricoles sont nécessaires non seulement pour l'assise économique mais aussi pour donner au port sec une capacité endogène d'exportation.

### *2.3. Un port sec localisé dans une zone marquée par des crises sécuritaires*

Les ports n'ont capacité de développement que dans un contexte précis, international, national ou régional et dans un temps donné (Hauhouot, 1996). Le contexte sécuritaire dans lequel s'inscrit le port sec est à prendre en compte. Ce port sec est implanté dans une ville et une région marquées par près de dix (10) ans de rébellion armée et dans un environnement transfrontalier affecté par le terrorisme. En effet, le retour à une stabilité apparente en Côte d'Ivoire en général et au nord en particulier n'a pas totalement permis de désarmer, de démobiliser et de réinsérer les jeunes qui étaient enrôlés dans l'armée rebelle. Pendant les dix (10) années de crise, plusieurs équipements scolaires ont été abandonnés. Ainsi, plus d'un demi-million d'élèves ont été privés d'école depuis l'éclatement de la crise le 19 septembre 2002 (ministère d'État, ministère du Plan et du Développement, 2010). Par conséquent, les taux d'analphabétisme sont importants dans toute la région. Ces taux sont de 82,4 %, 74,7 % et 80,1 % respectivement dans les régions de la Bagoué, du

Poro et du Tchologo pour une moyenne nationale de 56,1 % (INS, RGPH-2014). Cette situation réduit les possibilités d'insertion des jeunes dans les activités génératrices de revenus et augmente le chômage. Dans ce contexte où les jeunes sont désœuvrés, l'insécurité augmente. Les fréquentes attaques sur les axes routiers du nord par des bandes armées sont le témoignage de cette insécurité. S'il est vrai que cette insécurité intérieure diminue, il n'en demeure pas moins qu'elle constitue une préoccupation constante des populations en général et des opérateurs économiques en particulier. À cette situation endogène s'ajoute le terrorisme international qui sévit dans l'ensemble des pays sahéliens. Ces poches de terrorisme sont entretenues par des groupes armés et des cellules dormantes. En effet, c'est au Sahel qu'AQMI (Al Qaïda au Maghreb Islamique) obtient depuis plusieurs années les succès opérationnels et médiatiques (Pellerin M., Trotignon Y., 2010). Ainsi, l'actualité sécuritaire ouest-africaine est marquée par des actes terroristes et d'instabilité politique au Mali, au Burkina Faso, au Niger, au Nigeria et en Côte d'Ivoire. En effet, il y a peu d'endroits dans le monde où le rapport entre le développement et la sécurité est plus clair qu'en Afrique de l'Ouest. La sous-région souffre de lacunes récurrentes en matière de gouvernance, d'un manque de capacité de l'État à résoudre différents problèmes imbriqués de sécurité et de développement, d'un passé ponctué de conflits à l'intérieur des États et entre eux et de segments de la population dont on peut dire qu'ils sont de plus en plus vulnérables à la radicalisation et au recrutement par des mouvements extrémistes et des organisations criminelles (Ipe ,Cockayne, Millar, 2010). À cet effet, la tentative de déstabilisation du Mali par des groupes armés liés aux réseaux terroristes après la guerre en Lybie a créé les conditions de l'implantation des terroristes et plongé les pays du sahel dans une situation d'insécurité permanente. Des trafiquants de tout acabit qui peuplaient la zone sahélo-saharienne se sont alliés aux terroristes d'AQMI dans l'espoir de sauver leur business (Moulaye Z, 2014). Ces activités terroristes constituent un obstacle au commerce sous-régional. La mobilité transfrontalière des terroristes fait de la région une zone criminogène. Les forces armées françaises au nord du Mali et la coopération sécuritaire entre la Côte d'Ivoire et les pays du sahel n'ont pas encore mis fin aux velléités des terroristes. Ainsi, ces États pauvres doivent faire face au défi de la lutte contre le terrorisme. Pauvreté, instabilité et insécurité entraînent une crise des États. On peut affirmer que l'État apparaît comme faible en Afrique, avec même quelques cas d'effondrement complet et dans l'ensemble, pour des raisons à la fois internes et externes (Cilliers, 2004). Le Mali, qui devrait donc jouer un rôle stra-

tégique dans la lutte contre le terrorisme, est paradoxalement le pays de la zone disposant du moins de moyens (Pellerin M., Trotignon Y., 2010, *op. cit.*). Aussi, l'Afrique de l'Ouest manque-t-elle de cadre stratégique sous-régional de lutte contre le terrorisme ou d'un mécanisme permettant la coopération et le renforcement des capacités pour affronter la menace grandissante (Ipe, Cockayne, Millar, 2010, *op. cit.*). Cette insécurité est une entrave au développement économique sous-régional. Or il n'y a pas de développement sans sécurité, ni de sécurité sans développement (Serre, 2012). Ces groupes terroristes s'attaquent aux infrastructures économiques. Le port sec, proche des pays sahéliens, peut donc être une cible des terroristes ou un support pour le développement de leurs activités criminelles.

#### ***2.4. La probabilité d'une aspiration des avantages du port sec par la ville de Korhogo***

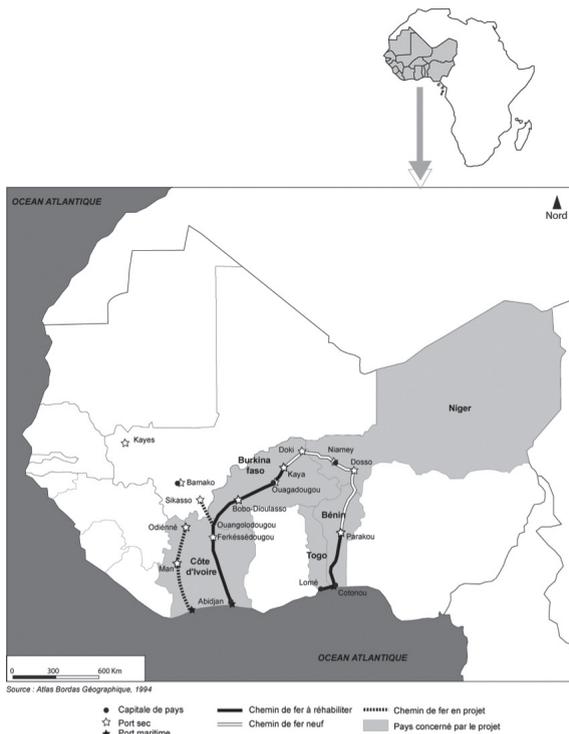
Certes la proximité de la ville de Korhogo, plus grand pôle urbain du nord, est un atout pour l'implantation du port sec à Ferkessédougou mais le développement de ce port pourrait plus profiter à la ville de Korhogo qu'à Ferkessédougou. En effet, une ville est un ensemble imbriqué d'équipements fonctionnels. C'est donc une infrastructure qui a un pouvoir d'attraction. Or lorsque deux infrastructures sont très proches c'est généralement celle qui est plus puissante qui profite de la plus faible. Si l'idée selon laquelle le port sec doit faire de Ferkessédougou un pôle de développement est admise, c'est en général une autre dynamique qui l'emporte, celle qui veut qu'une nouvelle infrastructure renforce le plus fort des deux pôles qu'elle relie, et affaiblisse le plus faible (Matheu, 1999). Le port sec a besoin du potentiel économique, infrastructurel et démographique de Korhogo. Cette dépendance vis-à-vis de Korhogo peut transférer l'essentiel des externalités du port sec de Ferkessédougou vers Korhogo. Par conséquent, Ferkessédougou devient le port de la ville de Korhogo.

#### ***2.5. Des projets nationaux et sous-régionaux capables de réduire l'émergence du port sec***

Tout projet de développement international doit trouver des capacités endogènes et exogènes de développement. Le projet doit s'intégrer aux autres projets régionaux de développement pour avoir des effets amplificateurs. Ce n'est pas totalement le cas du projet de port sec de Ferkessédougou. En effet, des pays sahéliens et côtiers ont aménagé ou développé des projets de ports secs dont certains sont localisés sur le projet de boucle ferroviaire du Conseil de l'Entente

(figure 8.3). Ce sont entre autres les ports secs de Bamako, de Bobo-Dioulasso, de Ouagadougou qui ne sont pas encore intégrés au projet de port sec de Ferkessédougou. Ces ports secs risquent d'être en compétition au lieu d'être complémentaires puisque les pays sahé-liens sont à la recherche de stratégies de réduction des coûts logistiques et commerciaux.

Fig 8.3 : La boucle ferroviaire et les projets ferroviaires et de ports secs ouest-africains



Source : Atlas Bordas Géographique, 1994

Évalué à cinq milliards vingt-deux millions (5 022 000 000) de dollars US pour 1 200 km de voies neuves et 1 800 km de voies à réhabiliter, le projet de boucle ferroviaire prévoit 136 locomotives et 2 970 wagons dont 1 479 wagons miniers estimés à huit cent soixante-six millions (866 000 000) de dollars US (Kouamé, 2013). On comprend donc l'intérêt des ports secs à se greffer sur ce chemin de fer transnational qui doit renforcer la compétitivité des pays du Conseil de l'Entente. Le port sec de Bamako-Kati est fonctionnel et des projets de ports secs sont prévus à Kayes et Sikasso. Ces stratégies des pays enclavés se sont surtout développées pendant la crise ivoirienne.

En effet, cette crise a entraîné un report du trafic du port d'Abidjan vers les ports de substitution (Lomé, Cotonou, Tema, Dakar). Si les ports de Tema et Dakar ont profité des reports du Burkina Faso et du Mali, c'est surtout celui de Lomé qui a bénéficié du mouvement. Il devient, avec plus d'un million de tonnes, le premier port de transit vers l'hinterland (Tapé, 2005) au détriment du port d'Abidjan. C'est ainsi que, les autorités béninoises réfléchissent à la faisabilité d'un second port en eaux profondes et d'un port sec pour désengorger le port de Cotonou (Tapé, 2005, *op. cit.*). Aussi, les ports secs de Bobo-Dioulasso et de Ouagadougou n'ont-ils pas encore été intégrés au port maritime d'Abidjan. Dans le cadre du traité d'amitié et de coopération entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso, des accords n'ont pas encore été conclus pour établir une complémentarité fonctionnelle entre ces ports secs. Aussi, la configuration de la carte du Niger est-elle en faveur du développement du trafic de transit en faveur des ports maritimes de Lomé et de Cotonou. La création de port sec au Niger vers la frontière béninoise et l'aménagement d'axes routiers renforcent la position commerciale du port de Cotonou en compétition avec le port d'Abidjan pour le trafic de transit. En plus, les ports de Lomé et de Cotonou ont une fiscalité avantageuse par rapport au port d'Abidjan. Le Ghana qui n'est pas intégré dans la boucle ferroviaire a construit des routes commerciales vers les ports secs de Bobo-Dioulasso et de Ouagadougou. Les corridors d'échanges entre le Burkina Faso et le Ghana deviennent de plus en plus compétitifs. Par ailleurs, au niveau national, la perspective de création du chemin de fer San Pedro-Man-Odienné avec de potentiels ports secs localisés à Man et/ou Odienné a un impact plus ou moins négatif sur le port sec de Ferkessédougou. En effet, le futur port sec d'Odienné est plus proche de Bamako que de Ferkessédougou. La réalisation de ce port sec permettra au port maritime de San Pedro de capter plus de trafic de transit en direction du Mali que les ports de Dakar et d'Abidjan. Mais, plus que les distances géographiques, c'est la qualité des infrastructures de transport surtout ferroviaires qui feront la différence. À cet effet, le projet ferroviaire Ouangolodougou-Sikasso de plus de 300 km et même son prolongement vers Bamako sont déterminants pour la compétitivité du port sec de Ferkessédougou.

## CONCLUSION

Plus qu'un projet d'intégration sous-régionale que de développement régional, le port sec de Ferkessédougou doit son existence par la volonté des pouvoirs publics d'assurer la prééminence du port

d'Abidjan. Ce port sec n'est donc pas fermement lié au potentiel économique du nord de la Côte d'Ivoire mais aux volumes des trafics de transit des pays sahéliens. Ce projet de port sec est prévu à Ferkessédougou mais n'a pas été fait que pour elle. Les autres villes proches veulent également tirer profit de cette infrastructure. Aussi, le potentiel économique du nord ne peut-il pas, pour le moment, donner au port sec un pouvoir d'attraction. Ainsi, ses effets sur la ville seront limités si les pouvoirs publics ne construisent pas un véritable projet intégrateur basé sur des politiques économiques et commerciales très incitatives en faveur des pays sahéliens. Par ailleurs, l'environnement sécuritaire et l'instabilité politique des pays sahéliens sont des risques qui peuvent impacter négativement à court, moyen ou long termes la compétitivité de cet ambitieux projet. Aussi, la gouvernance du port sec et le facteur temps sont-ils très déterminants pour la réussite du projet. Mais, la proximité du port par rapport aux grandes villes des pays sahéliens, la conjoncture favorable marquée par la croissance économique dans les pays de l'UEMOA et les grands projets d'infrastructures donnent un avenir prometteur au port sec. Au demeurant, ce futur port sec doit miser sur la bonne gouvernance logistique, une fiscalité attractive et la vitesse commerciale du trafic de transit. Les incertitudes et faiblesses sont moins importantes que les atouts présents et futurs. Le port sec peut ainsi générer un pôle d'activités tertiaires et industrielles à Ferkessédougou et dopper la place portuaire du nord. Ce pôle d'activités permet d'accroître les ressources fiscales de la commune de Ferkessédougou et renforcer l'assise économique des collectivités décentralisées. Une région économique pourrait naître au nord autour du bipôle Korhogo-Ferkessédougou. Mais la naissance de ce type de région s'inscrit dans le temps en fonction des politiques publiques et des comportements des opérateurs économiques. On comprend le plaidoyer de Hauhouot (1996) sur le fait qu'il faut accorder à toute opération de développement un délai de réponse suffisamment long pour pouvoir juger de ses effets.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- BECKER D. (2003), « Le développement des implantations logistiques en France et ses enjeux pour les politiques d'aménagement », Conseil général des ports et chaussées, ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, France, p. 3-15.
- CILLIERS J. (2004), « L'Afrique et le terrorisme », in *Revue Afrique contemporaine*, vol. 1, n° 209, p. 81-100.

- COMMISSION EUROPÉENNE (1999), « L'économie locale de Korhogo et de sa zone d'influence », *Étude de cas du programme « Relance des économies locales en Afrique de l'Ouest »*, Programme de Développement Municipal, Club du Sahel, OCDE, 293 p.
- COULIBALY S. (1974), « Un exemple de développement volontariste dans la région de Korhogo (Côte d'Ivoire) », in *Bulletin de l'Association de géographes français*, n° 415-416, 51<sup>e</sup> année, mars-avril, p. 117-131.
- GOUSSOT M. (1998), *Les transports dans le monde*, Armand Colin, 95 p.
- HARTMANN O. (2010), « Comment les pays enclavés s'articulent-ils à la mondialisation ? Ports et commerce en Afrique de l'Ouest », in *Afrique contemporaine*, vol. 2, n° 234, p. 41-58.
- HAUHOUOT A. (1996), « Le temps dans la problématique de l'aménagement du territoire », in *Cahiers de Géographie Tropicale*, n° 4, septembre, Actes des 8<sup>e</sup> Journées Géographiques de Côte d'Ivoire à San-Pedro 16-20 mai 1994, Économie portuaire et structuration de l'espace, Abidjan, Université de Cocody, Institut de Géographie Tropicale, p. 21-25
- IPE J., COCKAYNE J. et MILLAR A. (2010), *La mise en œuvre de la Stratégie antiterroriste mondiale de l'ONU en Afrique de l'Ouest*, Center on Global Counterterrorism Cooperation, 32 p.
- JOIGNAUX G. (2008), « Quel impact de la logistique sur le développement territorial ? », *Notes de synthèse du SESP*, n° 168, p. 45-50.
- KOFFI C. (2000), « Aspects économiques de l'exploitation des ressources halieutiques des petits barrages du nord de la Côte d'Ivoire », in *Agronomie africaine*, n° 12, vol. 1, p. 33-49.
- KOUAMÉ P. (2013), « La boucle ferroviaire Entente : Abidjan-Ouagadougou-Niamey-Cotonou-Lomé », Conseil de l'Entente, *Conférence de Montréal*, 10-13 juin, 15 p.
- MASSON S. et PETIOT R. (2010), « Attractivité territoriale, infrastructures logistiques et développement durable », in *Colloque « Identité et compétitivité territoriale »* du 20 au 22 septembre, Association de Science Régionale De Langue Française (ASRDLF), 20 p.
- MASSON S. et PETIOT R. (2012), « Attractivité territoriale, infrastructures logistiques et développement durable », in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 61, p. 63-90.
- MINISTÈRE D'ÉTAT et MINISTÈRE DU PLAN ET DU DÉVELOPPEMENT (2010), « Les conditions du développement durable de la Côte d'Ivoire », ministère du Plan, Bureau National de la Prospective, Abidjan, 247 p.
- MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE ET DE L'ARTISANAT (2012), *Rapport national de mise en œuvre du programme d'action d'Almaty (2003-2012)*, Ouagadougou, Direction générale du commerce extérieur, 44 p.

- MINISTÈRE DU PLAN (1977), « L'aménagement du territoire », in *Plan quinquennal de développement économique, social et culturel 1976-1980*, Volume III, Abidjan, Ministère du plan, p. 577-620
- MOULAYE Z. (2014), « La problématique de la criminalité transnationale et le contrôle démocratique du secteur de la sécurité », *Rapport Friedrich Ebert Stiftung*, 33 p.
- NATIONS UNIES (2006), « Question intersectorielle concernant la gestion de la mondialisation dans le domaine du commerce et des transports: promotion des ports secs comme moyen de faire bénéficier les zones non côtières des avantages de la mondialisation », *Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, Comité de la gestion de la mondialisation*, Troisième session, Partie I, Bangkok, 13, septembre, p. 12-14.
- PARTENARIAT POUR LE DÉVELOPPEMENT MUNICIPAL (2006), *Annuaire de la zone transfrontalière Sikasso-Korhogo-Bobo Dioulasso, Action pilote de coopération transfrontalière*, 1<sup>re</sup> édition, Club Sahel, Programme d'Initiatives Transfrontalières (PIT) de la CEDEAO, 44 p.
- PELLERIN M. et TROTIGNON Y. (2010), « Les enjeux sécuritaires du rivage sahélien », in *Sécurité et Stratégie*, vol. 2, n° 4, p. 43-56.
- SAVY M., (2006), « Logistique et territoire », *La Documentation française*, Paris, p. 4-11.
- SERRE J. (2012), « Aide au développement et lutte contre le terrorisme », in *Politique étrangère*, vol. 4, p. 891-904.
- STECK B. (2015), « Introduction à l'Afrique des ports et des corridors : comment formuler l'interaction entre logistique et développement ? », in *Cahiers de géographie du Québec*, n° 168, vol 59, p. 447-467.
- TADJINE R. et ZAÏD M. (2015), « Capacité logistique et gouvernance des ports algériens », in *Revue du Laboratoire Réformes Économiques et Dynamiques Locales (REDYL)*, Faculté des Sciences Économiques, Commerciales et de Gestion, Université Mouloud Mammeri, Tizi-Ouzou, p. 2-8.
- TAPÉ B J., (2005), « Impact de la crise ivoirienne sur les ports ouest-africains », in *Outre-Terre*, vol. 2, n° 11, p. 309-318.

## **Chapitre 9**

# **Distribution de poissons congelés importés et recomposition du paysage urbain : l'exemple de la commune de Yopougon (Abidjan)**

*Marius Gonkanou Zran*

### Résumé

---

L'importation massive de poissons congelés est une des principales activités du port de pêche d'Abidjan. Elle occupe une place importante dans les échanges que le port entretient avec l'extérieur. Le port de pêche en outre joue un rôle majeur dans la distribution de ces produits importés sur les marchés de la ville. Cette importation a nécessité la mise en place dans l'espace portuaire d'équipements conséquents en l'occurrence d'entrepôts frigorifiés. Les impacts de cette distribution amorcée depuis le port pêche ne sont pas suffisamment étudiés.

La commune yopougon à Abidjan n'est pas étrangère au déploiement sur son territoire de points de vente approvisionnés depuis le port de pêche. De toute évidence, l'observation de la commune montre que son espace n'échappe pas à cette réalité économique.

Ainsi après avoir indiqué les déterminants à l'origine de cette importation massive de poisson congelé, la présente réflexion s'essaie à montrer comment la présence du « congelé » participe à une reconfiguration du paysage commercial urbain.

La recherche documentaire, l'observation directe et la tenue d'entretien ont aidé à la collecté des données.

L'étude révèle que l'importation de poisson congelé vise à combler le déficit observé en produits de pêche depuis trois décennies et met en exergue une

inégalité répartition des points de vente de poissons congelés dans la commune de Yopougon. Les mutations intervenues dans la chaîne de distribution sont la cause de la prolifération des points de vente à proximité des marchés secondaires de la commune et des grands axes de communication.

**Mots-clés :** poissons congelés, port, distribution, paysage urbain, Yopougon.

### Abstract

The massive importation of frozen fish is one of the main activities of the fishing port of Abidjan. It occupies an important place in the exchanges that port maintenance with outside. The fishing port also plays a major role in the distribution of these imported products on the markets of the city. This importation necessitated the installation in the port area of substantial equipment, in this case warehouses. The impacts of this distribution initiated from the fishing port are not sufficiently studied. Yopougon, the largest municipality of Abidjan is not unfamiliar to the deployment on its territory of points of sale supplied from the fishing port. Obviously, the observation of the municipality shows that its space does not escape this economic reality. Thus, after pointing out the determinants behind this massive importation of frozen fish, this paper tries to show how the presence of “frozen” contributes to a reconfiguration of the urban commercial landscape. The study reveals that the importation of frozen fish aims to fill the deficit observed in fishery products for three decades and highlights an unequal distribution of frozen fish outlets in the commune of Yopougon. The changes taking place in the distribution chain are the cause of the proliferation of sales outlets near the secondary markets of the commune and the main communication routes. Documentary research, direct observation and interviewing helped to collect the data.

**Keywords:** frozen fish, Harbor, distribution, urban landscape, Yopougon.

## INTRODUCTION

Située dans le golfe de Guinée, la Côte d’Ivoire bénéficie d’une façade maritime de plus de 500 km. De sa frontière d’avec le Liberia à l’ouest jusqu’à celle avec le Ghana à l’est, se succède un vaste réseau de cours et plan d’eau intérieurs. Ce littoral en plus d’offrir à la Côte d’Ivoire une ouverture sur le monde, lui confère une richesse faunique fondée sur la gamme variée de ressources halieutiques qu’il renferme en ces eaux (Anoh, 1994). Ce patrimoine est soumis à une exploitation dont le but est de satisfaire les besoins d’une demande intérieure en constante expansion. En effet, la consommation per capita qui était estimée à 13,33 kg en 2011, se situait à 15,90 kg en 2014

(DPH, 2014). Ce contexte de hausse de la consommation en protéine halieutique se confond avec un environnement démographique marqué par un taux d'accroissement moyen annuel de la population de plus de 3 % depuis 1988. L'on s'attend donc à un doublement de la population toute les deux décennies ce qui pourrait autant impacter la quantité de protéine halieutique consommée dans le même temps.

Ainsi pour parer à tout déficit, des initiatives gouvernementales à travers l'encadrement apporté par les structures du ministère de l'Agriculture puis de celui des ressources animales et halieutiques sont récurrentes depuis des années 1980. Elles cadraient parfaitement avec l'ambition du gouvernement de garantir l'autosuffisance alimentaire.

Nonobstant le patrimoine naturel hydrographique et l'existence d'un cadre institutionnel favorable à la promotion de la production locale, l'État encourage l'importation massive de poissons congelés. La DPH indique dans ses rapports d'activité 2009 et 2014 que les quantités de poissons importés ne cessent de croître et ce depuis les années 1980. Le port de pêche d'Abidjan constitue le point de rupture de charge des cargaisons de poissons congelés importés. L'on s'interroge dès lors sur les raisons qui ont conduit l'État à privilégier cette importation massive du poisson congelé. La politique de soutien à l'aquaculture et les initiatives de réorganisation de la pêche artisanale et industrielle sur le littoral n'ont-elles pas encore donné satisfaction ? Ne sont-elles pas parvenues à accroître la production locale ?

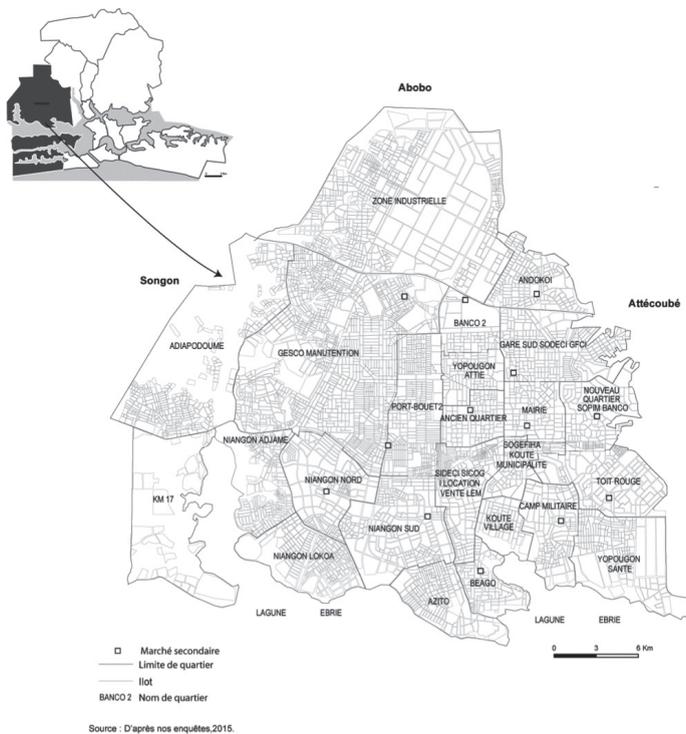
La présente étude vise à répondre à cette interrogation d'une part et d'autre part va s'atteler à montrer comment cette « intrusion » de poissons congelés importés sur les marchés locaux contribue à la recomposition du paysage économique et commercial urbain. L'exemple de la commune de Yopougon dans le district Abidjan nous servira de champ d'expérimentation pour conduire notre réflexion.

## CADRE DE L'ÉTUDE

La commune de Yopougon fait partie des treize communes du district d'Abidjan. Elle est la plus grande commune du district en termes de superficie et la deuxième en termes de population. Elle abrite 1 071 643 habitants sur 119 km<sup>2</sup> (RGPH, 2014). Cette charge démographique lui confère depuis plusieurs décennies le privilège d'être une commune résidentielle mais en plus d'occuper une place de choix dans l'activité commerciale urbaine vu le nombre impor-

tants d'activités économiques qu'elle abrite (Loba et Zran, 2015). C'est d'ailleurs la commune où se trouve la plus grande zone industrielle du pays. Paradoxalement, Yopougon n'est pas dotée d'un marché central, chose qui accroît l'importance des marchés secondaires dans la distribution des produits alimentaires. Les marchés secondaires les plus fréquentés sont ceux des quartiers populaires de Niangon (nord et sud), Nouveau Quartier, Ancien Quartier et de la Selmer. Cette commune est donc de notre point de vue, le cadre présentant le plus d'avantages pour examiner les relais de distribution du poisson congelé. Ces caractéristiques sont au nombre des plus représentatives pour décrire le contexte économique-commerciale d'Abidjan. La figure 9.1 ci-dessous permet de visualiser la configuration spatiale de la commune de Yopougon en mettant en exergue ses marchés secondaires où les populations s'approvisionnent principalement en denrées alimentaires.

Figure 9.1 : Présentation de la zone d'étude



Source : d'après nos enquêtes, 2015

## MÉTHODOLOGIE

Le postulat sur lequel se fonde notre réflexion stipule que la chaîne de distribution des produits importés part du port de pêche d'Abidjan et est relayée *via* des poissonneries spécialisées qui reconfigurent le champ d'activités commerciales dans l'espace urbain.

La collecte des données s'est appuyée sur la recherche documentaire, l'observation directe de terrain et la tenue d'entretien.

La recherche documentaire a permis de consulter les statistiques de production nationale, de consommation et les volumes de produits congelés importés *via* le port de pêche d'Abidjan. En outre, l'accès aux travaux scientifiques portant sur la filière de la distribution des produits halieutiques a permis de mieux comprendre les transformations en cours dans la filière et leurs impacts sur la reconfiguration du paysage communal.

Les enquêtes d'investigation sur le terrain ont consisté à observer dans le paysage communal les mutations en cours dans la chaîne de distribution des produits congelés importés. Les entretiens réalisés auprès des gérants des poissonneries ont constitué la deuxième étape de ces enquêtes de terrain. L'observation directe s'est soldée par l'inventaire exhaustif des poissonneries situées sur le territoire communal.

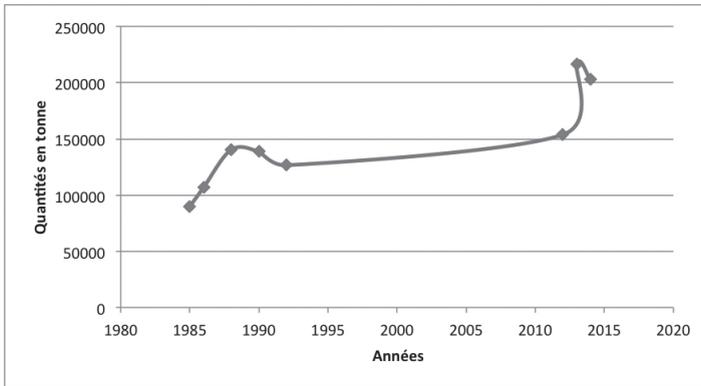
Les données obtenues nous ont permis de structurer notre réflexion suivant trois points. Le premier traite des facteurs à la base de l'importation du poisson congelé, le second s'est appesanti sur le rôle du port de pêche dans la distribution du poisson congelé importé sur les marchés urbains enfin le troisième et dernier est relatif à l'étude de cas sur l'espace urbain de Yopougon. Ce dernier point montre comment l'espace commerciale se reconfigure avec la distribution du poisson congelé importé.

### **1. L'importation de poissons congelés : une nécessité pour la Côte d'Ivoire**

Bien que disposant de plans d'eaux qui font l'objet d'une exploitation halieutique plus ou moins intense, la Côte d'Ivoire est contrainte d'importer du poisson pour faire face à la hausse d'une demande que la production locale n'arrive pas à satisfaire. Toutes formes de pêche confondues, la Côte d'Ivoire ne couvre que 40 % de la consommation nationale (Anoh, 1994). Les 60 % restants sont fournis par les importations. L'obligation qui incombe à l'État de combler l'insuffi-

sance de la production nationale de poisson se traduit par une hausse constante des quantités de poissons congelés importées comme l'indique la figure 9.2 ci-dessous.

Figure 9.2 : Importations de poissons congelés de 1985 à 2014



Source : DPH, 1985-2014

De toute évidence, la Côte d'Ivoire connaît une production locale insuffisante, ce qui motive cet accroissement des importations. D'environ 90 000 tonnes en 1985, les importations de poissons congelés ont atteint plus de 202 000 tonnes en 2014. Globalement les quantités importées sont passées du simple au double en trois décennies. On peut se permettre d'affirmer que la consommation de poissons congelés importés fait désormais partie des habitudes alimentaires des populations.

Diverses raisons expliquent cette situation paradoxale qui contraint un pays doté de littoral et de plan d'eau intérieur à s'adonner à l'importation massive de ressources halieutiques.

### 1.1. Une demande en hausse constante

Selon Anoh (1994), depuis 1985 la consommation nationale de poisson et celle de la production nationale évoluent en sens contraire. Pendant que la consommation ne fait que croître la production stagne. C'est une tendance lourde que l'on observe dans le domaine des ressources halieutiques en Côte d'Ivoire.

L'analyse du tableau 9.1 ci-dessus permet de corroborer les résultats d'Anoh (1994). De 2012 à 2014 on observe que la consommation de poissons avait augmenté globalement de 32 % et était dans le même laps de temps 4,5 fois supérieure à la production nationale. Il

en résulte un déficit qu'il faut impérativement combler dans la mesure où le poisson constitue la première source de protéine d'origine animale consommée en Côte d'Ivoire. La hausse de la consommation qui est largement au-dessus de la production explique l'importance des volumes de poissons congelés importés à destination du port de pêche d'Abidjan.

*Tableau 9.1 : Évolution de la production et de la consommation de poisson en Côte d'Ivoire*

Année	2012	2013	2014
<b>Production (tonne)</b>	57001	65834	79300
<b>Consommation (tonne)</b>	271839	344922	360280

*Source : DPH 2012-2014*

### ***1.2. Le poids des facteurs naturels***

L'étroitesse des zones de pêche et leur faible productivité expliquent en grande partie l'insuffisance de la production halieutique locale (Anoh, 1994). En effet, le plateau continental ivoirien sur lequel se déroule l'essentiel des activités halieutiques s'étend sur environ 550 kilomètres et se prolonge jusqu'à 20 voire 30 kilomètres au large des côtes ivoiriennes. Cette surface est relativement réduite par rapport à celle de certains pays de la sous-région ouest africaine notamment le Sénégal et la Mauritanie. La saisonnalité du phénomène d'*upwelling* (qui s'étend de juin à octobre) dont l'intérêt pour la pêche est bien connu (prolifération du plancton dont se nourrissent les poissons), ne favorise pas une prolifération de la ressource.

### ***1.3. Les limites de la pêche industrielle***

La hausse des coûts de production affecte les armements locaux qui face à la flambée des taxes et autres charges éprouvent des difficultés à rentabiliser leurs investissements. La conséquence majeure de cet état de fait est la vétusté de la flottille de pêche industrielle (Anoh et Zran, 2014). Le vieillissement des navires a un impact sur leur capacité opérationnelle. En effet, la majorité des navires de pêche n'exploitent pas l'ensemble de la zone économique exclusive (ZEE) du fait de cette faiblesse.

### ***1.4. Une pêche continentale livrée à elle même***

Essentiellement artisanale voire traditionnelle, la pêche continentale ne bénéficie pas de toute l'attention voulue. Cela se traduit par la faiblesse de l'encadrement et de la gestion de ce type de pêche. On note également l'arrêt de l'empoisonnement des lacs et fleuves. Enfin, l'absence de données statistiques fiables et actualisées sur la production halieutique de ces eaux contribue à accroître le désintérêt pour les pêches intérieures.

### ***1.5. Les effets néfastes de la pêche illicite***

La pêche illégale, non déclarée et non réglementée, a pris de l'ampleur en Côte d'Ivoire depuis quelques années. En effet, les eaux ivoiriennes font l'objet de pillage de la part de navires de pêche pirates. Cette situation est la cause d'énormes préjudices pour les armements locaux qui assistent impuissant à ce phénomène. Cette pratique détruit l'écosystème, déstabilise le socio-système mis en place par les pêcheurs et porte parfois atteinte à la vie des pêcheurs (Koffié-Bipko, 2012). La combinaison de tous ces facteurs explique en partie la faiblesse des chiffres de la production nationale.

## **2. Le port de pêche d'Abidjan : porte d'entrée du poisson congelé en Côte d'Ivoire**

La totalité des importations de poissons congelés et de la production de la pêche industrielle nationale est débarquée au port de pêche d'Abidjan qui dispose d'infrastructures adaptées au stockage et à la conservation des ressources halieutiques. Le port de pêche a été mis en service en 1963. C'est un important maillon du port autonome d'Abidjan.

### ***2.1 Les infrastructures du port de pêche***

Elles se composent de quais, d'une halle de tri et de criée, d'entrepôts frigorifiques et enfin des chantiers navals pour l'entretien des navires. Le port de pêche s'étend du quai 14 au quai 16 sur une superficie d'environ 200 000 mètres carré de terres pleins sous douane et 80 000 mètres carré hors douane. La plateforme du port se subdivise en deux zones :

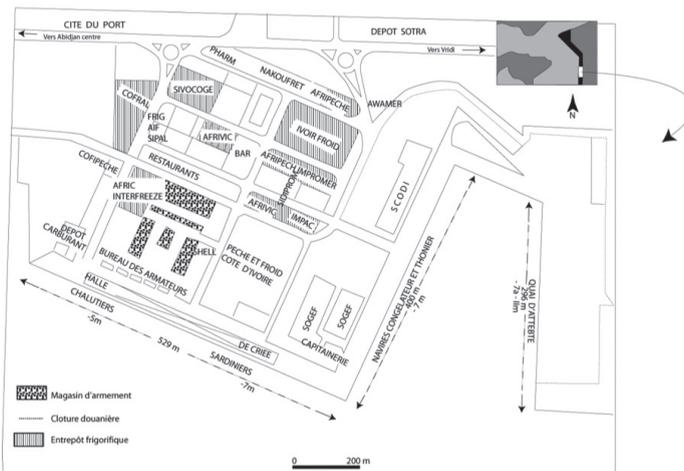
- une zone de pêche industrielle réservée à la flotte étrangère et bénéficiant de 1 110 m de quai ; 6 à 9 m de tirant d'eau ; trois postes de mouillage avec une capacité de 15 navires en opérations commerciales simultanée ;

- une zone de pêche fraîche allouée à la pêche locale avec 412 m de quai et un tirant d'eau allant de 4 à 5,5 m.

**2.2 Les entrepôts frigorifiques : premiers maillons de la chaîne de distribution**

Situés dans la zone sous douane ou à proximité, c'est dans ces gigantesques bâtiments que les produits importés sont stockés une fois débarqués des navires. Ils appartiennent ou sont loués par les importateurs de poissons congelés. C'est donc à partir de ces entrepôts que le poisson congelé est ventilé vers l'intérieur du pays à travers un réseau de centres secondaires. L'accroissement du volume des importations de poissons congelés et l'intérêt des consommateurs pour ce type de produits jugés accessibles ont contribué à moderniser la configuration de ces entrepôts secondaires en termes de capacité d'accueil. La figure 9.3 ci-après met en évidence la répartition des entrepôts frigorifiques dans l'espace du port de pêche.

Figure 9.3 : Présentation du port de pêche d'Abidjan



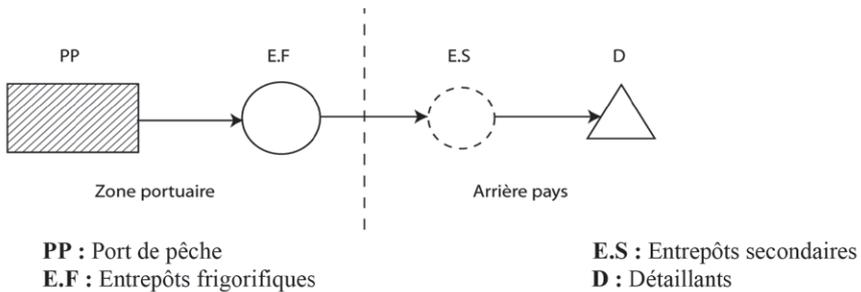
Source : Direction de l'Infrastructure et de l'équipement du port, 2015

### 3. Distribution et commercialisation de poissons congelés dans la commune de Yopougon et recomposition du paysage commercial urbain

#### 3.1 L'avènement des « nouvelles poissonneries » et la reconfiguration du modèle de distribution

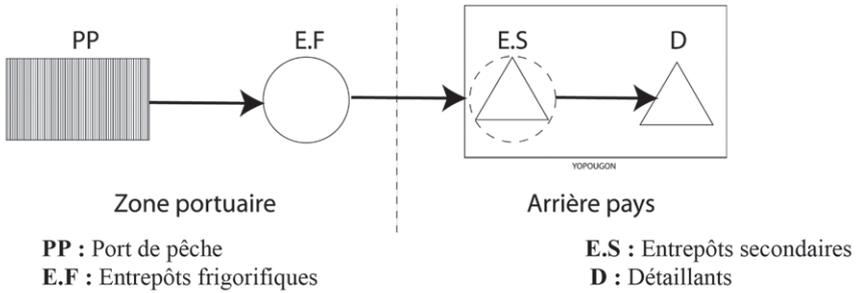
La chaîne de distribution du poisson congelé comprend plusieurs maillons. Une fois débarquées au port, les cargaisons sont stockées dans les entrepôts appartenant aux importateurs. C'est à partir de ces entrepôts que viennent s'approvisionner les grossistes installés dans l'arrière-pays. Les grossistes disposent d'entrepôts secondaires, de chambres froides communément appelés poissonneries. Enfin au bout de la chaîne se situent les détaillants qui se ravitaillent auprès des grossistes (figure 9.4). Tel est le schéma classique de la chaîne de distribution qui était observée dans la commune de Yopougon.

Figure 9.4 : Configuration générale du réseau de distribution de poissons congelés



Contrairement à la figure 9.4 qui présente le schéma classique du circuit de distribution et de commercialisation de poissons congelés, la figure 9.5 ci-dessous présente une nouvelle configuration marquée par la superposition des fonctions de grossistes et de détaillants dans le même espace et ce en marge de l'existence du dernier maillon de la chaîne que représente la vente aux détails. Pour se conformer à cette nouvelle configuration, la plupart des opérateurs économiques dans ce domaine se voient dans l'obligation d'occuper des espaces de plus en plus grands capables d'accueillir simultanément des entrepôts de stockage et les services de vente en gros et détails de poissons congelés. Ces espaces se doivent d'être situés à des endroits stratégiques notamment à proximité du réseau de voirie.

Figure 9.5 : Nouvelle configuration du réseau de distribution de poissons congelés dans la commune de Yopougon



Pour se rapprocher des détaillants qui en général sont installés dans les marchés secondaires de la commune, les grossistes vont se positionner autour des marchés pour certains et dans les marchés pour d'autres. Cela facilite l'accès aux poissons congelés pour les détaillants et la possibilité d'y stocker les invendus de la journée. Depuis 2005, la quasi-totalité des poissonneries à Yopougon étaient localisées non loin des marchés. Avec la hausse de la demande en poissons constatée depuis 2009 (DPH, 2009) et l'accroissement des importations qui s'en est suivi, c'est la configuration illustrée par la figure 9.5 qui est donc observée dans l'espace. Ainsi pour améliorer l'offre de service en la matière et maximiser leurs gains dans ce contexte, de plus en plus de grossistes se sont mués en semi grossistes et en détaillants. On assiste alors à une concentration d'activités complémentaires dans le même espace. La résultante de cette nouvelle configuration est que l'accès aux grossistes n'est plus réservé qu'aux seuls revendeurs détaillants mais à tous les consommateurs et ce à des points de vente de plus en plus éloignés des marchés disséminés sur le territoire communal. On assiste désormais à une relocalisation des poissonneries non plus autour des marchés mais à proximité des grandes voies de communication.

Le cas de l'entreprise « poisson d'Afrique » qui constitue le fleuron de la distribution des produits congelés dans la commune de Yopougon est, à travers le positionnement de ses différentes succursales dans l'espace communal, une parfaite illustration de la reconfiguration du paysage commercial de la commune qui a cours, voilà une dizaine d'années. La photo 9.1 ci-après présente une des deux succursales de ladite entreprise située sur le boulevard reliant le premier pont au quartier Koweït, précisément à quelques encablures du carrefour sapeurs-pompiers situés au quartier toit-rouge.

*Photo 9.1 : Vue de face d'une succursale de « poisson d'Afrique » située au carrefour sapeurs-pompiers*



*Source : Zran, 2016*

On y effectue la vente en gros, demi gros et détails. La seconde succursale de « poisson d'Afrique » est localisée au nouveau quartier sur le même boulevard mais non loin du carrefour du complexe sportif de la commune. Enfin, l'entrepôt principal est basé sur le boulevard de la paix au carrefour FICGAYO (photo 9.2).

*Photo 9.2 : Entrepôt principal de l'entreprise « poisson d'Afrique » situé au carrefour FICGAYO*



*Source : Zran, 2016*

Il a l'avantage majeur d'être situé non loin d'un endroit stratégique de la commune, le carrefour SIPOREX, porte d'entrée par excellence de la commune de Yopougon. La photo 9.3 illustre la présence au sein des quartiers de la commune, de ces nouvelles poissonneries qui rivalisent avec les autres commerces dans l'occupation des espaces qui offrent une grande visibilité et accessibilité.

*Photo 9.3 : Poissonnerie située à Niangon nord, carrefour bar-éclat*

*Source : Zran, 2016*

L'installation de cette poissonnerie à cet endroit constitue un exemple typique de la reconfiguration du paysage urbain liée à la distribution de poissons congelés. En effet, il y a à peine trois mois que ce même bâtiment abritait un studio et un laboratoire de photos moderne. Comme c'est le cas un peu partout dans la commune, les magasins situés aux abords des rues des quartiers de la commune sont pris d'assaut par ces « nouvelles poissonneries ». Celles-ci rivalisent désormais en termes d'occupation spatiale avec les superettes, les magasins de vêtements, les boulangeries etc.

La section suivante décrit cette nouvelle implantation des poissonneries et en évalue les impacts.

### ***3.2 Analyse de la répartition des entrepôts secondaires dans les marchés de Yopougon à l'origine***

Les mutations survenues au niveau des grossistes vont avoir des conséquences significatives sur la distribution de poissons congelés et par ricochet sur la configuration du paysage commercial urbain. En effet, tous les entrepôts frigorifiques de la commune de Yopougon censés assurer la fonction de grossiste se muent en « nouvelles poissonneries » en se dotant d'espaces détails dédiés à la vente aux détails du poisson et ce en marge de la vente en gros et demi gros.

Notre investigation nous a permis d'en dénombrier 148 répartis dans 19 des 21 quartiers que compte la commune (voir figure 9.6). Les quartiers du rivage lagunaire au sud et la zone industrielle au nord contrastent à cet effet avec ceux localisés sur la marge orientale et le noyau central de la commune. En effet, le semis des points de vente est beaucoup plus densifié au centre et à l'est de la commune. Ce sont d'ailleurs les quartiers les plus anciens. Ils enregistrent les

densités les plus importantes dépassant parfois 500 habitants à l'hectare.

Nonobstant cette inégale répartition entre les quartiers de la commune, on observe que les marchés secondaires ne sont plus la seule alternative. De ce fait, les ménages ne sont plus dans l'obligation de s'y approvisionner en poissons congelés et ce vu la récurrence des poissonneries. D'ailleurs pour accroître leur accessibilité et leur visibilité, ces « nouvelles poissonneries » se ruent aux abords des grandes voies de circulation de la commune, occupant des espaces stratégiques notamment les carrefours. Elles ont commencé ainsi depuis leur avènement à se déployer dans tout l'espace urbain. Ces poissonneries sont désormais partie intégrant du paysage commercial de la commune de Yopougon. Afin de ne pas demeurer en marge de cette mutation, tous les opérateurs apparus après 2005 vont suivre cette nouvelle tendance, se positionnant désormais loin de leurs espaces traditionnels que sont les marchés de la commune, privilégiant la proximité des intersections de voie et des habitations .

Cette nouvelle donne observée dans la distribution de poissons congelés va engendrer des changements de pratique dans la commercialisation du poisson avec la prolifération de vendeuses de rues dont la présence est très visible dans toute la commune (Loba et Zran, 2015). Ainsi en marge des structures de distribution que l'on peut qualifier d'habituelles, est venue se greffer une autre catégorie d'actrices dont la spécialité est à la vente de poissons congelés à l'étalage en bordure de rues (photo 9.4).

C'est l'amorce d'une informelisation plus accentuée de la distribution du poisson congelé importé. Il s'agit de nouvelles actrices qui en envahissant les rues de la commune, se présentent comme les relais des poissonneries. Avec peu de moyens financiers, elles s'adonnent à la vente informelle de poissons congelés profitant d'une réelle accessibilité du produit (offerte par les poissonneries) et d'une demande sans cesse croissante. Phénomène récent dans la commune de Yopougon, amplifié par la crise socio politique qu'a connu la Côte d'Ivoire ces dernières années, le commerce de rue des produits de pêche congelés est très visible dans l'espace communal. Loba et Zran (2015) ont montré qu'elles ont, du fait de leur activité, participé à la création d'une vingtaine de marché spontanés à travers la commune.

Au total, tous ces changements qui s'opèrent dans la filière de la distribution des produits de pêche congelés contribuent à une reconfiguration du paysage économique de la commune de Yopougon.

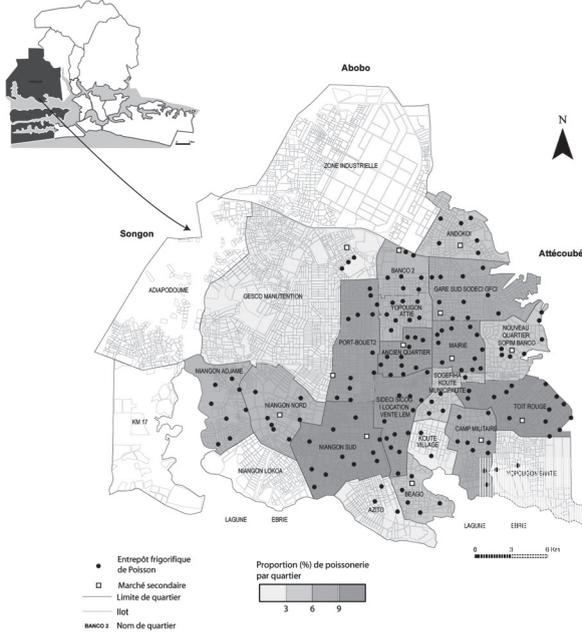
*Photo 9.4 : Vendeuses de poissons à un carrefour de la commune de Yopougon*



Source : Zran, 2014

La photo 9.4 ci-dessus présente une nouvelle forme de commerce de poissons congelés importés dont l'impact sur la recomposition du paysage urbain est très visible. Il s'agit des vendeuses de rues qui comme l'indique leur appellation, s'installent le long des rues et ruelles ainsi qu'au niveau de certains carrefours de la commune pour écouler au détail le poisson congelé qu'elles achètent dans les poissonneries. Elles sont de plus en plus nombreuses avec comme particularité de débiter l'activité les après-midis.

*Figure 9.6 : Cartographie de la localisation de points de vente de poissons congelés (poissonneries) dans la commune de Yopougon*



Source : d'après nos enquêtes, 2015

## CONCLUSION

L'importance du poisson en général mais précisément du poisson congelé en particulier dans l'alimentation de la population abidjanaise a favorisé un engouement manifeste pour la distribution et la commercialisation de ce produit massivement importé en Côte d'Ivoire. Cela se traduit dans l'espace par une floraison de nouvelles poissonneries offrant la vente de gros, demi gros et détails dans le même entrepôt. La forte concurrence qui résulte de cet engouement induit une compétition pour occuper les espaces les mieux indiqués notamment les abords des rues principales et les grands carrefours. Comme conséquence, on assiste à une reconfiguration du paysage urbain marqué par la présence massive et bien visible de ces nouvelles poissonneries.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- AKINOBOADE O.A. (2005), « Les femmes, la pauvreté et le commerce informelle en Afrique orientale et australe », *Revue internationale des sciences sociales*, n° 184 p. 277-300.
- ANOH K P. (1994), « Contribution à l'étude du réseau de distribution des ressources halieutiques marines en Côte d'Ivoire », *Thèse de Doctorat 3<sup>e</sup> cycle*, Université de Cocody – Abidjan, 325 p.
- ANOH K P. (2005), « Crise sociopolitique et commerce des produits halieutiques en Côte d'Ivoire : le cas du marché de gros de poisson fumé de Treichville (Marché de Chicago) Abidjan », *Revue de Géographie de Saint Louis (Sénégal), Espaces et Sociétés*, n° 5, décembre, p. 6-16.
- ANOH K P. et ZRAN G M. (2014), « La pêche industrielle en Côte d'Ivoire de 1990 à 2012 », in *Revue des Sciences Sociales du PASRESS*, Abidjan, n° 2, 2<sup>e</sup> année, p. 3-18.
- BARD F X., KONAN J., AMON-KOTHIAS J B., DEDO R. et HONDO P. (1995), « Note sur l'état des ressources halieutiques ivoiriennes au début de l'année 1995 », *deuxième séminaire ivoiro-américain sur la surveillance et le contrôle des pêches*, Abidjan, 20 p.
- DIRECTION DES PRODUCTIONS HALIEUTIQUES (2014), *Annuaire des statistiques des pêches et de l'aquaculture*.
- KOFFIE-BIKPO C.Y. (2010), « La pêche maritime en Côte d'Ivoire face à la piraterie », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 251. p. 321-346.
- LOBA A.D.F.V., ZRAN G.M. (2015), « Caractéristiques sociodémographiques des acteurs de la commercialisation de poissons frais aux abords des rues dans la commune de Cocody et Yopougon (Abidjan-Côte d'Ivoire) », in *Revue du laboratoire d'études des dynamiques ur-*

*baines et régionales (LEDUR)*, n° 005, l'Université d'Abomey-Calavi, p. 26-42

MAYER E R. et SOUMAHORO M. (2010), « Espaces urbains tropicaux et africains et leur appropriation dans la construction de la ville tropicale : enjeux de deux systèmes d'organisation, le formel et l'informel dans l'utilisation de l'espace », in *Revue canadienne des sciences régionales* (en ligne), volume 33, n°1, p. 145-156. <http://www.cjrs-rcsr.org/volume33-1.htm>, consulté le 15 février 2015

MORLIERE A. (1970), *Les saisons marines devant Abidjan*, CRO, 15 p.

VENNETIER P. (1991), *Les villes d'Afrique tropicale*, collection « Géographie », 2<sup>e</sup> édition revue et complétée, Masson, Paris. 244 p.



## Chapitre 10

# La contribution des installations portuaires aux mutations dans la ville de Douala (Cameroun)

*Esther Boupda et Antoine de Padoue Nsegbe*

### Résumé

---

La nécessité de connaître les causes des mutations urbaines des villes portuaires continue de mobiliser le monde de la recherche. Les mécanismes responsables de ces mutations réunissent de façon directe et quasi indissociable tout ce qui a trait au transport maritime en particulier, mais aussi au système de leur peuplement, le port étant le point de réunion de ces logiques à travers l'idéal de fluidité qu'il offre aux différents opérateurs. La ville de Douala autre fois appelée Kamerunstad, s'est longtemps révélée attractive et est devenue le plus grand centre de concentration de la population du Cameroun. Sa population a rapidement augmenté, à priori à la faveur d'incessantes coulées migratoires qui ont stimulé, voire imposé de nombreuses mutations. Cette croissance est surtout à mettre à l'actif du développement des activités portuaires à l'origine des mutations à connotation sociale, spatiale et fonctionnelle. Le présent travail s'intéresse aux mécanismes de croissance urbaine impulsés par le port depuis la période coloniale. Il s'agit d'estimer l'ampleur du développement portuaire à Douala, d'analyser ses caractères essentiels et déterminer les conséquences majeures de ce fait à l'intérieur de l'agglomération. Nous aurons soin d'établir les étapes principales de l'évolution et de définir les types de relations qui ont pu se tisser entre la croissance du port et les différentes extensions que la ville a connues. Pour le faire, nous mobilisons des rapports et plans que la ville de Douala a connus depuis 1896, à partir d'archives disponibles. Cette approche documentaire est renforcée par des entretiens directifs et semi-directifs conduits avec les représentants de communautés.

**Mots-clés** : ville-port, développement urbain, mutations, Douala.

## Abstract

---

The need to know the causes of urban changes in port towns continues to mobilize the research community. The mechanisms responsible for these mutations combine in a direct and almost inseparable way all that relates to maritime transport in particular, but also to the system of their settlement. The port is the meeting point of these logics through the ideal of fluidity it offers to the different operators. The city of Douala which can also be called Kamerunstadt, due to the German administration at the end of the nineteenth century, has long proved attractive and has become the largest population concentration centre in Cameroon. Its population grew rapidly, thanks to the constant migratory flows which stimulated or even imposed many changes. This growth is mainly due to the development of port activities that are at the origin of mutations with a social, spatial and functional connotation. This paper focuses on the urban growth mechanisms impelled by the port since the colonial period. It is necessary to estimate the extent of port development in Douala, to analyse its essential characteristics and to determine the major consequences of this fact within the agglomeration. This work shall carefully establish the main stages of evolution and define the types of relations which may have developed between the growth of the port and the various extensions which the city has undergone. In order to proceed with this study, available archives, reports and plans that the city of Douala has known since 1896 were mobilised. This documentary approach is reinforced by policy and semi-directive interviews conducted with community representatives.

**Keywords:** Port-town, urban development, mutations, Douala.

## INTRODUCTION

Le développement exceptionnel de la ville de Douala depuis la période coloniale ainsi que les mutations permanentes induites par ce fait questionnent sur les facteurs et les modalités d'une telle croissance. Vaste plan d'eau situé dans le golfe de Guinée et au cœur de ce qui deviendra la ville de Douala, à environ 35 km de l'océan Atlantique, l'estuaire du Wouri était dans le passé un lieu d'enjeux capital pour les colonisateurs (Nsegbe *et al.* 2014). Ainsi pour le colon européen, cet espace sera la porte d'entrée d'un territoire plus grand que la plaine côtière, et le point de convergence d'un trafic international. En effet, arrivés dans l'estuaire à travers la firme Woerman Linie, les allemands vont s'établir sur le plateau des Bell avec pour projet de faire de l'estuaire, un port de référence en Afrique centrale. Une telle ambition va au fil des années contribuer à la création continue d'entreprises commerciales, transformant par

la même occasion cet espace en un grand pourvoyeur d'emplois du pays et même de la sous-région.

En effet, c'est pour des motifs commerciaux que naquit la ville de Douala (Mainet, 1986, Boupda, 1994). La fonction commerciale orienta et détermina la formation et la croissance de la cité d'autant plus que l'aménagement du port était une réponse à l'accroissement et à la diversification de la production. Ainsi, le noyau de la ville se forme autour de Joss (centre administratif) et du port qui commandera la formation et l'extension du reste de la ville à travers le déploiement des installations portuaires, points de fixation desquels dépendra en grande partie la morphologie de la ville. La ville de Douala deviendra alors un pôle de convergence des flux de populations, d'autant plus qu'elle se trouve dans une nécessité à la fois pour le fonctionnement du port, la construction des bâtiments et plus encore, pour la jeune industrie de transformation en préparation. L'extension du réseau de transport lié à l'évolution du port de même que les mutations socio-spatiales et fonctionnelles vont profondément recomposer le paysage urbain, avec pour corollaire une extension progressive de l'espace urbain entre 1884 et 2014 (Boupda, 1994 ; Offner, 1996).

La présente contribution vise à ouvrir la réflexion sur les ports, en l'occurrence celui de Douala, comme l'un des points d'ancrage et de portage des stratégies de création et de développement des villes qui les abritent. Il s'agit de restituer les étapes de la dynamique du tissu urbain doualais au centre de nombreuses études qui devraient prendre de plus en plus en compte l'impact de l'infrastructure portuaire. Une telle posture se justifie pour le cas d'espèce, par le fait que le poids des migrations est très souvent mis en avant dans la littérature, pour expliquer les dynamiques démographiques, et celui des migrants lisibles dans l'organisation et le fonctionnement des systèmes socio-économiques urbains.

## **MATÉRIEL ET MÉTHODE**

Nous inscrivant sur une perspective essentiellement qualitative, nous avons fait le postulat dès le départ que la littérature sur les questions d'urbanisation met très souvent en exergue deux aspects qui lui sont par ailleurs fondamentaux : le poids des migrations pour justifier les dynamiques démographiques, et celui des migrants pour comprendre, à partir de leurs logiques et stratégies, l'organisation et le fonctionnement des systèmes socio-économiques urbains (Yapi-

Diahou, 2003 ; Mbaha *et al.*, 2011). Tout en prenant pour acquis l'impact du paramètre démographique pour justifier la dynamique que la ville de Douala a connue depuis la colonisation, le postulat de la présente contribution est que la création et le développement de l'infrastructure portuaire sont le principal moteur des mutations qu'a connues la ville de Douala.

Pour y parvenir, les archives ont constitué la principale source de données de ce travail. Il s'est agi de mobiliser des rapports et plans que la ville de Douala a connus depuis 1896, à partir des archives disponibles, entre autres, au Port Autonome de Douala (PAD) et à la Communauté Urbaine (CUD). Cette approche documentaire a été renforcée par une phase d'entretiens avec les chefs des cantons Bassa et Akwa.

En raison de la qualité approximative de certains plans et documents cartographiques, il nous a semblé utile de renforcer cette reconstitution de la dynamique doualaïse par la photo-interprétation des photographies aériennes et images Landsat MS de 1975, d'autant plus qu'il est difficile, voire impossible de nos jours, de mener une étude multi-chronique sans recourir aux techniques d'analyse spatiale. Pour cela, nous avons analysé les couvertures aériennes de la zone d'étude par couples stéréoscopiques pour confronter les documents d'archives et les récits des patriarches, représentants des communautés conviés aux *focus group* dans les cantons. Enfin, les périodes de croissance les plus récentes ont été reconstituées plus aisément grâce aux cartes topographiques de 1971 et aux images de 1975.

## RÉSULTATS

### 1. La fonction commerciale, prologue à la formation et à la croissance de la cité doualaïse

Les échanges commerciaux sur le littoral camerounais remontent au xv<sup>e</sup> siècle avec les portugais et les espagnols et plus tard, les hollandais, les français, les anglais et les allemands. Au milieu du xix<sup>e</sup> siècle, les commerçants français, anglais et allemands sont plus nombreux (Nsegbe *et al.*, 2014). Ils traitent avec les autochtones de quatre villages établis sur les berges du fleuve Wouri. Il s'agit sur la rive gauche, de l'aval vers l'amont des familles Bell, Akwa et Deido et, sur la rive droite, de la famille du chef Hickory (Boupda, 2012, 2016). Les échanges se font sur les bateaux pontons, véritables « boutiques flottantes ou *trading hulk* » amarrées au milieu du fleuve

(Gouellain, 1975). Entre 1861 et 1881, le premier comptoir allemand est construit par la firme Woerman Linie. En 1881, cette compagnie entame les premiers travaux dans le petit port fluvial pour faciliter l'accostage des navires et parallèlement, en accord avec les rois Douala, l'aménagement de la ville. Il s'agissait notamment de l'assèchement des marécages à Akwa et de l'élargissement de certaines rues.

Le 14 juillet 1884, Gustave Natchigal, consul établis à Tunis, est dépêché par le Chancelier Bismarck pour planter le drapeau allemand sur le plateau Joss (village des Bell). La conquête du Cameroun commence par cette agglomération qui porte le nom de Kamerunstadt et qui va demeurer la capitale du pays jusqu'en 1901. Malgré le transfert de la capitale à Buea en 1902, ce point d'ancrage de l'économie avait conservé son prestige (Mainet, 1986) : le siège des firmes commerciales n'avait pas bougé, la ville commandait à tout un réseau de centres secondaires. À cette époque, ce qui tient lieu de port est un comptoir commercial fondé au xv<sup>e</sup> siècle par les européens (portugais et espagnols). Il s'agit d'un mouillage accessible seulement aux navires ne calant pas plus de 5,40 m. En 1914, on y remarque un wharf accostable sur 50 m et des magasins reliés entre eux par une voie de 6 m. Les services de chargement et de déchargement des bateaux se font grâce à sept appontements privés dont deux principaux sur pilotis (Mainet, 1986). Le trafic n'atteint alors qu'un peu plus de 62 000 tonnes. Consécutivement, la ville reste encore constituée de quatre villages autochtones Douala, établis sur les berges du fleuve Wouri : Bonabéri appelé Hickory Town, Joss, Akwa et Deido (Gouellain, 1975).

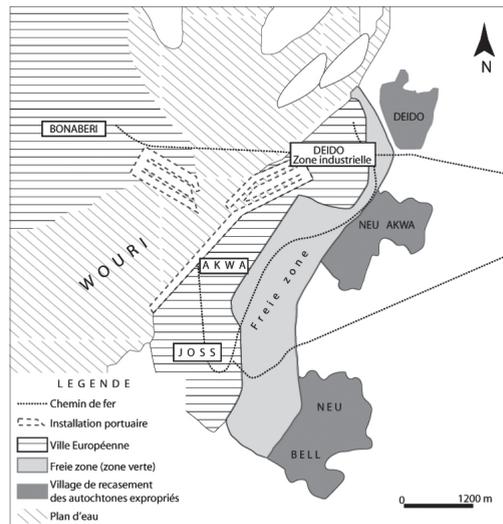
## **2. Les besoins de croissance du trafic maritime au cœur des deux plans d'urbanisme**

D'après les archives allemandes, deux plans d'urbanisme sont élaborés en 1896 et 1910. Ils définissent les limites d'extension de la ville avec les sites des quatre villages individuellement localisés. En 1901, la ville compte 13 000 habitants. Le trafic portuaire passe de 18 000 tonnes en 1903 à 62 000 tonnes en 1912 (Boupda, 1994). En 1914 lorsque la première guerre mondiale éclate, un réseau de rues et de chemin de fer relie le port et la ville (Boupda, 1994), ainsi que le montre la figure 10.1. Ces infrastructures de transport permettent d'écouler les produits agricoles (bananes, café, cacao, huile de palme, etc.) vers le port.

En 1922 à la fin de la guerre, les français élaborent un plan d'extension et d'aménagement du port et de la ville. Dès 1926, de nombreux travaux concernant l'amélioration des moyens de transport sont engagés (Bouppda, 1994). Il s'agit alors de bonifier le nœud en modernisation que représente le port pour lui permettre de jouer le rôle voulu de plate-forme et de premier maillon de la chaîne des transports maritimes et terrestres :

- dragage du chenal d'accès qui passe de 5,50 à 6 mètres de profondeur ;
- construction d'un quai de 550 mètres qui permet l'accostage de quatre cargos ;
- aménagement de terre-plein et de deux magasins ;
- pose de 1 000 mètres de voies ferrées ;
- construction d'un immeuble du port et de l'apponement bananier de Bonaberi.

Figure 10.1 : Schéma du plan d'urbanisme allemand (1910)



Source : Gouellain, 1975

Ces travaux effectués sur le port conduisent à des aménagements dans la ville. Il s'agit notamment de la construction d'un terrain d'aviation, le tracé de trois grands axes qui structurent la ville et de l'achèvement de la construction du chemin de fer Douala-Yaoundé.

Il est important de rappeler que ce projet constitue le prolongement du projet allemand « grand port au bout du rail », un projet de

prestige pour la tactique allemande de colonisation. Ce projet supposait en effet le développement des infrastructures de communication : rail, voirie urbaine, pistes dans l'arrière-pays pour faciliter les exportations et desservir le port. En 1939, le trafic du port est multiplié par quatre (230 000 tonnes) et la population urbaine se chiffre à 41 812 habitants, avec 20.790 étrangers au groupe douala dont l'effectif diminuera pendant la période de crise (1930-1934) (Mainet, 1986 ; Nsegbe *et al.*, 2014). Dès 1946, d'autres grands travaux sont exécutés à partir du deuxième plan d'aménagement (1945). Au rang de ces travaux, relevons des efforts de dragage, la construction d'un radiophare et l'installation des grues électriques pour ce qui concerne le port.

Dans la ville, l'amélioration du réseau viaire et l'immobilier métamorphosent le paysage d'une dizaine de nouveaux quartiers dont les noms sont déjà choisis en relation avec leur fonction : Akwa, quartier du port et centre commercial ; Bonanjo ou Joss, quartier administratif ; Bassa, zone industrielle ; New-Bell, quartier populaire. Au plan architectural, des logements sont construits avec des buts précis par la Société Immobilière du Cameroun (SIC) : Cité des douanes, cité des enseignants. Des immeubles modernes sont bâtis dans le quartier administratif et à Akwa (palais de justice, palais du gouverneur, maisons de commerce).

### **3. Crise économique, infrastructures d'appui au fonctionnement du port et ouverture de fronts d'urbanisation**

Avant 1960, le tissu urbain est dispersé, ce qui démontre que le peuplement de la cité portuaire s'est fait par étape, à la faveur de la création d'infrastructures connexes au port : zone industrielle de Bonaberi, zone industrielle de Bassa. La liaison de ces deux zones industrielles avec le port est assurée par le chemin de fer qui peut dorénavant se prolonger vers Yaoundé qui deviendra par la suite la capitale, à la suite de Buea. Il est important de relever le rôle prégnant des migrations de travail dans le déploiement de la population de la cité économique.

En effet, la nécessité d'une main-d'œuvre importante dans les plantations capitalistes et pour la réalisation des grands travaux de réseaux techniques, chemin de fer notamment, poussa les colons à mener une politique de recrutement des populations rurales pour effectuer des travaux pénibles que certains représentants des communautés qualifient de forcés. Le développement des voies de commu-

nication va ainsi accentuer la mobilité de ces allogènes de l'hinterland vers Douala où ils deviendront pour la plupart salariés. Il s'agit des manœuvres, domestiques, ouvriers dans les exploitations forestières et les entreprises de construction, tous confinés à New-Bell, quartier créé par les expropriés de Joss et exclu du périmètre urbain. Touchés par les effets de la crise et privés de leurs ressources agricoles, les autochtones abandonnèrent les plantations et retournèrent en ville pour se rabattre sur la spéculation foncière, dans un contexte où la location et la vente des terres devinrent une source de revenus.

Cette situation, d'après G. Mainet (1986), avait éloigné les peuples autochtones de l'indivision lignagère et avait conduit à l'individualisation de la notion de propriété, favorisant pour ainsi dire la cession des terres. Rien n'arrêtait plus désormais le développement de la ville. L'urbanisation fut ainsi poussée sur plusieurs fronts comme le montre la figure 10.2. Au rang des facteurs de cette poussée urbaine, citons les agrandissements portuaires, l'amélioration de la voirie le long du fleuve, la construction des bâtiments de commerce qui jouxtent le port à Akwa. La zone industrielle de Bonabéri sur la rive droite du fleuve et celle de Bassa se développent. La superficie de la ville passe de 1 098 ha à 1 450 ha entre 1955 et 1960. La population est d'environ 155.000 habitants en 1960, dont 106 000 immigrants (Boupda, 1994). C'est pour contrôler l'évolution du port et de la ville en pleine mutation que l'architecte Dorian a préparé le plan d'urbanisme de 1959 qui jusqu'en 2015 a servi de repère pour l'élaboration de différents instruments de planification. Cette croissance urbaine correspond par ailleurs à une évolution importante du tonnage de marchandises manutentionnées au port (62 000 tonnes en 1912, 230 000 en 1938) (Boupda, 1994). Mais avec la deuxième guerre mondiale, ce processus fut stoppé par un ralentissement de l'exode rural consécutivement au ralentissement de l'activité économique. Avec la mobilisation des hommes, la population de Douala en 1944 (37 751 habitants) était même devenue inférieure à celle de 1937 (41 812 habitants).

Figure 10.2 : Mutations spatiales de la ville de Douala entre 1916 et 2007



Source : CUD-DST ; Photographie aérienne 1963-2003 ; image satellite 2007 ; Dzalla Ngangue 2013

#### 4. Reprise des échanges et recompositions des bases de la dynamique de la ville

L'attraction des villes s'explique par les nombreuses opportunités qu'elles cristallisent : investissements économiques, statuts sociaux et professionnels, libertés, emploi, épanouissement personnel. À partir de 1950 avec la reprise des échanges du fait de l'entrée du Cameroun dans l'économie d'après-guerre, des agrandissements du port sont entrepris, l'exode rural reprend de plus belle, au même titre que le développement économique et le développement urbain. Eu égard à ce constat, il semble de plus en plus pertinent, pour une approche plus globalisante et systémique de cette croissance, de s'intéresser à la configuration de cette nouvelle économie. Nous formulons pour cela l'hypothèse que l'extension des infrastructures attenantes au fonctionnement de l'économie doulaïse adossée au port (routes, rail, zones industrielles...) induit à la fois une multiplication des activités, une diversification de leur nature, ainsi qu'une dynamique démographique de l'agglomération dont les répercussions spatiales ne sont plus à démontrer.

À la périphérie en effet, Bassa et Bonabéri furent équipés. Sur les pourtours de l'agglomération, deux noyaux se transformaient (Mainet, 1986 ; Boupda, 1994). Tout d'abord sur la rive droite du

fleuve Wouri, Bonaberi reliée à la ville par le pont nouvellement construit, petite ville devenue autonome avec sa gare, son centre administratif et quelques industries. À Bassa à l'intérieur, on essayait d'implanter un centre industriel le long de la ligne de chemin de fer du centre, en parallèle avec la modernisation du port. Ces choix d'aménagement marquent un changement de direction important dans la marche de l'urbanisation, avec le développement d'un nouveau front à partir d'un nouveau quartier résidentiel le long de la route de l'aviation. Cette création fait suite au déplacement des installations portuaires et à la création de la nouvelle piste Est-Ouest dans le secteur de l'aéroport. Ce front sera renforcé vers les années 1980 avec l'ouverture de la route nationale n° 3 (axe lourd Douala-Yaoundé).

Pendant que les installations portuaires se modernisent, la zone portuaire gagne de l'espace sur le fleuve et sa capacité est doublée. En effet, dans le souci de gagner de l'espace naturel du fleuve au profit des installations portuaires, le passage des eaux sous le premier pont du Wouri a été obstrué par un remblai de grande envergure pour pouvoir créer une darse autour de laquelle s'organisent les activités des entreprises de recherches pétrolières, de réparation navale et de pêche. Les bases logistiques des entreprises de recherche pétrolière offshore comprennent un ensemble d'infrastructures présentant plus de 15 ha de terre-pleins et 150 m de linéaires de quai. Les installations de l'unité de réparation navale (chantier naval et industriel du Cameroun) disposent de 200 m de quai pour les réparations à flot. Le port de pêche quant à lui comporte un linéaire d'accostage de 560 m et une superficie terrestre de 10 ha. Ces transformations vont propulser l'activité du port mais aussi son activité, et vont par la même occasion accroître son emprise spatiale sur les terres à mangrove de l'estuaire.

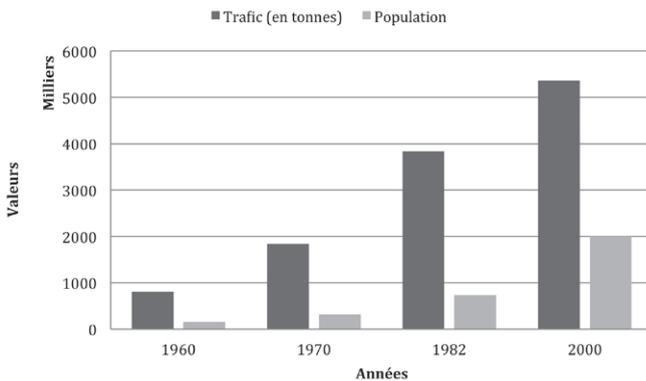
À partir de ce moment, la ville se trouve enserrée entre de vastes espaces classés ou domaniaux (aviation, centre industriel, voie ferrée et port) et la mangrove au sud-est. Le secteur européen pour s'agrandir empiète sur la zone occupée par les douala. Les allogènes confinés à New-Bell se trouvent à l'étroit entre l'aviation, le centre industriel et la voie ferrée. En 1959, l'architecte-urbaniste Jean Dorian élabore un nouveau plan d'urbanisme, le troisième, en fonction des installations portuaires. Ce projet met en exergue la volonté de l'architecte de poursuivre la politique de synergie qui a toujours orienté les actions qui ont concouru au développement conjoint du port et de la ville, dans un contexte où les populations, y compris les allogènes, ne voulaient pas s'éloigner du centre-ville et des lieux de

travail, pour s'établir dans des lieux alors jugés extérieurs à la ville officielle. C'est ainsi que l'option des lotissements fut inspirée par le plan, à travers deux lotissements : celui de Deido-Est conçu comme une extension de New-Bell, et celui de la « Cité SIC » à proximité des ateliers de chemin de fer de Bassa.

### 5. 1960-1983 : une dynamique nouvelle marquée par l'éclatement des zones d'extension périphérique

En une vingtaine d'année, la situation économique, démographique et écologique de l'agglomération a considérablement évoluée. En effet, le trafic portuaire est multiplié par 4,8 (800.000 tonnes en 1960 à plus de 3,8 millions de tonnes en 1982). La croissance urbaine reste particulièrement remarquable du fait du rayonnement de la place portuaire comme le montre la figure 10.3.

Figure 10.3 : Évolution conjointe du trafic portuaire et de la population doualaise entre 1960 et 2000



Source : d'après les données d'archives, PAD (1980) ; CUD (2016) ; Boupda (1994)

On passe d'une grande agglomération à une métropole millionnaire. La population est ainsi multipliée par environ 6, accroissement qui se traduit sur le terrain par une extension considérable de l'espace urbanisé (1 450 ha en 1960, 6 600 ha en 1982) (Nsegbe *et al.*, 2014). Cette croissance marque la rupture avec les processus passés dans la mesure où le développement de la ville s'était poursuivi dans un premier temps par coalescence (Mainet, 1986), les quartiers nouveaux venant se coller aux anciens. Ces dernières années, on assiste plutôt à un éclatement dans tous les sens de l'espace urbain au point que de nombreux espaces nouveaux sont conquis : les grands axes

routiers sont occupés de part et d'autre, les interfluves et bas-fonds négligés hier sont pris d'assaut, ainsi se forment de nouveaux quartiers dont le standing et le niveau d'équipement ne sont plus contrôlés. Cette production urbaine des marges s'opère donc en dehors de toute planification.

## DISCUSSION ET CONCLUSION

L'examen de l'impact du développement des infrastructures portuaires sur la dynamique urbaine de Douala s'intègre bien à une vision déterministe des rapports entre nœuds, réseaux de transport et structures urbaines que les notions d'impact et d'effet induit et/ou structurant font référence (Offner, 1993). Depuis la révolution industrielle du XIX<sup>e</sup> siècle, la rhétorique de l'« impact », de l'« effet induit » des transports/échanges sur l'urbanisation et l'aménagement n'a pas cessé d'accompagner le développement des infrastructures de communication (Offner, 1993). L'administration de la preuve n'a pourtant pas été effectuée. Or, depuis la révolution industrielle du XIX<sup>e</sup> siècle, ajoute-t-il, « ce paradigme de la causalité n'a pas cessé d'accompagner le développement des infrastructures de communication [...] comme gage de progrès, du moins un facteur explicatif des modes d'urbanisation et d'aménagement » Mais l'administration de la preuve a-t-elle été effectuée ?

Prenant à notre compte ces arguments, nous soulignons que la mise en service de l'équipement portuaire comme facteur explicatif des mutations successives que la ville de Douala a connues, pose de redoutables problèmes méthodologiques. C'est la raison pour laquelle les travaux empiriques rigoureux ne concluent, au mieux, qu'à une amplification et une accélération de tendances préexistantes. Le cas de Douala reste cependant très particulier eu égard à l'histoire de la ville et du port.

En effet, Douala s'est imposée chronologiquement d'abord par le commerce comme comptoir, puis comme centre administratif et industriel. Ces mutations du statut de la ville étaient consécutives au rôle de plate-forme et de vecteur de flux qui avait été assigné au port dans le cadre de la « tactique allemande de colonisation » évoquée plus haut : développement des infrastructures de communication (rail, routes, pistes dans l'arrière-pays) pour faciliter les exportations et desservir le port. La production agricole tournée vers l'exportation, la concentration en un même lieu d'activités les plus diverses – commerce, transport, bâtiments et travaux publics, industries de

transformation – suscitées par le port, entraînaient par conséquent la mobilisation d’une importante main d’œuvre, et donc l’amorce de forts mouvements migratoires, dont le rôle dans l’urbanisation de la ville fut déterminant.

Enfin, si de nombreuses études empiriques mettent en doute la réalité d’une causalité linéaire entre le développement d’une offre nouvelle de transport et des transformations spatiales, sociales ou économiques, nous l’inscrivons dans une vision plus ou moins systémique, le développement de l’infrastructure portuaire étant au cœur du système.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- BOUPDA E. (1994), « Équipements et flux de circulation dans l’agglomération de Douala », *Thèse de Doctorat*, Université Michel de Montaigne – Bordeaux III, 379 p.
- DENIEL R. (1968), *De la savane à la ville, Essai sur la migration des Mossi vers Abidjan et sa région*, Paris, Aubier-Montaigne.
- DZALLA NGANGUE G.C. (2013), « La mangrove de l’estuaire du Wouri (Douala Cameroun) : Enjeux de l’anthropisation d’un écosystème humide tropical et Impacts Environnementaux », *Thèse de Doctorat*, Université de Douala, 447 p.
- GOUELLAIN, R. (1975), *Douala, ville et histoire*, Institut d’ethnologie, Paris, 402 p.
- KEITA B. (2012), « Migrations internationales, investissements immobiliers et recomposition territoriales en Afrique de l’Ouest : le cas de Bamako », *Résumé de Thèse de Doctorat*, Université de Paris 7 Diderot, 3 p.
- MACABA A. (2015), « L’apport des outils géomatiques dans l’analyse de l’extension des aires urbaines de Maputo et de ses problèmes environnementaux », *Thèse de Doctorat*, Université Paris VIII, Paris, 377 p.
- MAINET G. (1986), *Douala, croissance et servitudes*, L’Harmattan, villes et entreprises, Paris, 614 p.
- MAINET G. (2005), « Douala, de la métropole à la mégapole, croissance et nouvelles dynamiques à l’œuvre », *XI<sup>e</sup> journées de géographie tropicale : les interactions ruptures, transitions et mutations*, 7-10 novembre.
- MBAHA J P., NSEGBE À D P. et NDOCK G. (2011), « Mobilités, interactions urbain-rural et recompositions territoriales dans les espaces péri-métropolitains de Yaoundé » in *Yaoundé, la métropole face à son arrière-pays*, Dianoïa, Chennevières-Marne, P. 47-71.
- NSEGBE A., TCHIADEU G., MBAHA J., DZALLA NGANGUE G. et OLINGA J. (2014), « Douala : une ville d’occupation et d’immigra-

tion », in TCHUMTCHOUA E. et DIKOUMÈ A. (dir.), *Douala : histoire et patrimoine*, édition clé, Yaoundé, p. 21-39.

OFFNER J.M. (1993), « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification Scientifique », in *Espace géographique*, tome XXII, n° 3, 1993 p. 233-242.

OFFNER J.M. et PUMAIN D. (1996), *Réseaux et territoires*, les Éditions internationales, Paris, 280 p.

YAPI-DIAHOU A. (2003), *La recherche urbaine à l'épreuve des milieux marginalisés dans la ville, Réflexion sur les défis méthodologiques en sciences humaines*, Collection « Recherche et Méthodologie », EDUCI, Abidjan, 123 p.

# Chapitre 11

## La desserte, un levier crucial pour le développement du port et de la ville d'Abidjan

*Maguil Gnakan Mouto  
et Jean Bidi Tapé*

### Résumé

---

Le port et la ville d'Abidjan interagissent et connaissent un développement rapide à mettre au compte de la desserte terrestre et maritime. Abidjan doit son extension spatiale et sa croissance démographique en partie à son port. Ce port lui-même est redevable au développement du trafic maritime amorcé au début du XIX<sup>e</sup> siècle et aux activités qu'il génère. De ce fait, la desserte joue un rôle prépondérant à la fois dans l'essor du port et de la cité abidjanaise. Elle se présente dès lors comme le moteur de leur développement.

L'insuffisance d'infrastructures terrestres et l'étroitesse de la passe d'entrée du canal de Vridi sont cependant à la base d'énormes difficultés. Elles entravent le processus de desserte qui est à l'origine de ruptures ou de manque à gagner dans les flux de marchandises en provenance ou à destination du port d'Abidjan et de son hinterland.

**Mots-clés** : desserte portuaire, développement, ville d'Abidjan.

### Abstract

---

The Abidjan port and city interact and they know a quick development due to terrestrial and maritime shipping servicing. Abidjan owes its spatial extension and population growth in part to his port, because of development of maritime shipping traffic for the beginning of the 19th century. So servicing plays a preponderant role both in port rise and in the city of Abidjan.

Deficiency of terrestrial infrastructures and narrowness of the Vridi canal channel entry are at the root of huge difficulties. They hinder servicing process at the origin of ruptures or loss of earnings for goods flow from or going to Abidjan port and his hinterland.

**Keywords:** port servicing, development, City of Abidjan.

## INTRODUCTION

Souvent ombragée par l'étude des ports et/ou des villes portuaires, l'action de la desserte dans la croissance de ces derniers n'est pas toujours inscrite au premier plan dans les travaux des chercheurs et particulièrement auprès des géographes. Une étude approfondie du fond documentaire à notre disposition composé de thèses, d'articles, de revues spécialisées, d'ouvrages ainsi que les échanges et réflexions engagés avec les autorités politiques et administratives du port et de la ville d'Abidjan permettent de reconsidérer l'importance de la desserte et son action combinée sur les deux entités ; un développement interdépendant.

Pourtant, en Afrique comme dans l'ensemble des pays en développement susceptibles de réaliser des échanges par mer, le port constitue le lieu central où se crée directement un grand nombre d'emplois pour les habitants de la ville-hôte et même au-delà. Les opportunités offertes par cette infrastructure sont partiellement liées au développement qu'ont connu les transports maritimes qui se présentent comme le vecteur de la mondialisation. En effet, l'avènement de la mondialisation caractérisée par la déréglementation des systèmes est à la base du transfert massif des flux de capitaux, d'informations, de services et de biens d'un point à l'autre de la terre, éloignant du coup les lieux de production des lieux de consommation. La conséquence immédiate inhérente à cette tendance mondiale est aussi bien perceptible chez les transporteurs maritimes que chez les opérateurs industriels qui souhaitent réaliser des économies d'échelle. Cette volonté s'est traduite pour les premiers, par la massification du transport par mer rendue possible grâce aux prouesses technologiques et l'apparition du conteneur et, pour les seconds, par la réduction du coût de production en s'installant dans les zones portuaires et péri-portuaires.

Abidjan, ville et port du même nom, en est une parfaite illustration. Port sécurisé et moderne du fait de ses équipements et infrastructures, il est certifié à la norme ISO. Abidjan est un port marqué par la présence d'opérateurs maritimes de classe mondiale qui lui assurent

une desserte régulière en plus de son interconnexion avec l'ensemble des pays limitrophes de la Côte d'Ivoire. Ce port est un véritable outil d'intégration sous régionale. De plus, sa position géostratégique, sa construction dans les eaux calmes de la lagune Ébrié et sa grande capacité d'accueil (une soixantaine de navires en opérations simultanées) sont quelques-uns des nombreux avantages dont il dispose.

En raison de l'importance du commerce maritime dans les relations extérieures de la Côte d'Ivoire (90 % des échanges), les principaux centres d'activités (65 % des unités industrielles du pays) se situent dans la zone portuaire d'Abidjan ou dans ses alentours. Aussi, le transport maritime a-t-il contribué à travers les activités qui en dépendent au développement de la ville d'Abidjan en lui imposant les lignes directrices de son aménagement avec les plans BADANI (1950) et SETAP (1960). Malgré cela, Abidjan n'échappe pas à la conjoncture dont sont atteints les ports ouest-africains dans leur ensemble. Il reste en effet un port sélectif qui n'admet que des navires d'un tirant d'eau inférieur à 11 mètres, obligeant de ce fait les armateurs à n'utiliser que des navires spéciaux qui ne leur permettent pas de réaliser des économies d'échelle. Les opérateurs de l'hinterland quant à eux appliquent depuis un moment une politique de diversification de leurs partenaires commerciaux. Cette situation fait perdre nombre d'opportunités au port d'Abidjan et menace fortement sa position de port leader dans la sous-région.

Le changement de comportement des acteurs (armateurs et opérateurs de l'hinterland) ainsi que les contraintes auxquelles fait face le port d'Abidjan dans son processus de desserte suscitent des interrogations, à savoir : quel est le rôle tenu par la desserte dans le développement du port et de la ville d'Abidjan ? La desserte est-elle un facteur de développement pour le port et la ville d'Abidjan en dépit de ses nombreuses contraintes ? Comment cela est-il possible ?

La présente étude vise à montrer en quoi est-ce que la desserte du port constitue un facteur de développement et pour le port, et pour la ville d'Abidjan.

En analysant les données issues de la littérature spécifique et à la suite d'entretiens avec les autorités politiques et portuaires d'Abidjan, il est possible de comprendre comment les deux entités se développent mutuellement et dépendent l'une de l'autre par l'intermédiaire de la desserte.

## 1. La desserte, facteur de développement de la ville d'Abidjan

Les flux de toutes sortes dont le port d'Abidjan est à la confluence sont indubitablement les éléments centraux ayant favorisés son essor et le dynamisme de la ville d'Abidjan. Ces trafics exercent chacun à leur niveau une influence sur le développement du port et de la ville.

### 1.1. *Un trafic de marchandises sans cesse croissant*

Desservir un port c'est approvisionner celui-ci en marchandises de toutes sortes et de toutes natures. Ces flux peuvent provenir aussi bien de l'arrière-pays que de l'avant-pays. On parlera de desserte terrestre ou maritime selon que ces marchandises arrivent au port par voie terrestre ou par voie maritime. Mais toujours est-il que la desserte contribue au développement du port qu'elle pourvoit en marchandise ainsi que de la ville qui abrite ce port.

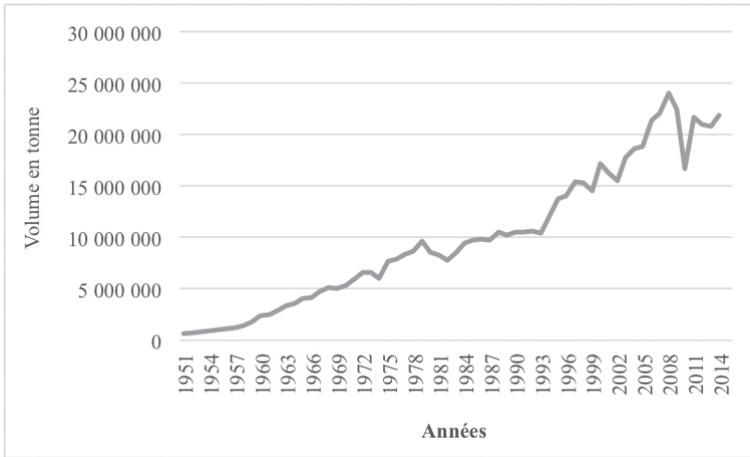
Le port d'Abidjan est l'interface principale de la Côte d'Ivoire avec le reste du monde du fait de son interconnexion au plan terrestre (par route et rail) avec les autres régions du territoire et au-delà avec l'ensemble des pays qui ont une frontière commune avec elle ; et au plan maritime par son ouverture sur le reste du monde du fait de l'extraversion de son économie. Le port et la ville d'Abidjan ont connu divers développements qui les unissent au point où la défection de l'un pourrait inexorablement stopper le développement de l'autre.

Les flux qui irriguent le port d'Abidjan d'où qu'ils viennent, en raison de leur intensité et des services utiles à leur traitement constituent un facteur de développement pour lui. Plus qu'un simple port dédié à l'exportation des produits agricoles, ces flux en provenance de tous les horizons ont favorisé le développement au sein même du port d'une zone industrielle (65 % des unités industrielles de la Côte d'Ivoire) selon Kablan (2008, p. 83-102), en plus de la présence d'acteurs maritimes et portuaires dotés d'un savoir-faire qui contribuent indéniablement à sa croissance.

Les marchandises destinées à l'exportation en transit au port d'Abidjan composées pour l'essentiel de matières premières agricoles (cacao, café, bois, coton, karité) proviennent dans la majeure partie des cas de son arrière-pays. Comme partout en Afrique, le transport routier demeure au plan terrestre le moyen de transport le plus utilisé pour l'acheminement des marchandises entre Abidjan et son arrière-pays (proche et lointain). En 2012, 100 % des marchandises en transit du Mali et ¼ de celles issues du Burkina Faso sont acheminées par la route. Ce trafic représente 1 044 562 tonnes soit 64,75 % du volume total des marchandises en transit, à destination et

en provenance de ces deux pays. Aussi, la Côte d'Ivoire elle-même est-elle tributaire du transport routier pour la fourniture de son port en matières premières destinées à l'exportation et au ravitaillement de son marché intérieur en produits manufacturés provenant des pays d'Europe et d'Asie pour l'essentiel. Ce trafic de marchandises en provenance de l'arrière-pays impulse au port d'Abidjan sa vitalité et n'a cessé de croître depuis sa mise en service en 1951. La figure 11.1 montre l'évolution de ce trafic de 1951 à 2015.

Figure 11.1 : Trafic de marchandises du port d'Abidjan de 1951 à 2015



Source : PAA, 2016

L'analyse de la figure 11.1 montre que, d'une manière générale, le trafic de marchandises au port d'Abidjan connaît une évolution positive. Cependant, il se caractérise par moment par des tendances à la baisse qui sont liées à la crise internationale relative à la chute drastique du coût des matières premières au début des années 1980, à l'application d'une politique de diversification des partenaires commerciaux adoptée depuis quelques années par les pays sans littoral, mais aussi aux différentes crises sociopolitiques qui ont prévalu en Côte d'Ivoire entre 1999 et 2010.

**1.2. La desserte terrestre et ferroviaire : les axes de l'approvisionnement terrestre**

Les compagnies en charge de l'acheminement des marchandises en transit au port d'Abidjan à destination ou en provenance des pays sans littoral sont pour la plupart des structures privées spécialisées dans ce type d'activité. Le transit terrestre ne représente pour certains de ces opérateurs qu'une prestation de service parmi les nom-

breuses autres offres qu'ils proposent à leurs clients sur l'ensemble de la chaîne logistique (service porte à porte). À ces entreprises plus grandes, il faut adjoindre d'autres sociétés de taille plus modeste dont les activités sont essentiellement axées sur le transit maritime ou terrestre pour les structures formellement constituées en sociétés de transport (tableau 11.1). À côté il y a les transporteurs non organisés en société de transport formelle. Ces derniers sont plus nombreux (10 000 à 11 000), ils constituent la majorité des transporteurs terrestres et regroupent des individus disposant de moins de quatre véhicules et travaillant en compte propre. Ces transporteurs sont issus de la Côte d'Ivoire, du Mali, du Burkina Faso, du Ghana et dans une moindre mesure du Niger.

*Tableau 11.1 : Intégration de la chaîne de transport à travers l'exemple des sociétés de transit au port d'Abidjan*

Acteurs logistiques	Union Transit	Ok Transit	Uni-trans	Te-cram Transit	Bol-loré	Maersk	Simat	CMA CGM	Geo-dis
Service porte à porte					X	X	X	X	X
Service transit uniquement	X	X	X	X					

*Source : Mouto, 2014*

Le trafic ferroviaire est quant à lui orienté vers le transit inter-état. En effet, le chemin de fer Abidjan-Niger, comme celui de Dakar et des autres régions d'Afrique, avait pour principale fonction de faciliter la pénétration, la pacification et l'exploitation de la Côte d'Ivoire et des territoires au-delà en vue d'approvisionner la métropole française *via* le port d'Abidjan. Après l'indépendance en 1960, le chemin de fer, sous la direction de la régie Abidjan Niger (RAN) gérée par les autorités ivoiriennes et burkinabés, maintient et renforce cette vocation première de transporter les matières premières vers le port d'Abidjan (bois, arachides, bananes, café, cacao, etc.) (Foussata *et al.*, 2012). En difficulté dans les années 1980 et sous la pression des bailleurs de fonds, les États ivoirien et burkinabé vont finalement procéder à la cession de cette entreprise. Ainsi, depuis la privatisation du chemin de fer en 1995 à la SITARAIL, les nouveaux gestionnaires ont défini une nouvelle stratégie pour l'exploitation de cette infrastructure. Les objectifs du chemin de fer sont désormais

orientés vers le transit inter-État si bien qu'en 2015 ce trafic représentait plus de 80 % du chiffre d'affaire moyen de la SITARAIL.

### ***1.3. Abidjan, un port desservi par les plus grands armements***

En plus du chemin de fer, le port d'Abidjan est desservi par plusieurs armements qui ont soit leur représentation sur place, soit sont liés par un contrat avec une entreprise de consignation qui est chargée de défendre leurs intérêts. Certains de ces armements sont plus grands, parfois plus anciens et de classe mondiale tandis que d'autres, plus modestes, font nouvellement leur apparition sur les berges de la lagune Ébrié (tableau 11.2). Tous ces armements assurent au port d'Abidjan une desserte en lignes régulières. Ils lui permettent d'être une interface en relation permanente avec les régions maritimes partout dans le monde. Ces armements facilitent l'intégration de la Côte d'Ivoire dans le processus de mondialisation qui est en marche d'autant plus que le transport maritime lui-même est le vecteur de cette globalisation.

*Tableau 11.2 : Quelques armateurs ou leurs représentants présents au port d'Abidjan*

<b>Armement ou représentation</b>	<b>Filiale de multinationale</b>	<b>Entreprise local</b>
CMA CGM	X	
MSC	X	
Mol Hapag-Lloyd	X	
Cosco	X	
Zim	X	
Grimaldi	X	
Maersk	X	
Pil	X	
Messina	X	
Universal Africa Line	X	
Nordana Line	X	
Omenem		X
Athéna		X
Movis	X	
CIAM		X
Propici		X

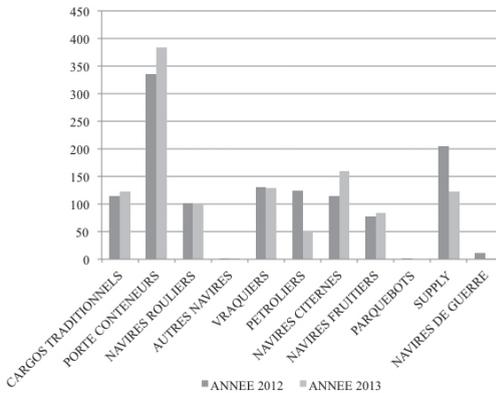
*Source : Mouto, 2014*

Abidjan est un port touché par des services maritimes directs. Ces services (exemple des services maritimes conteneurs) peuvent être classés en plusieurs catégories à savoir :

- les services en *feeder* local ou modèle *Hub and Spoke*. Ce sont des services destinés à la desserte des ports de la côte ouest-africaine au départ d'Abidjan ;
- les services *feeders* au départ d'un *hub* de transbordement et à destination du port d'Abidjan ;
- les lignes directes desservant le port d'Abidjan au départ de l'Europe du Nord, du Sud et de la Méditerranée ;
- les lignes directes desservant Abidjan au départ de l'Asie ;
- les lignes directes desservant Abidjan en provenance de l'Amérique du Nord et du Sud.

L'offre maritime conteneurisée pour la desserte du port d'Abidjan comprend actuellement 28 services dont 23 (82,14 %) sont des services directs et 5 (17,86 %) considérés comme des services *feeders*. Les services considérés comme directs sont ceux qui desservent le port d'Abidjan au départ de l'Europe du Nord et du Sud, de la Méditerranée, de l'Amérique du Nord et du Sud, et de l'Asie. Quant aux services *feeders*, ils désignent d'une part, les services *feeders* locaux au départ du port d'Abidjan en partance pour les autres ports de la sous-région et vice versa et d'autre part, ils concernent les lignes au départ d'un *hub* de transbordement tels que Las Palmas, Algésiras ou Tanger Med et à destination du port d'Abidjan. Ces différents services sont principalement assurés par les armements tels que MSC, COSCO, CMA CGM, Zim, Hapag Lloyd, Maersk Line, Messina, Hanjin, Evergreen, UASC, Africa Express Line (AEL), etc. Ils accroissent la compétitivité du port d'Abidjan et contribuent à le positionner comme un port incontournable dans la sous-région ouest et centre africaine. Par ailleurs, desservir le port d'Abidjan nécessite de la part des armateurs l'usage de plusieurs types de navires. Ces navires doivent être adaptés à la fois aux besoins exprimés par les chargeurs, mais aussi à ceux des armateurs eux-mêmes qui désirent réaliser des économies d'échelle. Dès lors, le conteneur, par les possibilités de massification qu'il offre se présente comme le moyen le plus adéquat permettant à ces derniers d'atteindre leur objectif. Ainsi, observe-t-on au port d'Abidjan que les navires conventionnels (cargos, vraquiers, etc.) font place aux porte-conteneurs dont le nombre ne cesse de croître comme l'atteste la figure 11.2 ci-après.

Figure 11.2 : Trafic de navires par types du port d'Abidjan de 2012 et 2013



Source : PAA, 2012

Différents types de navires fréquentent le port d'Abidjan. Parmi eux, c'est le porte-conteneur qui domine le trafic avec plus de 300 navires pour les années 2012 et 2013 (PAA, 2013). Ce chiffre correspond au double voire au triple du trafic de certains navires au port d'Abidjan sur la même période. L'emploi de plus en plus fréquent de porte-conteneurs est consécutif à la révolution technologique opérée dans les transports maritimes à la fin des années 1960 et qui permet aux armateurs de réaliser des économies d'échelle.

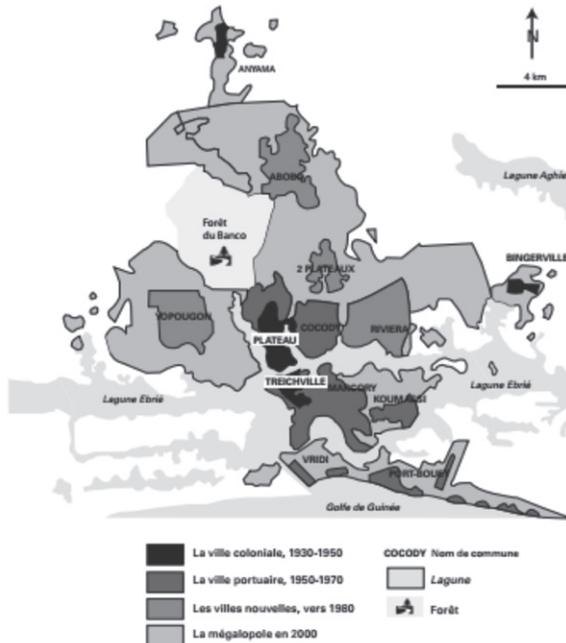
#### 1.4. Les activités maritimes et le développement urbain spectaculaire

Le port d'Abidjan est à la confluence de tous ces flux venus de terre et de mer. Les trafics de navires et de marchandises qui y convergent imposent un traitement préalable faisant de la plate-forme portuaire d'Abidjan un espace sur lequel se sont développés de nombreuses activités en rapport direct ou indirect avec les transports maritimes. C'est également le lieu de regroupement des principaux centres industriels de la Côte d'Ivoire au rang desquels on dénombre une raffinerie, des cimenteries, des sociétés de réparation navale, des industries agro-alimentaires, etc.

Aussi, en raison de l'importance du commerce maritime dans les relations extérieures de la Côte d'Ivoire, les premiers centres d'activités se sont développés en bordure de mer et étaient animés par les wharfs (Assinie, Grand-Bassam, Port-Bouët, Grand-Lahou, Sassandra et Tabou). La mise en service en 1951 du port d'Abidjan va entraîner la suppression de ces wharfs. Les principaux produits

d'exportation (bois, café, cacao) et les autres cultures industrielles sont exportés en quantité toujours croissantes d'année en année. Du matériel d'équipement est importé pour l'installation des premières unités industrielles qui sont dans un premier temps concentrées à Abidjan, dans la zone portuaire et ses environs immédiats (N'Guessan, 2014, p. 305-326). Le port fait l'objet d'un attrait pour les populations venues des régions proches ou éloignées d'Abidjan et même de la sous-région (Burkina Faso, Mali, etc.) en quête d'emploi. Ainsi, la population d'Abidjan qui en 1934, au moment où elle devenait capitale de la Côte d'Ivoire, était estimée à 1 800 habitants pour une superficie urbanisée de 730 ha est passée à 125 000 habitants puis à 363 000 habitants pour des superficies respectives de 1 350 ha et 3 580 ha. Les plans BADANI (1950) et SETAP (1960) exécutés en 1955 pour le premier et en 1965 pour le second sont la matérialisation d'une ville portuaire qui doit son développement à une activité maritime toujours croissante (figure 11.3).

Figure 11.3 : Croissance spatiale de la ville d'Abidjan entre 1920 et 2000



Source : MOS, 1989 ; BNETD, 1998-2000

D'autres plans d'aménagements avec pour épïcêtre la zone portuaire verront le jour à savoir : le plan d'aménagement de 1969, le plan de l'AURA de 1974, les perspectives décennales 1978-1979, le

schéma de structure à long terme de 1985, le plan directeur de 2000 exécuté en 2010 avec une population estimée à 5 000 000 d'habitants pour une superficie urbanisée de 20 000 ha (N'Guessan, 2014, p. 305-326). En 2015, un nouveau plan d'urbanisme a vu le jour, pour le Grand Abidjan. Il s'agit du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA) 2015-2030. Il est réalisé en partenariat avec l'Agence japonaise de coopération internationale (aides financières et missions d'études) selon Marie (2016, 75 p.).

Ainsi, le transport maritime contribue-t-il, à travers les activités qui en dépendent, à la transformation du territoire abidjanais en lui commandant les principaux axes de son aménagement. Il constitue dans bien des cas le moteur du développement de la ville d'Abidjan parce qu'il favorise directement et indirectement la création de nombreux emplois (54 000 emplois offerts en 2014) suivant les estimations du PAA (2014) et fait de la plate-forme portuaire d'Abidjan le second employeur après l'État de Côte d'Ivoire.

## **2. Les difficultés de la desserte et leurs impacts sur le développement du port et de la ville d'Abidjan**

L'examen des données présente des limites dans le processus de desserte du port d'Abidjan. Ces insuffisances, perceptibles à plusieurs niveaux entravent le développement du port et partant celui de la ville d'Abidjan et ne sont pas sans conséquences pour leur développement.

### ***2.1. Les revers de la manutention et de l'entreposage au port d'Abidjan***

À l'instar des ports de la même rangée portuaire, Abidjan est miné par de nombreuses difficultés au rang desquelles figurent les problèmes relatifs à l'état des équipements et des infrastructures, et l'étroitesse de la passe d'entrée du canal de Vridi.

En ce qui concerne les équipements du port d'Abidjan, lorsqu'ils ne sont pas de l'époque coloniale, ils datent pour la plupart de plusieurs années. Ces équipements, du fait de leur vétusté ne permettent pas un usage optimal et à l'occasion entachent les performances du port car leur manipulation requiert beaucoup de précaution. À ces difficultés d'âge s'ajoute leur nombre insuffisant qui vient aggraver la situation déjà précaire des équipements portuaires destinés à l'accueil des navires et au traitement des marchandises. À titre

d'exemple, deux des six portiques que le port d'Abidjan a à son actif existent depuis 1986. Ces outils, du fait de leur état de sénilité, réalisent de mauvaises performances avec des cadences de manutention de seulement 8 mouvements/heure en lieu et place de 16 mouvements/heure qui est la cadence référentielle au port d'Abidjan. Cadence qui, elle-même est en deçà de la moyenne dans les pays développés, soit 27 mouvements/port/heure (CETMEF, 2011, 34 p.). Or, le but visé par les armateurs est de passer le moins de temps possible à quai car, à quai, un navire est un coût pour l'armateur et en mer, il représente un centre d'intérêt. Le tableau 11.3 ci-après nous présente les cadences moyennes de manutention de quelques régions maritimes du monde.

*Tableau 11.3 : nombre de mouvements par portique par heure*

Europe	Extrême Orient	Amérique	Moyen-Orient	Océanie
26	34	26	26	30
mvts/port/h	mvts/port/h	mvts/port/h	mvts/port/h	mvts/port/h

*Source : CETMEF, 2011*

Les magasins cales qu'abrite le port d'Abidjan ont été réalisés durant la phase pratique de son premier plan directeur entre 1951 et 1967. Aujourd'hui, devant le volume important de marchandises traitées et la grande capacité d'emport des navires en service, ces infrastructures s'avèrent inadaptées. En effet, de 701 949 tonnes en 1951, le trafic général de marchandises du port d'Abidjan a atteint 21 926 247 tonnes en 2015, avec le chiffre record de 24 034 167 tonnes pour l'année 2009. Ces magasins n'ont pas été initialement construits pour le stockage d'un tel volume de marchandises. Cette situation amène les opérateurs à entreposer le surplus des marchandises en dehors des magasins cales étant donné que ces infrastructures ne sont plus à même de les recevoir toutes (photo 11.1).

*Photo 11.1 : Marchandises entreposées sous des bâches en zone sous douane au port d'Abidjan en attente d'évacuation*

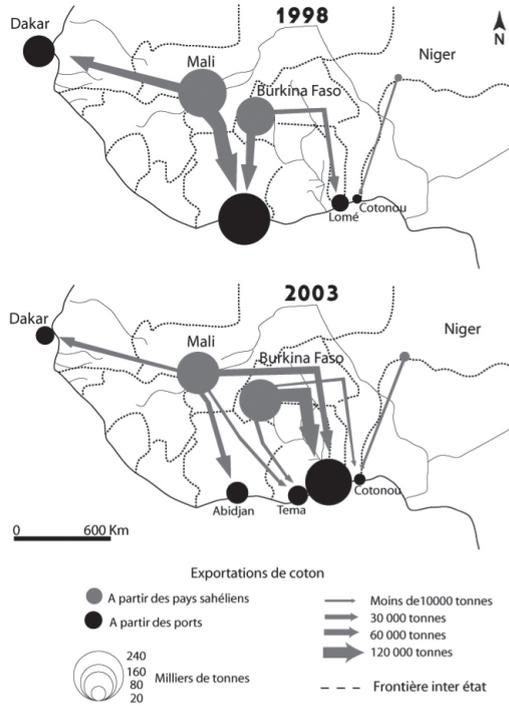


*Source : Mouto, 2014*

Cela est parfois à la base d'encombres dans la zone portuaire et expose par la même occasion les marchandises aux éléments de la nature (soleil, pluie, etc.). De cet encombrement naît la difficile circulation dans les endroits concernés et provoque ainsi un ralentissement des activités de manutention qui, à leur tour produisent des réactions en chaîne allant jusqu'à retarder le départ des navires.

Le port d'Abidjan, faut-il le rappeler, est livré à une concurrence farouche avec les autres ports de la sous-région qui ne lui autorise pas des dysfonctionnements au niveau du traitement apporté aux marchandises et aux navires ; au risque de voir les armateurs et chargeurs se diriger vers d'autres ports qui présentent plus d'avantages pour eux. Pour preuve, la crise politico-militaire qui a marqué l'histoire des 15 dernières années de la Côte d'Ivoire, facteur de blocage dans la fluidité du corridor Abidjan-Ouagadougou et Abidjan-Bamako a été à la base d'une redistribution du trafic de marchandise en transit du Burkina Faso et du Mali en faveur des ports de Tema et Lomé de 1999 jusqu'à la signature de l'accord politique de Ouagadougou (figure 11.4).

Figure 11.4 : Corridors d'exportation du coton des pays sahéliens depuis le début de la crise ivoirienne



Source : Administrations portuaires ; SDV logistique internationale

## 2.2. Les limites sévères des infrastructures ferroviaires, routières et maritimes

Le chemin de fer qui relie le port d'Abidjan à Ouagadougou est une infrastructure héritée de la colonisation. Techniquement dépassé et mal entretenu, il n'est pas en mesure d'assurer efficacement une connexion intermodale avec le Burkina Faso. D'une durée de rotation plus longue que le transit par voie routière (une fois toutes les semaines), le chemin de fer est quasi-totalement consacré à l'acheminement des marchandises à destination ou en provenance du Burkina Faso (85 % du trafic). Cela relève de la stratégie mise en place par les nouveaux opérateurs qui ont à charge la gestion du chemin de fer. En effet, l'état de sénilité combiné des locomotives, du chemin de fer ainsi que la structure du sol dans la moitié Sud de la Côte d'Ivoire (sol sédimentaire) ne permettent pas aux trains de se déplacer à grande vitesse. Les nouveaux gestionnaires, à défaut de

réaliser des travaux de réfection du chemin de fer, jouent la carte de la prudence. Ils roulent à faible vitesse de peur de provoquer des déraillements de leurs engins. De ce fait, la vitesse de déplacement des trains est d'environ 30 km/h dans la partie Sud de la Côte d'Ivoire. Au-delà, elle avoisine les 60 km/h en moyenne.

Aussi, la SITARAIL, entreprise en charge de la gestion du chemin de fer reliant Abidjan à Ouagadougou, a des actions majoritairement détenues par les groupes Bolloré et Maersk qui, eux-mêmes sont des concurrents aux autres sociétés de transit. Dès lors, elles privilégient leurs propres marchandises au détriment de celles des autres entreprises qui sollicitent le transport par rail. De plus, le faible volume du fret retour fait que les wagons reviennent pratiquement vides. À cela s'ajoute l'interruption récurrente des services ferroviaires. Comparativement à la route, le chemin de fer offrirait plus de possibilités de massification et permettrait de réaliser de meilleures économies d'échelle pour les chargeurs ivoiriens et burkinabés si elle était exploitée de façon efficiente. Mais compte tenu du fait que le transport par rail n'offre pas de service porte à porte, les chargeurs préfèrent la voie routière pour le transit de leurs marchandises.

En Afrique de l'ouest, la Côte d'Ivoire comptait parmi les nations les mieux dotées en infrastructures routières. Mais consécutivement aux différentes crises politico-militaires, ces outils de développement n'ont pas fait l'objet d'entretiens réguliers durant ces dernières années. Aujourd'hui la Côte d'Ivoire se retrouve avec un réseau routier dégradé dans son ensemble et principalement sur les corridors d'où affluent les marchandises pour l'approvisionnement du port d'Abidjan.

Toutefois, le prolongement de l'autoroute du Nord jusqu'à Yamoussoukro vient améliorer un tant soit peu le transit de marchandises des pays de l'hinterland en provenance ou à destination du port d'Abidjan. Néanmoins, beaucoup reste à faire car en dehors de l'autoroute du Nord, c'est l'ensemble du réseau routier ivoirien qui est en piteux état. Par conséquent, il ne permet plus de drainer aisément vers le port d'Abidjan les matières premières qui l'alimentent. Aussi, la réalisation du projet de prolongement de l'autoroute de Yamoussoukro à la frontière burkinabé améliorera incontestablement le transit entre Abidjan et Ouagadougou dans un premier temps et ensuite entre Abidjan et Bamako.

À côté des difficultés relatives aux voies de communications, il y a celles inhérentes aux moyens de communication. En effet, les camions servant à l'évacuation des marchandises en transit au port

d'Abidjan sont vieux (20 à 30 ans d'âge), de plus en plus nombreux et l'espace censé les accueillir se rétrécit. Ces véhicules en attente de chargement ou de déchargement stationnent aux abords des trottoirs faute d'espace pour les recevoir. Cette situation entraîne une congestion des voies d'accès au port et favorise l'encombrement des routes internes qui est constamment à l'origine d'embouteillages pouvant durer plusieurs heures. Le retard qui en résulte s'avère pénalisant pour tous les opérateurs du secteur portuaire en ce sens que le temps est un facteur déterminant pour toute activité et un indicateur de performance permettant d'apprécier la compétitivité d'un port.

L'autre contrainte majeure à l'accès au port d'Abidjan est le canal de Vridi. Créé en lagune et naturellement protégé par le cordon littoral, le port d'Abidjan est bâti en eau calme et profonde. Il doit son existence au canal de Vridi (photo 11.2) ouvert le 23 juillet 1950 (PAA, 2004). Ce chenal d'accès sert d'interface entre le système lagunaire Ébrié et l'océan Atlantique. Avec une longueur totale de 2 700 m, le canal de Vridi a une largeur de 370 m au plan d'eau et 200 m à son débouché en mer. C'est l'unique porte d'entrée du port d'Abidjan pour les navires et sa profondeur maximale se fonde à -13,50 m.

*Photo 11.2 : Le canal de Vridi et l'étroitesse de son entrée*



*Source : Google maps, 2014*

D'un point de vue technique, le port d'Abidjan, du fait de l'étroitesse de son chenal d'accès ne peut recevoir que des navires d'un tirant d'eau maximal de 34 pieds (10,36 m) pour les entrées, 35 pieds (10,67 m) pour les sorties et d'une longueur maximale de 250 m. La faible profondeur offerte par le canal de Vridi constitue un facteur

de présélection des navires admissibles au port d'Abidjan. Pourtant les armateurs, dans le souci de réaliser des économies d'échelle, emploient des navires toujours plus grands qui nécessitent des profondeurs importantes (14 mètres en moyenne). À titre d'exemple, un tirant d'eau de 11,50 m limite l'accès à une bonne partie de la flotte d'une capacité comprise entre 2 000 et 3 000 EVP. Au-delà de 3 000 EVP, le tirant d'eau est insuffisant.

### **3. Abidjan, un port sous l'influence des multinationales**

Le transport maritime faisant désormais partie de l'ensemble de la chaîne logistique, il ne peut agir indépendamment de celle-ci. Sa pratique obéit à l'application de plusieurs règles dont seuls les armateurs imposent la logique.

#### ***3.1. Le choix crucial du port d'escale***

L'action de la desserte dans le développement du port d'Abidjan est perceptible à deux niveaux. D'abord, au niveau de sa liaison routière et ferroviaire avec, d'une part, l'ensemble des régions ivoiriennes et, d'autre part, avec son arrière-pays lointain (Burkina Faso, Mali et Niger dans une moindre mesure) d'où lui proviennent les matières premières qui l'approvisionnement. Ensuite, le choix d'un port pour l'escale d'un navire dépend aussi bien des compagnies maritimes que des chargeurs. Ces opérateurs sont guidés par une multitude de facteurs liés aux services portuaires et à leurs coûts. Parmi ces facteurs il y a la fiabilité, la capacité, la fréquence et les tarifs des transports intérieurs par camion, rail et barge. Ainsi, l'interdépendance entre les ports maritimes et l'arrière-pays est un facteur non négligeable dans les raisons qui guident le choix du port d'escale. Un port qui fournit des services de qualité au plus bas prix n'élargit pas nécessairement sa part de marché, parce que d'autres facteurs qui échappent à son emprise influent aussi sur le choix d'un port (Fit, 2009, 187 p.). Il est donc essentiel de faciliter le transport entre les ports et l'arrière-pays si l'on veut augmenter le trafic, condition qui permet à un port de présenter un attrait pour les compagnies maritimes (Harding *et al.*, 2007, 39 p.). C'est donc un avantage en termes de compétitivité pour le port d'Abidjan que d'être interconnecté à toutes les régions de la Côte d'Ivoire et à l'ensemble des pays limitrophes que ce soit par voie routière et/ou par rail (tableau 11.4).

Tableau 11.4 : Raison du choix d'Abidjan comme port d'escale

Critère de sélection d'un port par l'armateur ou le chargeur	Port d'Abidjan
Infrastructure physique et technique	Impossibilité d'accueillir des navires de plus de 10,5 m de tirant d'eau
Situation géographique	Bonne situation vis-à-vis du Mali et du Burkina Faso
Efficacité du port	Port efficace
Inter-connectivité du port	Bonne fréquence de rotation
Qualité et coût des services auxiliaires	Services auxiliaires relativement onéreux
Efficacité et coût de la gestion de l'administration	Bonne gestion administrative
Disponibilité, qualité et coût des activités logistiques	Activités logistiques disponibles et de qualité
Caractéristiques au plan de la sécurité et de l'environnement	Port sûr
Fiabilité, capacité, fréquence et tarifs des transports intérieurs par camion	Transports intérieurs moyennement fiable et de faible capacité

Source : FIT, 2009 et Mouto, 2014

### 3.2. Gigantisme naval versus infrastructures obsolètes

Pour la réalisation de ses échanges commerciaux avec ses avant-pays, le port d'Abidjan est touché par les services de plusieurs armements dont certains sont d'envergure mondiale. Ces différentes offres de transport maritime au départ et à destination du port d'Abidjan lui permettent de s'inscrire dans le processus de mondialisation par son intégration dans le schéma de desserte des armateurs et, partant, le positionne comme la principale plate-forme d'éclatement dans la sous-région ouest et centre africaine. En 1999, plus de 50 % du trafic de transit avec le Burkina Faso et le Mali s'effectuait par le seul port d'Abidjan. Le solde était partagé entre Cotonou (19 %), Lomé (17 %), Dakar (11 %) et Tema (1 %), selon une répartition tenant à leur localisation géographique. Si la prédominance du port d'Abidjan tenait à sa position géographique vis-à-vis du Mali et du Burkina Faso, elle était également liée à la qualité relative des liaisons routières et à l'existence du chemin de fer reliant Ouagadougou à la capitale économique ivoirienne. Depuis 1999, l'instabilité en Côte d'Ivoire a progressivement décalé les flux commerciaux vers Tema et Lomé. Entre 2002 et 2003, le trafic de marchandises en transit entre Abidjan et les pays enclavés a été divisé par cinq. Les opéra-

tions avec le Burkina Faso sont passées de 390 000 à 15 000 tonnes. Alors qu'en 1998, le Burkina Faso exportait 80 % de son coton par Abidjan, en 2003 aucune exportation burkinabé n'a été enregistrée dans le port ivoirien (Amprou, 2005, p. 3-22). Dakar, Tema, Lomé et Cotonou se présentent comme les principaux concurrents du port d'Abidjan.

Malgré sa position de port leader dans la sous-région, Abidjan est un port enclin à plusieurs difficultés dont la plus importante d'entre elles reste indubitablement le canal de Vridi qui permet d'y accéder. Ce chenal de faible profondeur n'admet pas de gros porteurs. À titre d'exemple, alors qu'est mis en circulation par l'armateur français CMA CGM le plus gros porte-conteneur (le Bougainville)<sup>1</sup>, le port d'Abidjan peine à accueillir des Fully Cellular (2ème génération) long de 215 m, large de 20 m et dotés d'un tirant d'eau de seulement 10 m. Toutefois, les autorités du port d'Abidjan nourrissent l'ambitieux projet d'élargir et d'approfondir la passe d'entrée du canal afin de lui permettre de recevoir des gros porteurs (16 mètres de tirant d'eau). Ce projet, bien qu'il soit d'un enjeu commercial important tarde à se mettre en place. Mais en attendant le canal de Vridi fait régulièrement l'objet de dragage qui reste une mesure palliative.

Sous peine de se voir exclus du schéma de desserte des armateurs qui font usage de navires de plus en plus grands pour desservir les ports de la côte ouest et centre africaine, le port d'Abidjan doit s'adapter aux mutations en cours dans les transports maritimes. Cela suppose le démarrage effectif des travaux d'aménagement du canal de Vridi afin de rendre Abidjan éligible pour les navires d'un certain gabarit (16 mètres de tirant d'eau). C'est seulement à ce prix qu'il pourra conserver sa position de principal port d'éclatement qui est de plus en plus mise à mal. Sans quoi le trafic de navires au port d'Abidjan pourrait subir des revers et partant son trafic général. Les opérateurs de transport dans leur logique de réaliser des économies d'échelle se verront dans l'obligation de se tourner vers les autres ports pour leurs différentes opérations commerciales. Les autorités ivoiriennes doivent prendre la mesure du problème et procéder sans plus tarder à la réalisation de tous les projets d'infrastructures du port d'Abidjan (approfondissement des quais, approfondissement des chenaux d'accès aux quais, etc.). De plus, en termes d'opportunités, le port d'Abidjan pourrait perdre sa place en tant que plateforme créatrice de nombreux emplois étant donné que les transports

<sup>1</sup> Navire de 8<sup>e</sup> génération, le CMA CGM Bougainville est long de 398 mètres pour 54 mètres de large. Il peut contenir 17 722 conteneurs et son tirant d'eau est de 16 mètres.

maritimes sont le facteur polarisant de toutes les activités qui s'y déroulent.

Le port d'Abidjan s'inscrit dans un environnement sous régional fortement concurrentiel. S'il veut continuer d'attirer vers lui les flux de la mondialisation il doit nécessairement s'accommoder aux mutations en cours.

## CONCLUSION

Marqué par divers projets d'aménagement depuis 1920, c'est seulement après l'ouverture du canal de Vridi en juillet 1950 et du développement du trafic maritime qui s'en est suivi que le port et la ville d'Abidjan ont véritablement connu leur essor. En effet, la création des premiers quartiers post-coloniaux se sont fait principalement autour du port dont le développement est impulsé par la croissance du trafic maritime entre la Côte d'Ivoire et le reste du monde par l'interconnexion du port d'Abidjan avec son arrière-pays. Ainsi, l'action de la desserte dans les processus de développement du port et de la ville d'Abidjan est fort bien remarquable.

Cependant, cet élan de croissance stimulé par la dynamique du transport maritime est marqué par de nombreuses difficultés dont leur règlement est la condition *sine qua non* pour que la desserte continue de donner, et au port, et à la ville d'Abidjan, le développement qu'ils revendiquent.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- AKÉ A.B.P. (2008), « Les échanges extérieurs du Burkina Faso en transit par le port d'Abidjan », *Mémoire de Maîtrise, IGT*, Université de Cocody-Abidjan, 124 p.
- AMPROU J. (2005), « Crise ivoirienne et flux régionaux de transport », *in Département de Recherche de l'Agence Française de Développement, Rapport thématique JUMBO*, Paris, AFD, p. 3-22.
- BAD et FAD. (2013), *Note de conception du rapport sur le développement en Afrique 2010 concernant les ports, la logistique et le commerce en Afrique* : <http://www.afdb.org/>
- CETMEF (2011), *Productivité des terminaux à conteneurs* : <http://www.eau-mer-fleuves.cerema.fr/>
- DAGNOGO F., NINOT O. et CHALEARD J.L. (2012), « Le chemin de fer Abidjan-Niger : la vocation d'une infrastructure en question », *in*

- ÉchoGéo*, [En ligne], 20/2012, mis en ligne le 13 juillet 2012 : URL : <http://echogeo.revues.org/13131> ; DOI : 10.4000/echogeo.13131
- DEBRI J. et De GUIO S. (2004), « Interfaces portuaires et compositions spatiales : instabilités africaines », in *Autrepart*, n° 32, p. 21-36.
- DEBRI J. (2004), « Acteurs et pratiques spatiales des dessertes terrestres portuaires : axe ou réseaux européens ? », in *Flux*, n° 55, p. 6-16.
- FIT (2009), « Concurrence entre les ports et les liaisons terrestres avec l'arrière-pays », *Table ronde 143*, OCDE, Paris, 187 p.
- FRANC P. (2007), « Intérêt et rentabilité des dessertes terrestres massifiées pour les armements de lignes régulières conteneurisées », in *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 52, p. 119-142.
- FREMONT A. (2008), *Intégration, non intégration des transports maritimes, des activités portuaires et logistiques : quelques évidences empiriques, document de référence n° 2009-1*, centre conjoint de recherche sur les transports, 38 p.
- HARDING A., PÁLSSON G. et ROBALLAND G. (2007), *Ports et transports maritime en Afrique de l'ouest et du centre. Les défis à relever*, document de travail de SSATP, n° 48F, 39 p.
- KABLAN N H J. (2000), « Les arrière-pays des ports ivoiriens », *Thèse de Doctorat*, Université de Cocody-Abidjan, 396 p.
- KABLAN N.H.J. (2008), « L'importance des ports maritimes dans l'économie ivoirienne », ANOH K.P. et POTTIER P. (dir.), *Géographie du littoral de Côte d'Ivoire – Élément de réflexion pour une politique de gestion intégrée*, coopération interuniversitaire, Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire) / Nantes (France), p. 83-102.
- LE MESTRE P. (2006), « À la recherche d'une structuration de la performance des ports maritimes, maillons des chaînes logistiques », *Sixth International Congress of Logistics, Research*, Université de Nantes, 13 p.
- MARIE L. (2016), « Étude du passage du foncier rural au foncier urbain dans la sous-préfecture de Songon, périphérie ouest de la ville d'Abidjan au sein du District Autonome d'Abidjan », *Rapport de stage*, Supagro, Montpellier, 75 p.
- MLTC / CATRAM (2013), « Étude de marché sur les terminaux portuaires à conteneurs en Afrique de l'ouest et du centre », *Rapport final*, AFD, Paris, 133 p.
- N'DA P. (2006), *Méthodologie de la recherche. De la problématique à la discussion des résultats. Comment réaliser un mémoire, une thèse, d'un bout à l'autre*, Abidjan, EDUCI, 139 p.
- N'DA P. (2015), *Recherche et méthodologie en sciences sociales et humaines. Réussir sa thèse, son mémoire de master de recherche ou professionnel, et son article*, L'Harmattan, Paris, 283 p.

- N'GUESSAN A.A.B. (2009), « L'avant-pays européen du port de San Pedro sud-ouest de la Côte d'Ivoire », *Thèse Unique de Doctorat, IGT*, Université de Cocody-Abidjan, 415 p.
- N'GUESSAN A.A.B. (2014), « Étude de cas : l'urbanisation dans villes portuaires en Afrique de l'ouest : les cas d'Abidjan et San Pedro », in *Géographie des mers et des océans*, DUNOD, Paris, p. 305-326.
- OCÉAN S C Ltd. (2008), « Diagnostics des infrastructures nationales en Afrique. Au-delà des goulots d'étranglement : les ports en Afrique subsaharienne », document de référence 8, disponible en ligne.
- SILUÉ K. (2010), « La desserte par mer des ports maritimes sur la côte ouest africaine : cas du port autonome d'Abidjan », *Mémoire de Maîtrise, IGT*, Université de Cocody-Abidjan, 124 p.
- TAPÉ B.J. (2005), « Impact de la crise ivoirienne sur les ports Ouest-africains », in *Outre-terre, revue française de géopolitique*, n° 11, p. 309-318.
- TAPÉ B.J. (2008), « Les échanges maritimes de la Côte d'Ivoire et les questions de trafic interportuaire avec la France de 2000 à 2004 », ANOH K P. et POTTIER P. (dir), *Géographie du littoral de Côte d'Ivoire – Élément de réflexion pour une politique de gestion intégrée*, coopération interuniversitaire, Cocody – Abidjan (Côte d'Ivoire) / Nantes (France), p. 103-142.

## **Chapitre 12**

# **Vridi-Zimbabwe : intrusion d'un appendice conflictuel dans le domaine portuaire à Abidjan**

*Akou Don Franck Valéry Loba  
et Edith Koulaï-Djédjé*

### Résumé

---

La présente réflexion s'est penchée sur l'occupation illicite du domaine réservé au port d'Abidjan. Ce travail de recherche est mené dans un contexte où l'autorité portuaire a initié d'importants travaux visant l'aménagement de l'espace et le développement des infrastructures du port d'Abidjan. L'état des lieux précédant la réalisation de ces projets a souligné la présence sur le domaine portuaire de la communauté des pêcheurs de Vridi-Zimbabwe, appelé autrefois la pointe des fumeurs, du fait de l'intense activité de fumage de poisson qui s'y réalise.

L'objectif de cette recherche est double. Il s'agit d'une part d'étudier le contexte de l'occupation du domaine portuaire par cette communauté et d'autre part d'analyser les impacts qui en découlent.

Les données mobilisées pour atteindre cet objectif émanent de la recherche documentaire et de la tenue d'entretiens. Les documents exploités relèvent des statistiques domaniales portuaires et des services techniques de la commune de Port-Bouët.

L'étude montre que le site de Vridi-Zimbabwe est, au terme de la loi, du ressort territorial du domaine portuaire. Son occupation par les communautés des pêcheurs est très ancienne. Elle remonte au début des années 1950. L'intensité des activités de pêche qui s'y déroulent l'a progressivement mué en campement puis en village spécialisé dans le fumage de poisson. L'intention

du port de recouvrer la totalité de son domaine, met en péril la survie de cet espace d'économie informelle, qui ravitaille les principaux marchés de la ville d'Abidjan en poisson fumé. Les projets de développement du port ont dans le viseur l'expulsion de 30 000 citadins, ce qui est un risque important de conflits aux conséquences socio-économiques réelles.

**Mots-clés** : domaine portuaire, Vridi-Zimbabwe, conflits, aménagement, Abidjan.

### Abstract

The present reflection dealt with the illicit occupation of the reserved domain of the harbor of Abidjan. This research work is led in a context where the harbor authority introduced important works aiming at the space layout and at the development of the infrastructures of the harbor of Abidjan. The inventory preceding the realization of these projects underlined the presence on the harbor domain of fishermen's community of Vridi-Zimbabwe, formerly called the point of the smokers, because of the intense activity of fish smoking which is operated there.

The objective of this research is double. It is a question on one hand of studying the context of the occupation of the harbor domain by this community and on the other hand of analyzing the impacts which ensue from it.

The data mobilized for reaching this goal emanate from the document retrieval and from the holding of conversations. The exploited documents raise harbor state-owned statistics and technical services of the municipality of Port-Bouët.

The study shows that the site of Vridi-Zimbabwe is, in the term of the law, of the territorial competence of the harbor domain. Its occupation by the communities of the fishermen is very old. It dates back to the early 1950. The intensity of the fishing activities which take place there gradually changed it into a camp then into a village specialized in the smoking of fish. The intention of the harbor to recover its entire domain, puts in danger the survival of this space of informal economy, which provides the main markets of the city of Abidjan with smoked fish. The development projects of the harbor have in the sight the eviction of 30 000 city-dwellers, that is an important risk of conflicts with real socioeconomic consequences.

**Keywords**: harbor domain, Vridi-Zimbabwe, conflicts, arrangement, Abidjan.

## INTRODUCTION

Le port Autonome d'Abidjan (PAA) est considéré comme « le poumon » de l'économie ivoirienne. Il assure 90 % des échanges extérieurs du pays et contribue à hauteur de 60 % du revenu de l'État (Ministère de l'économie, 2015). Il constitue la principale porte d'entrée de marchandises en Côte d'Ivoire et dans la sous-région ouest africaine (Tapé, 2004 ; PAA, 2015). Situé à cheval sur les communes du Plateau de Treichville et de Port-Bouët dans la partie méridionale de la ville d'Abidjan (figure 12.1), le port d'Abidjan est un établissement public, qui exerce simultanément des fonctions de service dans les domaines du commerce et de l'industrie (Ministère de l'économie, 2015). Ce port inauguré en 1951 pendant la période coloniale est le plus sollicité dans le golfe de Guinée aujourd'hui. Avec 21 926 247 tonnes de marchandises manipulées en 2015, il devance tous les ports d'Afrique de l'ouest et du centre (PAA, 2015). Sur l'ensemble de la façade atlantique, le port d'Abidjan est devancé par celui de Durban qui cumule 45,208 millions de tonnes (PAA, 2015). S'étendant sur 1 860 ha, le port d'Abidjan abrite plusieurs terminaux spécialisés, des entrepôts de stockage, des activités de services, des usines et des sites de raffinage. Le domaine portuaire d'Abidjan concentre 65 % des unités industrielles du pays. Ce sont 50 000 travailleurs qui le fréquentent quotidiennement. Depuis la fin de la crise politique de 2011, le trafic enregistré au port d'Abidjan est en perpétuelle croissance.

En vue d'accroître les capacités d'accueil et d'améliorer les performances du port, l'autorité portuaire a initié depuis 2012 des projets d'extension visant la mise en valeur des portions du domaine non encore exploitées (PAA, 2015). Ces aménagements se résument globalement en l'installation de nouvelles infrastructures et en une réorganisation de l'espace portuaire. Une telle initiative nécessite obligatoirement une actualisation de l'état d'occupation du domaine portuaire. Celle-ci a mis en évidence la présence d'entités étrangères à la vie portuaire. Au nombre de ces occupations qualifiées d'anarchiques et d'illégales, figure la communauté de « Vridi-Zimbabwe » encore appelé la « pointe des fumeurs ».

L'objectif de la présente recherche est d'étudier le contexte de l'occupation du domaine portuaire par la communauté de la pointe des fumeurs d'une part et d'autre part d'analyser les impacts de sa présence sur le processus de réaménagement enclenché par l'autorité portuaire.

## MÉTHODOLOGIE

La méthodologie déployée dans le cadre de cette étude s'est articulée autour de la recherche documentaire, d'entretiens réalisés auprès de personnes en charge du domaine portuaire, de la gouvernance communale et d'une observation directe du site de Vridi-Zimbabwe.

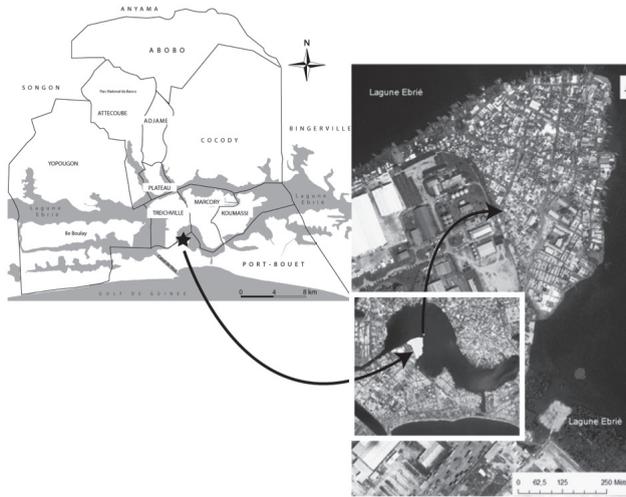
La recherche documentaire pour ce qui est de la gestion du foncier et du programme d'aménagement de l'aire du domaine portuaire, a consisté en une exploration de données statistiques émanant de la direction du domaine du port d'Abidjan et des services techniques de la mairie de Port-Bouët. L'examen de support cartographique émanant des services du BNETD et d'image provenant de satellite (« *open source* ») a permis de localiser le site de la pointe des fumeurs et d'apprendre son organisation et sa structure spatiale.

Ensuite, une série d'entretiens a été initiée avec le directeur du domaine du port d'Abidjan, le secrétaire général de la mairie de Port-Bouët, les responsables des communautés de Vridi-Zimbabwe et le directeur de l'assainissement du ministère de la salubrité. Avec ces personnes ressources les entretiens ont permis de faire la genèse de l'occupation du site et d'examiner la progression et les déterminants de son occupation.

Pour ce qui est de l'observation directe du site, deux visites ont été effectuées en juin 2015 et août 2016. Elles ont permis d'observer les activités des populations de la pointe des fumeurs et leur cadre de vie.

Les données issues de la recherche documentaire ont été dépouillées manuellement, comme l'ensemble des informations issues des entretiens. Ces données ont été par la suite saisies en format textuel avec le logiciel Word. Les fonds cartographiques sollicités ont été traités *via* le logiciel de SIG Arcgis pour obtenir des cartes de situation et d'implantation, d'information ponctuelle et surfaciques en rapport avec l'implantation des projets de réaménagement du domaine portuaire.

Les données ainsi traitées ont permis de structurer notre texte en deux parties. La première décrivant l'origine de l'occupation du site, puis la seconde présentant les intentions de réaménagement du port et le conflit qui en découle avec les occupants de la pointe des fumeurs.

*Figure 12.1 : Présentation de la localisation du site de Vridi-Zimbabwe*

### 1. Origine de l'occupation du site de Vridi-Zimbabwe

Les informations recueillies auprès de la mairie de Port-Bouët et des chefs des communautés résidentes à Vridi-Zimbabwe font état d'une très ancienne occupation du site qui remonte à la fin des années 1940. Le démarrage des activités portuaires au début des années 1950 n'a fait qu'accélérer le processus d'occupation du site. Des populations issues de divers horizons (majoritairement d'origine Ghanéenne) se sont ruées sur cette rive de la baie de Vridi pour pratiquer la pêche et ou à la recherche d'emploi dans la zone portuaire et les environs de la zone administrative du Plateau.

En effet, à la suite des installations portuaires et industrielles au début des années 1960, Abidjan est devenu le point de chute d'un exode rural massif, accéléré et soutenu qui va se maintenir jusqu'au début des années 1990 (Dembélé, 2008). L'accroissement de populations qui s'en est suivi, exposait l'espace urbain à des occupations improvisées du domaine public qui souvent outrepassaient les normes en vigueur prévues par la législation. Dans le cas de la pointe des fumeurs, les populations l'occupant, attestent que le site aurait été négocié par feu Félix Houphouët-Boigny alors Président de la République avec les autochtones Atchan (propriétaires terriens de la région d'Abidjan). Chose qui a facilité voire pérennisé leur installation. Les premiers occupants développaient un commerce issu de leurs produits de pêche. Le fumage du poisson était l'activité post-pêche la plus prisée d'où l'appellation de la « pointe des fumeurs » donnée au site. Au fur et à mesure que les activités de fumage et de commercialisation du poisson prenaient de l'ampleur, le site s'est

mué en un « village cosmopolite » abritant de nombreux travailleurs du port, des vendeuses de poisson, des fabricants de pinasse et des actifs de divers secteurs du tertiaire informel.

Aujourd'hui, Vridi-Zimbabwe n'est plus le petit campement de pêche qu'il fut. Peuplé de 30 000 habitants selon les chiffres du Recensement Général de la Population et de l'Habitation (RGPH) de 2014, c'est un quartier à part entière de la commune de Port-Bouët.

## 2 . Une économie tournée vers les activités halieutiques

À Vridi-Zimbabwe, la pêche est la principale activité. C'est d'ailleurs le plus grand centre de production halieutique à Abidjan en matière de pêche artisanale (Anoh, 2000). Cette activité est le fait de ressortissants ghanéens dont les ascendants sont parmi les premiers occupants de la pointe des fumeurs. Au passage faisons remarquer que l'ossature de la population pratiquant la pêche à ce jour est le fait de ressortissants ghanéens issus de trois communautés ethniques différentes. La pratique de la pêche n'a pas techniquement évolué. Elle se fait de façon artisanale au moyen de filets et de pirogues comme du temps des premiers occupants au début des années 1950. La photo 12.1 donne un aperçu des pirogues utilisées.

*Photo 12.1 : Une vue de la flotte utilisée par les pêcheurs de Vridi-Zimbabwe*



*Source : Koulaï-Djédjé, 2016*

Diverses techniques de pêche y sont pratiquées. Nous avons la pêche au filet dormant, la pêche au filet tournant et la pêche à la ligne. Pour les deux premiers filets de pêche, l'activité est collective avec un équipage de 15 à 20 personnes par pirogue pour le filet tournant et 4 à 5 personnes pour le filet dormant. Les pêcheurs vont en mer *via* le canal de Vridi chaque début de semaine. Ils peuvent y rester 4 à 5 jours. Certains pêcheurs peuvent revenir en cours de semaine lorsque la production est abondante, car les conditions de conserva-

tion ne sont pas suffisantes. Les espèces produites sont constituées en général de petits pélagiques tels que la sardine, le maquereau, le brochet, le hareng, le chinchard et le capitaine. On y trouve également des grosses pièces comme le thon, le requin, l'espadon et le voilier.

Le port d'Abidjan était le lieu de prédilection pour le débarquement des produits halieutiques des pêcheurs de Vridi-Zimbabwe. Cependant, après l'obtention de la certification du code ISPS, pour des raisons de sécurité et de sûreté selon les autorités portuaires, les pêcheurs de Vridi-Zimbabwe ont été interdits de débarquer leurs produits au port de pêche (Tapé, 2004 ; Anoh, 2007). Aujourd'hui les pêcheurs débarquent leurs produits sur le rivage de la pointe des fumeurs et à Abobodoumé dans la commune de Yopougon. Cette restriction à les entendre, est source d'énormes désagréments, car leur faisant parcourir une distance plus importante, soit une rallonge d'une dizaine de kilomètres supplémentaire.

Le fumage reste le principal mode de traitement du poisson pêché comme cela se fait partout en pêche artisanale. Il permet de conserver le poisson pendant plusieurs jours ou plusieurs mois pour lui éviter un état de putréfaction irrémédiable. Le « village » de Vridi-Zimbabwe est réputé pour être le plus grand centre de fumage à Abidjan (Anoh, 2007) d'où l'appellation autrefois de « la pointe des fumeurs ». En effet, il y était fumée la presque totalité du poisson préalablement débarqué au port.

À ce jour, 666 fumoirs ont été dénombrés sur ce site au cours de nos investigations. Ce sont des dispositifs artisanaux regroupés à proximité des habitations comme le montre la photo 12.2.

*Photo 12.2 : Un prototype de fumoir artisanal à proximité de logements en dur*



*Source : Koulai-Djédjé, 2016*

La procédure de fumage exige une préparation des poissons qui varie en fonction de la taille et des espèces de poisson. Ainsi, les espèces de petite taille sont enroulées ou laissées telles avant le fumage tandis que les poissons de grande taille (tels que les requins, le thon, les espadons, les voiliers) sont découpées en tranche pour faciliter la cuisson lors du fumage. La commercialisation et la distribution de ces produits sont assurées par les fumeuses elles-mêmes. Elles ont développé depuis des décennies un circuit de vente qui leur donne un accès aux grands marchés d'Abidjan que sont ceux d'Adjamé, et de Treichville.

### **3. Les impacts du déguerpissement des populations de Vridi-Zimbabwe**

#### ***3.1. Le port à l'assaut de ses réserves foncières***

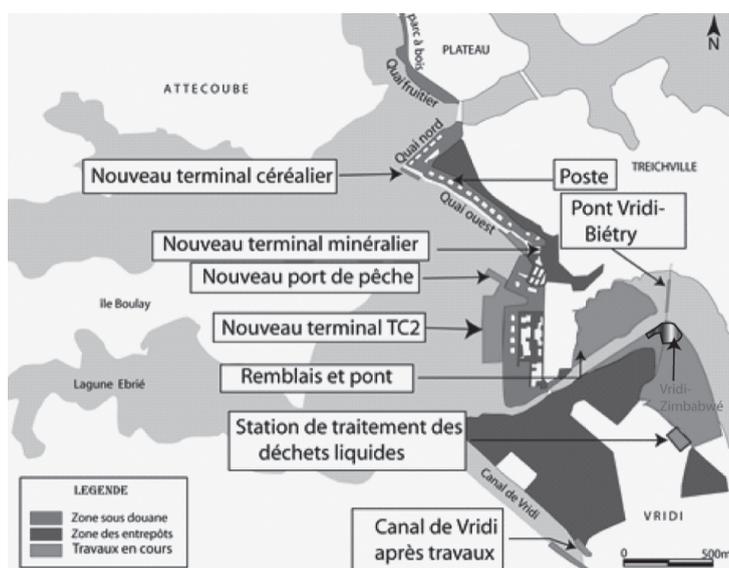
Une dizaine de projets a été élaboré en vue de permettre au port d'augmenter ses performances en termes d'accueil (PAA, 2015). La figure 12.2 fait une répartition de ceux-ci. Elle permet de mettre en évidence l'emprise spatiale de ces différentes initiatives de réaménagements du domaine portuaire et des nouvelles portions de terres sollicitées à cet effet. Pour ce qui concerne Vridi-Zimbabwe, c'est dans la partie sud de la baie de Vridi qu'ils se localisent comme l'attestent les figures 12.1 et 12.2. Nous observons au vue de la figure 12.2 que Vridi-Zimbabwe constitue un obstacle à la réalisation d'une série de projets majeurs en rapport avec la réorganisation de la baie de Biétry et ce conformément au schéma directeur de développement de la ville d'Abidjan de 1985 (PAA, 2015). Ce projet comporte deux grandes phases. La première phase est en rapport avec la construction du pont Vridi-Biétry et la seconde prend en compte l'aménagement de la rade portuaire Vridi-Biétry. Le pont Vridi-Biétry qui doit permettre de décongestionner la zone portuaire et péri-portuaire doit relier les deux rives de la baie. De ce fait, il doit obligatoirement traverser Vridi-Zimbabwe dans sa partie est. Ce pont devrait résoudre le problème de circulation routière au sein du domaine portuaire en la rendant plus fluide en l'occurrence pour la circulation dans le sens nord-sud.

La phase relative à l'aménagement de la rade portuaire va permettre au port d'obtenir plus de 200 ha d'espaces industriels portuaires et d'accueillir des investissements inducteurs de trafics et créations d'emplois.

C'est cette extension qui va faire disparaître environ 9/10 du site de Vridi-Zimbabwe dans son actuelle version. En effet, cette exten-

sion va nécessiter un remblaiement de 50 % des eaux de de la baie. Ce gain de terrain, permettra au site actuel de Vridi-Zimbabwe de se muier en zones d'entrepôts. Ce qui permettra au port *in fine* de doubler sa superficie consacrée à l'établissement d'entrepôts.

Figure 12.2 : Présentation des projets d'extensions et de réaménagement du domaine portuaire



### 3.2. Vers une perturbation de vie la sociale dans la commune de Port-Bouët

Le village de Vridi-Zimbabwe est menacé d'expulsion du domaine portuaire pour occupation illégale du site au terme de la loi. Le 18 juin 2016, les habitants du quartier ont reçu une mise en demeure émanant du ministère de la Salubrité et de l'Assainissement datée du 10 juin 2016. Cette note fait état d'un « *déguerpissement des édifices installés sur le domaine public* ». Les populations font opposition et ont engagé le bras de fer avec le ministère de la Salubrité et de l'Assainissement et la Direction Générale du Port. Les responsables des communautés résidant à la pointe des fumeurs prétendent avoir saisi le Président de la République *via* le ministère de l'Intérieur. Les populations attendent ainsi une intervention salvatrice du chef de l'État. Elles espèrent que son arbitrage sera en leur faveur.

Les populations résidentes font état de ce que leur déguerpissement signifié par la mise en demeure du ministère de la salubrité ne sera accompagné d'aucun dédommagement de la part des pouvoirs

publics. Cette information a été confirmée au cours de l'entretien avec le directeur du domaine portuaire. Pour lui, au vu des dispositions légales en vigueur certifiant la propriété au domaine portuaire, la présence des résidents de Vridi-Zimbabwe est illégale. Ceux-ci ne peuvent par conséquent se voir dédommager pour avoir occupé un site de façon impromptue.

Les populations de Vridi-Zimbabwe font quant à elles une tout autre lecture de la situation. Elles rappellent avoir reçu l'aval de la municipalité et quelque fois du ministère de la Construction pour occuper le site. Auprès des services de la mairie, ils disent avoir payé des frais d'acquisition de parcelles et détiennent des permis de construire délivré par les autorités compétentes en la matière. Par conséquent ne peuvent être déguerpies *manu militari* sans qu'un consensus ne soit préalablement trouvé. En effet, les conséquences d'une mise en application de la mise en demeure du 10 juin 2016, serait perçu comme l'amorce d'un véritable chaos social. Ce sont 30 000 personnes dont plus d'un quart a moins de 15 ans (RGPH, 2014) qui vivent sur ce site et y ont investi outre dans l'immobilier dans divers activités économiques. De plus, le site est doté d'infrastructures et d'équipement de services public. Un centre de santé et des établissements scolaires ont été répertoriés. La scolarisation des enfants est souvent la principale inquiétude mis en exergue par les populations. La commune de Port-Boüet y a même réalisé des investissements. À ce titre, les populations demandent une implication plus importante du conseil municipal dans la résolution de la crise. La destruction d'un espace urbanisé comme Vridi-Zimbabwe devient plus une question socio-politique qu'un problème d'aménagement rétorquent les populations conscientes de leur statut d'électeur. Une façon pour elles d'impliquer davantage la commune dans la crise.

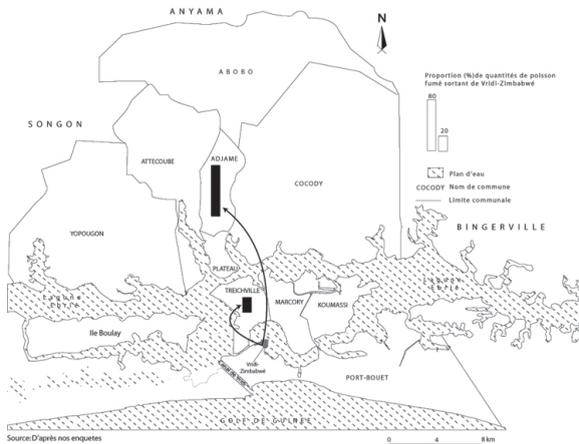
### ***3.3. Vers une désorganisation du circuit de commercialisation eu égard à la menace de déguerpissement***

Comme il a été indiqué, Vridi-Zimbabwe est un grand centre de production et de fumage de poisson (Anoh, 2007). C'est à partir de Vridi-Zimbabwe que les différents marchés d'Abidjan se ravitaillent directement ou indirectement en poisson frais comme fumé. Les communes d'Adjamé et de Treichville sont les deux points de distribution du poisson en provenance de la pointe des fumeurs. L'aire d'influence des centres de fumage de Vridi-Zimbabwe couvre les dix communes de la ville et va parfois jusqu'aux limites actuelles

du district d'Abidjan. Le marché d'Adjamé représente le principal pôle de distribution. Il reçoit 81,80 % de la production de la pointe des fumeurs contre 18,20 % pour le marché de Treichville (voir figure 12.3). Le poids prépondérant des marchés de la commune d'Adjamé s'explique de par la position centrale de cette commune dans l'espace urbain abidjanais. Adjamé abrite la plus grande des gares routières du pays, est une escale majeure de la ligne du chemin de fer et se définit comme l'un des espaces commerciaux par excellence d'Abidjan.

La disparition du site de la pointe des fumeurs va assurément désorganiser le circuit de distribution des produits de pêche en l'occurrence fumés dans l'espace urbain d'Abidjan. Vu qu'aucune mesure de dédommagement ne semble prévue par les pouvoirs publics, on peut craindre une baisse de la production de poisson fumé dès que le déguerpissement sera effectif. Les pêcheurs interrogés disent déjà investiguer d'autres rivages du pourtour lagunaire Ebrié. Du fait de l'importante pression enregistrée sur les berges lagunaires à Abidjan (Dembélé, 2008 ; Diarra, 2012), rien ne leur garantit l'obtention d'un nouveau point de chute à proximité du port. Les relations commerciales établies par Vridi-Zimbabwe avec la plus grande place commerciale d'Abidjan, lui confère une place importante dans la vie socioéconomique. La décision de déguerpissement devrait intégrer cette réalité économique.

Figure 12.3 : Distribution de poisson fumé à Abidjan depuis Vridi-Zimbabwe



## CONCLUSION

L'infiltration du domaine portuaire à Abidjan est en train de produire un conflit foncier dont les répercussions sont à la fois sociales, économiques et politiques. Vridi-Zimbabwe de par sa longue présence dans la baie de Vridi donnait l'impression d'être un acteur « légal et formel » de la vie socioéconomique du domaine portuaire. Ses occupants sont aujourd'hui confrontés à la menace d'une expulsion aux conséquences imprévisibles pour ses occupants d'une part et d'autre part pour l'État, qui par le truchement de l'autorité portuaire, veut entrer en pleine possession de son patrimoine.

La présente réflexion soulève l'épineuse question de la propriété foncière en milieu urbain, particulièrement dans les enclaves revendiquées par plusieurs acteurs. Au-delà, se pose la difficile insertion des populations citadines dans le tissu socioprofessionnel. Certainement les futurs déguerpis se redéployeront loin des rives du domaine portuaire, mais ils deviendront le symbole de relations conflictuelles entre la ville, ses habitants et son port.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ANO H K.P. (2000), « Dynamisme du marché de poisson fumé de Treichville (Chicago) et approvisionnement des villes de l'intérieur en ressources halieutiques », in *Cahiers Nantais*, n° 51 p. 65-73.
- ANO H K.P. (2007), « Pêche aquaculture et développement en Côte d'Ivoire », *Thèse de Doctorat d'État*, Université de Nantes, Nantes, 334 p.
- AUCAME. (2015), « Comment le maritime se dessine dans la ville ? Qu'en savons-nous ? », *Ville et port*, n° 70, mars.
- CHALINE C. (1994), « Une nouvelle donne pour la centralité urbaine, le tertiaire de centralité face à la mutation des "waterfronts" », in *Ces ports qui créent des villes*, L'Harmattan, collection « Maritimes », Paris, p. 49-65.
- DAKOURI G., GONDO D. et KONE-TAPE. B.F. (2016), « De l'économie portuaire à la dégradation de l'environnement : le cas du port autonome d'Abidjan (Côte d'Ivoire) », in *Échange*, volume 2, n° 006, juin.
- DEMBELE O. (2008), « Panorama des villes du littoral ivoirien », in « Géographie du littoral de Côte d'Ivoire », in ANO H K.P et POTTIER P. (dir), *Géographie du littoral de Côte d'Ivoire – Élément de réflexion pour une politique de gestion intégrée*, coopération interuniversitaire, Cocody – Abidjan (Côte d'Ivoire) / Nantes (France), p. 65-82.

- DIARRA A. (2012), *Pression anthropiques et dégradation du domaine lagunaire Ebrié à Abidjan*, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire, 361 p.
- DJORO A.E.E. (2013), « Réserves foncières du Port Autonome d'Abidjan, source de tension entre le port et les autorités traditionnelles Ebrié », *Mémoire de Master*, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire, 106 p.
- DUCRUET C. (2008), « Typologie mondiale des relations ville-port », in *cyber géo, European journal of géographiy, Espace société, territoire*, document 417.
- KABRAN G.E. (2009), « La dynamique des aménagements au port autonome d'Abidjan », *Mémoire de Maîtrise*, Université d'Abidjan-Cocody, Abidjan, Côte d'Ivoire, 142 p.
- MINISTÈRE DE L'ASSAINISSEMENT ET DE LA SALUBRITÉ (2016), *Études d'urbanisation pour l'actualisation du schéma directeur de la ville d'Abidjan*.
- MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE(2015), *Rapport d'activité*, Abidjan.
- N'GUESSAN A.A. et LOBA A.D.F.V. (2015), « Ports et aménagements urbains dans les villes portuaires », in ESCACH N. (ed.), *Géographie des mers et des océans*, Éditions Dunod, Paris-France, p. 292-326.
- PAA (2013), *Rapport d'activités*, Abidjan Côte d'Ivoire, 118 p.
- TAPÉ B. J. (2004), « Économie maritime et portuaire de la Côte d'Ivoire, Étude géographique », *Thèse d'État, Abidjan, IGT*, Université de Côte d'Ivoire, tomes I, II, III, 876 p.
- ZAREMBA P. (1962), *Les principes du développement des villes portuaires*, académie polonaise des sciences, Centre scientifique de Paris, Fasc, n° 32, 33 p.



## **TROISIÈME PARTIE**

### **Port et activités économiques**



## **Chapitre 13**

# **Filière des véhicules d'occasion et dynamique du commerce de pièces détachées automobiles dans la zone portuaire de Sèmè-Kpodji au Bénin**

*Benjamin S. Allagbé*

### Résumé

---

L'importation des véhicules d'occasion est une filière commerciale qui s'est développée dans les années 1980 entre l'Occident et les pays d'Afrique subsaharienne. Elle a mis surtout à contribution les ports ouest-africains et particulièrement celui de Cotonou. Ce commerce a fait créer dans les villes portuaires de multiples parcs de vente et de transbordement de voitures autour desquels est né un type de commerce informel de pièces détachées. L'objectif de cette recherche est de montrer la contribution de l'importation de véhicules de seconde main sur le développement du commerce de pièces de rechange automobiles à Sèmè-Kpodji.

Cette étude est menée à travers la méthodologie classique utilisée en sciences sociales. Elle est basée sur les enquêtes socioéconomiques et des entretiens auprès de plusieurs acteurs directement et indirectement impliqués dans les activités de vente de voitures et des pièces sur les ports secs. Les données sont traitées et classées selon qu'elles relèvent des variables quantitatives et qualitatives. Elles sont complétées par les statistiques des douanes et droits indirects du port de Cotonou sans oublier les observations sur le terrain.

Il ressort que l'importation et la vente de voitures d'occasion a permis le développement du commerce informel de pièces de rechange usagées autour duquel s'active un réseau d'acteurs. Les articles des étalages visités (85 %) sont constitués de pièces extraites sur les véhicules lors de leur transfert des

navires aux parcs de regroupement ou d'enlèvement ou bien venues avec les véhicules. Ce sont eux qui alimentent le marché jusque dans l'arrière-pays. Cette activité représente une source importante de revenu aux acteurs de nationalités différentes et aussi à la commune de Sèmè-Kpodji. Cependant l'existence de ce marché noir, informel pose de sérieux problèmes environnemental et sécuritaire.

**Mots-clés :** Sèmè-Kpodji, véhicules d'occasion, pièces détachées, zone portuaire, commercialisation.

### Abstract

The import of used vehicles is a business that developed in the 1980s between the West and sub-Saharan African countries, in West African ports, mainly the Cotonou Port. This trade induced the creation of many parks for the sale and transshipment of cars in port cities, around which developed a form of informal trade in spare parts. The objective of this study is to show the contribution of the import of used cars to the development of the trade in automobile spare parts.

This study was conducted using the classical methodology in social sciences. She based on socioeconomic surveys and interviews with many stakeholders directly and indirectly involved in the sale of used cars in dry ports. The data were collected and classified on the basis of their qualitative or quantitative nature. They were complemented with documentary research and statistics from the customs department of the Cotonou Port and field observations.

The study revealed that the import of used cars led to the development of related activities such as the selling of second hand spare parts in which a number of stakeholders are involved. 85 percent of articles in the shops visited had been taken from vehicles during their transfer from vessels to the grouping or clearing/removal parks or imported with the vehicles and used to supply markets, even in the hinterland. This activity constitutes an important source of income for over 1000 stakeholders of different nationalities as well as for the Sèmè-Kpodji District. However, the existence of a black and informal market raises many security issues.

**Keywords:** Sèmè-Kpodji, used vehicles, spare parts, port area, marketing, problems.

## INTRODUCTION

Les transports constituent des supports déterminants pour toutes les activités sociales et humaines (production, échanges, éducation, santé, loisirs, tourisme, alimentation, politique, défense militaire, etc.). C'est aussi un outil important de lutte contre la distance mais d'amélioration de l'accessibilité (Lihoussou, 2014). En effet, les infrastructures de transport jouent un rôle très significatif dans la structuration spatiale et au développement territorial à des échelles urbaine, nationale, régionale et internationale. Il s'agit des infrastructures telles que le rail, la route, les aéroports, et les ports. Dans leur fonctionnement le transport et ses infrastructures donnent naissance à des échanges.

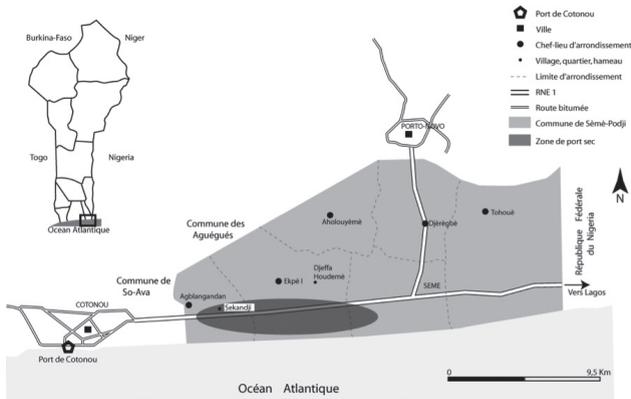
Dans un monde globalisé où la majorité des marchandises est transportée par voie maritime, les ports constituent des interfaces majeures. De ce fait, ils sont considérés comme des pôles de croissance permettant aux activités productives et commerciales de réaliser des économies d'échelles, conférant aux villes et aux régions concernées un avantage comparatif durable (Fujita *et al.*, 1999). C'est donc un moteur pour le développement économique aussi bien pour les populations, la nation toute entière que la région. Ils créent des richesses et favorisent le commerce international, d'où l'importance du maintien de la qualité des infrastructures portuaires et de leur connexion avec les autres systèmes de transport. En dehors des ports miniers, les ports commerciaux dans les pays du tiers-monde sont des centres d'impulsion de plusieurs activités d'échanges dominées par l'informel au regard de la nature des marchandises débarquées (manufacturés, équipement, vêtements, produits alimentaires, machines, voitures, huiles, etc.). Depuis plus de deux décennies, les ports ouest-africains se sont orientés dans le commerce international de voitures d'occasion (N'guessan, 2010 ; Allagbé, 2014). La position géographique privilégiée qu'occupe le territoire béninois, à la faveur des pays sans littoral (Burkina Faso, Mali, Niger) et au vue de ses relations d'affaires avec Nigéria, lui confère un statut d'espace de transit (Déguénon, 2012 ; Allagbé, *op. cit.*). Dès lors, le port de Cotonou est devenu le premier port d'Afrique dans cette spécialité avec comme corollaire l'encombrement de l'enceinte portuaire par les parcs, les climats d'insécurité et de corruption qui s'y sont développés. Alors, l'évolution sans cesse croissante du trafic international par le port de Cotonou est fortement influencée par les importations plus ou moins diversifiées conditionnant ainsi une part importante des activités économiques dans les villes portuaires comme Cotonou et sa périphérie, notamment Sèmè-Kpodji. Selon De Loynes (2004)

cité par N'guessan (2010), le trafic a enregistré 242 000 véhicules plus un millier de camions en 2002. Suite à l'élargissement de l'espace portuaire vers l'est de cette ville, les arrondissements d'Ekp  et d'Agblangandan (commune de S m -Kpodji) ont accueilli les parcs de vente de véhicules d'occasion délocalisés de l'enceinte portuaire. Spontanément, il s'est donc crée de véritables marchés de pièces détachées automobiles de seconde main qui s'animent aux alentours des parcs qui font vivre plusieurs catégories d'acteurs qui agissent à travers un réseau performant. Le nombre élevé d'acteurs et le dynamisme de cette zone portuaire ont modifié l'environnement socio-économique de la commune. Au regard de ces constats, il est nécessaire de poser un certain nombre de questionnements. Quels sont les facteurs favorisant la naissance et le développement du marché de pièces d'occasion sur le port sec de S m -Kpodji ? Qui sont les acteurs et comment s'organisent ils ? Quelles sont les dimensions socio-économiques de ce type de commerce ?

## **PRÉSENTATION DE L'ESPACE D'ÉTUDE**

La commune de Sémé-Podji (figure 13.1) est située dans le département de l'Ouémé, au sud-est du Bénin, sur la côte atlantique. Elle est comprise entre 6 22 et 6 28 de latitude Nord et 2 28 et 2 43 de longitude Est et s'étend sur une superficie de 250 km<sup>2</sup>, soit environ quatre fois la superficie de la ville de Cotonou. Les données morphologiques signalent une prédominance de plaine côtière dont l'altitude ne dépasse guère 5 m avec une pente de 2 %. C'est donc un ensemble quasiment plat, nécessitant qu'un aménagement sommaire (Vigninou, 2015). Cette étendue est un atout important pour la commune dans la mise en place des infrastructures et équipements de transports dont l'implantation de ports secs.

Figure 13.1 : Situation géographique de la commune de Sèmè-Kpodji



Source : Fond topographique IGN, 1992

## DONNÉES ET MÉTHODES

La recherche documentaire et les enquêtes socioéconomiques sont les principaux outils de collecte des données. Dans le cadre de la recherche documentaire, les informations recueillies découlent de monographies relatives à Sèmè-Kpodji portant sur la dynamique du foncier, la dynamique démographique et économiques la monographie. Aussi, les rapports annuels de la direction générale des douanes et des droits indirects sur l'importation des véhicules d'occasion en transit par le port de Cotonou ont été exploités.

Des entretiens ont été réalisés avec les acteurs directement impliqués dans la filière des Voitures d'Occasion (VO) communément appelées « *France au revoir* », « *congelés* » ou « *surgelés de Belgique* ». Ces entretiens ont aussi concerné les commerçants de pièces détachées automobiles dites Venu de France (VF) ou « *France au revoir* ». À cet effet, nos interlocuteurs ont été des transitaires, des gestionnaires des parcs, des employés des parcs (agents assurant la sécurité sur les parcs, électriciens automobile, tôliers, vulcanisateurs, peintres automobiles), des commerçants de pièces de voitures d'occasion, les garagistes-démarcheurs sur les parcs, et des enleveurs (conducteurs de voitures des cales du navire aux parcs). D'autres entretiens ont eu lieu avec le chargé des affaires financières de la mairie Sèmè-Podji, et les responsables d'association des transitaires. Lesdits entretiens ont permis d'identifier les activités portuaires de Sèmè-Podji, les différents parcs de véhicules d'occasion, les acteurs intervenant dans ce secteur, les atouts et les problèmes découlant des activités portuaires

dans la commune de Sèmè-Podji. Tous ces groupes cibles ont constitué la base de l'échantillon.

Ainsi, 48 gestionnaires des parcs sur 1 220 sont interrogés, 54 transitaires sur 1 354, 122 employés sur 6120 de l'ensemble des parcs et 92 enleveurs sur un effectif de 2 300. Pour ce qui est des commerçants, il faut avoir un étalage achalandé constitué d'au moins 10 différentes pièces de seconde main. Ainsi, 66 commerçants ont été interrogés, ce qui a permis d'éliminer les vendeurs à la sauvette. Dans le cas des garagistes-démarcheurs, il faut avoir aidé un client à acheter une voiture sur un parc au moins deux fois. Lors des multiples passages sur les parcs choisis au hasard, 19 garagistes-démarcheurs sont aussi interrogés. Pour les acteurs directement impliqués, seuls ceux qui ont cumulé une durée d'activité d'au moins 5 ans sur les parcs ont été retenus. Le tableau 13.1 donne la répartition de l'échantillon utilisé.

*Tableau 13.1 : Répartition de l'échantillon*

Groupes cibles	Effectif	Taux	Échantillon
Importateurs	1 244	4 %	50
Employés des parcs	6 120	2 %	122
Transitaires mandataires	1 354	4 %	54
Gestionnaires des PVO	1 220	4 %	48
enleveurs (chauffeurs) de VO	2 300	4 %	92
Garagistes-Démarcheurs	467	4 %	19
Commerçants de pièces	1 652	4 %	66
TOTAL	14 357		451

*Source : enquêtes de terrain, mai et juin 2016*

En plus de ces acteurs directement impliqués, le chef service des affaires financières de la mairie de Sèmè-Kpodji et deux représentants des associations des transitaires (agrés et ambulants) ont été en plus soumis aux entretiens. Au total, 454 personnes sont interrogées. Les observations directes sur le terrain ont permis de saisir le système de commercialisation des pièces, de différencier les acteurs et leur spécialisation dans la vente puis de prendre des photos d'illustration.

Le dépouillement des fiches d'enquêtes est fait manuellement et les données sont saisies avec Word. Les traitements statistique et graphique sont faits avec le logiciel Excel. La carte de spatialisation

est réalisée avec Map Info. Cette démarche a conduit aux résultats ci-après.

## RÉSULTATS ET DISCUSSION

### 1. Sèmè-Kpodji, une explosion urbaine liée au développement des ports secs

La commune de Sèmè-Podji se situe sur le littoral béninois entre Cotonou la capitale économique et Porto-Novo la capitale politique. Elle est également frontalière avec le Nigéria. L'émergence de cette commune dépend alors d'un système d'interdépendance entre villes, fondé sur les échanges, dans lequel surgit un espace portuaire. Cet espace est construit sur décision politique le long de l'autoroute Cotonou-Lagos. Cette position lui confère une place de choix dans les activités portuaires. Au fur et à mesure que se développent les activités portuaires, Sèmè-Podji reçoit les influx d'activités industrielles, d'entreposage de transit de marchandises en réexportation vers le Nigéria, de commerce de gros et de détail, en gros du développement des activités économiques.

La croissance rapide de la population de Sèmè-Podji s'explique par un fort accroissement naturel en général et l'attraction qu'elle exerce sur les migrants des communes d'alentours comme Cotonou, Porto-Novo (Vigninou, 2013 ; Akpaki *et al.*, 2011).

En effet, les contraintes naturelles de Cotonou (site marécageux coincé entre l'océan Atlantique et le lac Nokoué), celles foncières et l'extension mal maîtrisée de la ville ont obligé le surplus des cotoinois à se déverser dans les communes voisines dont celle de Sémé-Kpodji (N'bessa, 1997). Aussi, pour éviter la migration pendulaire entre Cotonou et Port-Novo, les commerçants portonoviens préfèrent s'installer à mi-chemin de leur localité de résidence, ce qui porte le choix sur Sémé-Kpodji. Le facteur le plus important de l'accroissement démographique rapide dans la commune reste l'implantation du port sec (Vigninou, 2015). Suite à la délocalisation des parcs de vente des voitures d'occasion depuis 2003 sur les sites de Agblagandan, Sèkandji, Djèffa, Ekpè et Sèmè (commune de Sémé-Kpodji) avec le développement de nombreuses activités connexes (escorte, transit et vente de voitures), plusieurs milliers d'acteurs affluent au quotidien vers ces pôles d'attraction. Aujourd'hui, ces agglomérations de la commune sont les plus peuplées. On a enregistré à Djèffa 43,36 % de commerçants et d'hommes d'affaire, 39,16 %

de fonctionnaires et d'agents de bureau à Ekpè et 17,48 % d'artisans parmi les différents groupes socioprofessionnels représentés dans chacune des localités citées (Domingo, 2007 ; Akpaki *et al.*, 2011). Ce poids important des migrants a contribué à l'accroissement démographique continu de la commune. Son urbanisation est accompagnée par l'installation de nombreuses entreprises industrielles, commerciales, d'agence bancaires et de société de transit.

*Tableau 13.2 : Évolution démographique comparée de Cotonou, Sémé-Kpodji et Porto-Novo*

Années Communes	1979	1992	2002	2013
Cotonou	355 637	625 196	650 000	679 012
SéméKpodji	50 000	65 000	115 238	222 701
Porto-Novo	137 521	183 458	222 553	264 320

*Sources : RGPH 1, 2, 3, 4*

Il ressort qu'entre 2002 et 2013 la population de Cotonou a connu une augmentation de sa population d'environ 29012 habitants contre 107463 habitants pour Sèmè-Kpoji et 41769 habitants pour Porto-Novo, soit respectivement un taux d'accroissement moyen annuel de 0,18 %, 6,24 % et 1,5 % pour Cotonou, Sèmè-Kpodji et Porto-Novo. Ceci explique bien une stagnation dans la croissance de la population de Cotonou et de Porto-Novo au profit de Sèmè-Kpodji (INSAE, 2015).

Cette population est répartie suivant les arrondissements. Selon la même source, sur les 06 arrondissements que compte la commune, ce sont Ekpè (75 313 habitants), Agblangandan (57 762 habitants) et Sèmè (23 636 habitants) qui sont les plus peuplés. La population de Sèmè-Podji constituée 63 % des jeunes âgés moins de 25 ans contre 5,16 % de plus de 55ans, représente un atout important pour la main d'œuvre indispensable pour les activités de transit de voitures d'occasion et le commerce de pièces de rechange de seconde main importée.

## **2. Sémé-Kpodji, pôle d'attraction de services au besoin des activités portuaires**

Le développement des activités économiques (industrialo-portuaires) dans la commune de Sèmè-Kpodji nécessite la mise en place des institutions financières. Ainsi, pour sécuriser les transactions au

niveau de la zone portuaire, plusieurs agences bancaires sont implantées pour répondre à la sollicitation des commerçants qui étaient obligés auparavant à déplacer à chaque fin de journée d'importante quantité d'argent vers Cotonou. En somme, quatre agences bancaires sont implantées en l'espace de deux ans. Il s'agit en 2010 de la Bank Of Africa et de Diamond Bank à PK 10, de la Bank Of Africa à PK 7 et UBA à PK 10 en 2012. Selon Vigninou (2015), ce sont des moyens de garantie de fonds que les promoteurs ont jugé utile pour drainer la forte clientèle s'activant dans les ports secs et de leurs alentours.

### **3. Naissance et évolution de la filière de voitures d'occasion**

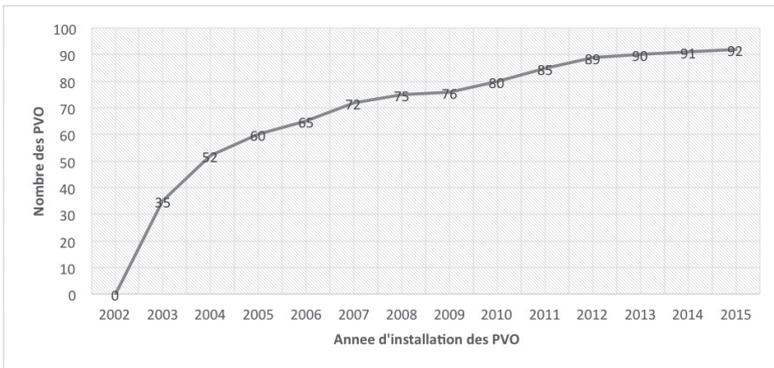
L'importation des véhicules d'occasion dans les ports ouest-africains remonte aux années 1980 (Déguénon, 2013, Adankannoudé et Vitoulet, 2013 ; N'guessan, 2010). Suite à la crise économique survenue dans la seconde moitié des années 1980 dans le monde et qui n'a épargné le Bénin, l'importation massive des véhicules d'occasion d'origine européenne, asiatique et américaine a commencé au port de Cotonou à la fin de la décennie. Les principaux ports européens d'embarquement des véhicules d'occasion à destination de Cotonou sont les ports d'Anvers en Belgique (66,3 % du trafic), Hambourg en Allemagne (28,4 %), Havre en France (3,6 %), Marseille (1,3 %) et 0,4 % pour les autres pays (Perret, 2002). Entre 2000 et 2012, les statistiques du Port Autonome de Cotonou indiquent 2 966 004 véhicules d'occasion descendant sur les parcs dont officiellement 95 % sont en transit sur les pays de l'hinterland. Ce commerce fortement lucratif a pris de l'ampleur et a attiré de nombreux jeunes diplômés sans emploi, opérateurs économiques béninois et étrangers (surtout des pays de l'hinterland, utilisateurs du port de Cotonou) et l'État pour qui les retombés améliorent la caisse du Trésor public.

C'est ainsi que cette activité commerciale, occupant le terre-plein de la société de BETREXCO s'est déplacée d'abord sur la bande des 200 mètres de l'enceinte portuaire pour s'étendre ensuite dans les quartiers de la ville comme Zongo et Akpakpa-Dodomè, devenus dès lors une véritable plaque tournante de vente de véhicules d'occasion.

Selon une étude réalisée par l'ONG INZET en Avril 1997, 12690 voitures d'occasion (toutes marques confondues) sont entrées au Bénin en provenance du port de Rotterdam, soit environ 1600 par an. L'ampleur du trafic, due au nombre sans cesse croissant de véhicules débarqués, a conduit à l'encombrement de l'enceinte portuaire

et des quartiers environnants créant congestion des artères urbaines, accidents de circulation, dépotoirs d'épaves. Cette situation d'insécurité obligea le gouvernement béninois à créer des parcs tampons à Sèkandji dans la commune de Sèmè-Kpodji et délocaliser l'activité, suite à la Lettre n° 168-C/MFE/DC/DGDDI/DBP du 24 janvier 2002 relative aux activités liées à la filière de véhicules d'occasion. Aujourd'hui, ce site d'accueil des activités portuaires offre un espace considérable au développement de la filière, ce qui a pour conséquence la multiplication des parcs de vente. La figure 13.2 montre l'évolution des pièces de véhicules d'occasion (PVO) depuis 2002 à 2015.

Figure 13.2 : Évolution de la création des PVO dans la commune de Sème-Kpodji

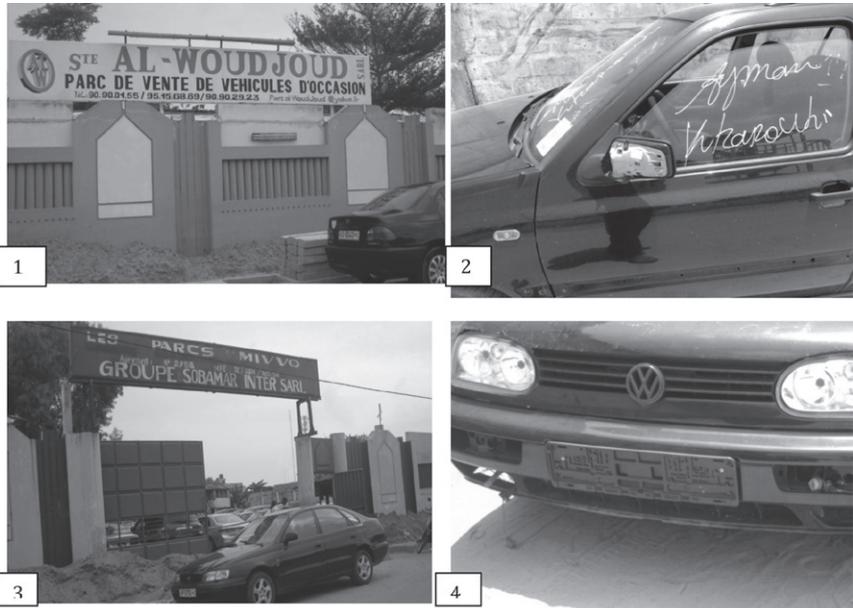


Source : Mairie de Sèmè-Podji (2010) et enquêtes de terrain, mai et juin 2016

Au début des années 2000, il n'existait pas dans la commune de parcs de vente de voitures. Mais, entre 2002 et 2015, la délocalisation des parcs existants vers celle-ci a entraîné leur multiplication exponentielle, les faisant passer le nombre de 35 en 2003 à 92 en 2015. Cette évolution peut s'expliquer par le fait que ce commerce génère un profit important aussi bien pour les acteurs que pour la commune et le trésor public. Le plus souvent, ces parcs de vente et d'escorte s'ouvrent sur la voie inter-États n° 1 (Lagos – Dakar), qui relie plusieurs métropoles de l'Afrique de l'ouest. Dans la rangée des parcs se remarquent MIVVO, MICHA, BALLA, Parc DAS, ZF, Parc Rose, AL-WOUDJOURD, parc EL HANAN, RITIS, ROSE, STARS LINE, JOJO, AUTO DEAL, Zone AL-MADINA, Zone GTS

et la liste des noms des parcs n'est pas exhaustive. La planche 13.1 illustre l'implantation de quelques parcs de vente.

*Planche 13.1 : Parcs de véhicules d'occasion à Sèkandji, à Ekpè et à Sèmè (commune de Sèmè-Kpodji)*



Sur la photo 1, se lit le parc AL-WOUDJOU. Il est implanté à Ekpè. Appartenant à un Libanais, sa capacité moyenne est de 5 000 véhicules d'occasion. Sur la photo, 3 le MIVVO (45 000 véhicules d'occasion en moyenne) est un groupe d'opérateurs étrangers et nationaux. Sur les photos 2 et 4 se remarquent de voitures dépouillées de leurs rétroviseurs, des antibrouillards sur les parcs de BALLA (Sèkandji) et Ritis 3 (Sèmè).

C'est de ces parcs que certains véhicules sont exportés vers le Niger, le Tchad, le Mali, et le Nigéria.

#### **4. Des voitures d'occasion à l'essor du commerce de pièces détachées automobiles**

La filière de voitures d'occasion implique de nombreux acteurs de nationalités tant africaines que d'expatriés européens, asiatiques et américains. De 1993 à 1998, le trafic était contrôlé par importateurs libanais, syriens, et européens. Depuis les années 2000, une centaine d'opérateurs économiques béninois, nigériens et nigériens se sont

initiés à ce type de commerce. Sur les parcs de vente, les marques de véhicules les plus couramment importées d'Europe, principalement de la Belgique sont Toyota, Honda, Suzuki, Mazda et Mitsubishi ; toutes des marques japonaises. On y trouve aussi les marques françaises (Peugeot, Berlier et Renault) mais aussi « des allemandes » (Mercedes, Volkswagen, BMW, et Volvo) et quelque rare fois des marques d'origine américaine (Ford, Christaller, Dacota, Hummer). D'ailleurs, N'guessan (2010) a montré qu'à Abidjan ces « américaines » ont commencé à envahir le marché des véhicules d'occasion.

Selon la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects du Bénin, ces voitures descendent sur les parcs, la plupart remplies d'effets et d'équipements divers (appareils électroménagers, friperie, postes TV usagers, ordinateurs, photocopieurs usagers, ustensiles de cuisine, etc.) et surtout des pièces de rechanges de seconde main, issues des casses-auto (pneus, auto-radio, roues, climatiseur-voiture, le pare-brise, pare-choc, protège-pneu, et bien d'autres pièces) que les importateurs essaient de dissiper dans les voitures avec soin aux ports d'embarquement. Bien souvent, d'autres vendeurs, en collaboration avec des expatriés ou des correspondants, importent d'Europe des pièces récupérées sur des véhicules hors d'usage et destinées aux broyeurs (N'guessan, *op. cit.*). À leur destination aux ports secs, ces marchandises supplémentaires rentrent dans les circuits d'alimentation des marchés informels dont celui de la vente de pièces automobiles aux abords des parcs de vente de voiture d'occasion.

## **5. Multiplication des marchés spontanés de vente de pièces détachées automobiles**

Après le commerce des véhicules d'occasion, la vente de pièces détachées prend de plus en plus d'ampleur autour des parcs de vente dans l'espace portuaire de Sèmè-Kpodji. Selon les enquêtes de terrain, le marché noir de pièces détachées développé autour des parkings est animé par 42,85 % de Ibo (Nigéria), 35,3 % de béninois fortement représentés par les Gun, les Yoruba et les Fon puis 21,85 % de Haoussa et Zerma venus du Niger. La moitié de ces commerçants (50 %) sont installés aux abords des parcs il y a moins de 5 ans. Par contre ceux qui s'exerçaient dans l'intervalle de temps compris entre 5 et 9 ans représentent 14,28 %. Les plus anciens qui étaient là il y a 10 ans et plus sont 35,71 % des commerçants interrogés.

Les articles faisant l'objet d'échanges sont constitués des pièces de rechange usagées de toutes sortes de véhicules. Sur les étalages

on retrouve les essuie-glaces, les phares et feux arrière, les radios et lecteurs CD de voiture, les enjoliveurs, les criques, les filtres à huiles et à essence, les batteries usagées, les radiateurs, les ventilateurs, les triangles lumineux, les boulons, les différentes clés, les insignes, les pare-chocs et la liste est loin d'être exhaustive. Elles sont complétées par les pneus rechapés et les huiles à moteur. Ces pièces proviennent des véhicules entrant dans le casse-auto dans les pays européens. Bien souvent, lors du transfert des « venus de France » de leur descente du bateau au parc de regroupement et aux parcs de vente, ces véhicules sont dépouillés des pièces importantes par les conducteurs et autres acteurs impliqués. Les jours suivants ces pièces entrent dans le transit et se retrouvent sur ces marchés et mis à la disposition de la clientèle. Une fois à destination, les acquéreurs de ces véhicules sont obligés de retourner dans ces marchés pour racheter les pièces manquantes. Ce commerce de pièces de rechange, essentiellement informel génère assez de revenus aux vendeurs parce qu'une pièce achetée dans un circuit frauduleux peut valoir le double voire le triple du prix auquel elle est livrée par le fournisseur.

### *5.1. Des vendeurs assez spécialisés*

Les acteurs se sont spécialisés en fonction des types de pièces courantes qui alimentent le circuit de distribution. Ainsi, se distinguent les vendeurs de pneus rechapés (toutes marques confondues) et roues de voiture ; les vendeurs des accessoires de sécurité de la voiture tels que boîtes à pharmacie, triangles de pré-signalisation, extincteurs, clés à roue, Kirk, courroies motrices ; les vendeurs de pare-brises et pare-chocs, essuie-pieds ; les vendeurs d'appareils électroniques et circuits électriques de voiture ; les vendeurs de batteries de seconde main, phares, feux-arrière. Ces commerçants spécialistes représentent 65 % des stands observés lors des investigations sur le terrain. À côté de ceux-ci se trouvent d'autres acteurs vendant les organes des moteurs des voitures représentant 20 % des commerçants, alors que 15 % d'entre eux vendent toutes sortes de pièces. La planche 13.2 montre quelques étalages de pièces.

*Planche 13.2 : Étalages des pièces détachées de véhicules d'occasion aux abords des parcs de Sèkandji, et de Ekpè*



5



6



7



8

Les photos 5, 6 et 7 montrent les étalages de commerçants spécialistes de vente de pneus et gèntes aluminium, appareils électroniques de voitures, pare-choc et pare-brise respectivement aux abords des parcs de Sèkandji.

La photo 7 est une illustration d'un étalage d'une mosaïque de pièces détachées aux abords des parcs d'Ekpè.

L'approvisionnement des pièces détachées automobiles se fait par ces différents groupes d'acteurs utilisant deux circuits différents. Le plus souvent, les commerçants distributeurs de toutes les pièces sont alimentés par un circuit frauduleux tenus par les convoyeurs de véhicules d'occasion en transit, les enleveurs de véhicules d'occasion au port et les agents opérant sur les parcs de vente (agent de sécurité, électriciens, soudeurs-tôliers, mécaniciens). Quant aux commerçants spécialisés, ils obtiennent leurs marchandises auprès des importateurs qui, lors de la montée de la cargaison aux ports européens profitent pour embarquer dans les voitures des pièces de rechange que leur livrent les fournisseurs de voitures.

Aux abords et tout au long des murs des parcs les commerçants ont installé leur commerce dans des baraquements réalisés en tôles

par les soudeurs (35 %) ou dans des locaux à moitié construits en durs et tôle (45 %) bien sécurisés. Parfois des baraques faites de bois de teck et de tôles (20 %) se rencontrent. Selon la taille du stand, le gérant peut employer 1 à 2 personnes, le plus souvent des parents proches. Même, en l'absence du patron dans les cas où ce dernier va faire des ravitaillements, ces employés gèrent le magasin et lui rendent compte à son arrivée. Parfois lorsque la pièce demandée par le client ne se retrouve sur le marché, ils ont des répondants, soit au Nigéria ou au Ghana auprès de qui ils vont les chercher.

Les relations entre ces commerçants et les clients-garagistes, mécaniciens et électriciens sont privilégiées et se fondent sur des négociations car le coût de la même pièce n'est pas le même que pour un client ordinaire, propriétaire de voiture ou étranger (Nigérian, Nigérien, Tchadien ou Malien). Pour des clients bien connus, ils peuvent bénéficier de réduction de prix, acheter à crédit ou payer une avance sur crédit. En dehors du mode d'échange résolu à « vente-achat », le troc est assez pratiqué dans l'approvisionnement de pièces détachées au sein des parcs de vente de véhicules d'occasion.

### ***5.2. Pratique du système de troc sur les parcs de vente de voitures d'occasion***

C'est un système d'échanges qui a cours sur les parcs de vente de voitures d'occasion. Il implique les mécaniciens recrutés comme personnel sur les parcs, les garagistes de la ville de Cotonou et environs et les propriétaires de voiture. En cas de défaillance de pièces très importantes dans le moteur de la voiture d'un usager, le garagiste contacte son homme de main exerçant sur le parc qui recherche la marque de la voiture dans les arrivages. Ce dernier demande au garagiste d'amener la pièce qu'il va échanger dans la nouvelle venue qui attend un preneur ou en transit vers un autre pays. S'il arrivait qu'il s'agisse de pneus et échappements usés, un compromis est conclu entre le trio puis le garagiste conduit la voiture sur le parc comme un usager ordinaire ou un démarcheur, ce qui permet au personnel du parc de procéder au troc. Pour 25 % des propriétaires de voiture interrogés, ce circuit leur permet de disposer d'une pièce originale et paient en compensation 75 % du prix normal de la pièce échangée à l'état neuf. Au final, l'arrangement se fait entre l'agent opérant sur le parc et le garagiste. On observe que 82,16 % des clients ayant acheté leur voiture sur les parcs recherchent les pièces manquantes dans le marché noir avant la mise en consommation ou peu de temps après. Cette pratique méconnue des propriétaires des parcs fonctionne bien

puisqu'il s'agit des mêmes ouvriers qui sont invités à intervenir sur les voitures lorsqu'on constate des problèmes techniques sur les voitures choisies par des clients au moment de l'achat.

### **5.3. Commerce à multiples effets socioéconomiques**

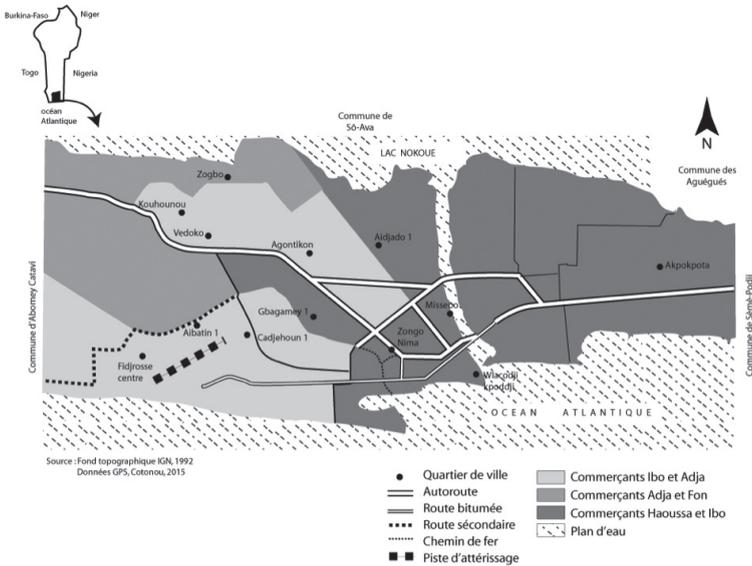
Le marché noir de pièces détachées développé autour des parcs de vente des « *venus de France* » est florissant pour les commerçants et tous ceux qui font fonctionner ce réseau. Les revenus générés par cette activité varient en fonction des pièces vendues. En termes de revenus, les informations obtenues auprès des commerçants spécialisés montrent que 37,2 % parmi eux réalisent un chiffre d'affaire mensuel variant entre 50 000 F CFA et 350 000 F CFA, 22,3 % entre 75 000 F CFA et 400 000 F CFA. Les plus nombreux ayant déclaré un revenu oscillant entre 100 000 et 600 000 F CFA le mois représentent 40,5 % de cette catégorie de commerçants. En dehors de ces commerçants, ceux qui disposent d'un étalage offrant une mosaïque de pièces détachées automobiles de seconde main déclarent un revenu mensuel qui varie entre 300 000 F CFA et 400 000 F CFA. Dans cette catégorie figurent des femmes qui représentent 45 % des acteurs de ce commerce dont l'âge moyen tourne au tour de 40 ans. Elles ont été initiées soit par leur conjoint ou soit par un parent proche, au paravent commerçant d'autres objets sur les parcs et qui par la suite s'est converti dans les pièces. En comparant ces chiffres d'affaires mensuels de n'importe quelle catégorie de commerçant exerçant dans ce domaine au Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti (SMIG) qui est d'environ 40 000 F CFA au Bénin, on comprend que ce commerce est très fructueux pour les acteurs. Les revenus issus de la commercialisation de pièces détachées ont permis aux acteurs de développer davantage leur commerce et d'accumuler des biens immobiliers et mobiliers (terrains à construire, de motos et de voitures personnelles) sans oublier des dépenses consenties pour le mariage et la satisfaction des besoins du ménage. En dehors des intérêts personnels qu'ils en tirent, ils contribuent à la mobilisation des ressources financières de la mairie de Sèmè-Kpodji par le paiement de taxe sur espace marchand. Cette taxe d'occupation est de 2 000 F CFA par mois et par kiosque alors que le nombre de kiosques de vente dénombrés autour des parcs est de 652, chiffre fourni par la mairie. Entre les informations données par l'autorité locale et les données du terrain, la réalité diffère puisqu'il y a des étalages à ciel ouvert. Aussi, le caractère informel lié à certaines pratiques de ce commerce entraîne d'énormes manques à gagner à l'État.

Malgré les aspects positifs que le commerce recouvre dans la zone portuaire de Sèmè-Kpodji, il engendre des risques liés à la transmission des IST en l'occurrence le VIH-SIDA. Ceci est dû aux migrations et la forte densité humaine que l'activité draine. Il est constaté aussi des risques de conflits sociaux d'intérêts entre étrangers et locaux. Les risques d'augmentation de braquage sont permanents à cause de la forte transaction courante sur le marché. Egaleme nt, cette activité génère des dépotoirs constitués de carrosseries de véhicule, de ferrailles, d'objets en plastique, des éléments électroniques, des pare-brises cassés, des pneus et écrous hors d'usage, et de batteries en détérioration, qui jonchent les abords du marché. Les éléments électroniques et acides, et la ferraille ; déposés dans les eaux stagnantes libèrent dans l'eau des éléments chimiques nocifs à la santé. Toutefois, le marché de pièces détachées automobiles sur les parcs de vente de véhicules d'occasion dans la commune ne cesse d'attirer de nouveaux commerçants qui, au regard de leur nombre déjà pléthorique à ces lieux sont obligés d'aller s'installer dans la ville la plus proche, Cotonou.

#### ***5.4. Commerce informel de pièces détachées, moteur d'un marché dynamique***

Le marché de pièces détachées automobiles « *venus de France* » qui est installé aux abords des parcs de vente de voitures d'occasion dans la commune de Sèmè-Kpodji a connu un développement spectaculaire qui étend ses tentacules au-delà des limites communales. Cotonou étant la ville-portuaire et réceptacle de toutes les vagues migratoires, est la première à jouer le rôle de relai. Ainsi, elle se trouve bien structurée en zones de prédilection de différents réseaux marchands agissant dans ce commerce. Les quartiers-écrans au port tels que Zongo, Gbégamey, Akpakpa sont envahis par les commerçants étrangers dont les plus nombreux sont les Nigériens qui s'illustrent dans la vente de ces pièces. En arrière de ces quartiers, Sainte Rita, Vèdoko, Jérigo sont contrôlés dans ce commerce par les *Ibo* (92 %) et 8 % de commerçants *Adja*. Ici, la particularité est que les *Ibo* sont plus importateurs de moteurs de voitures de seconde main. À l'arrière-ville portuaire constituée de quartiers comme Zogbo, Kouhounnou, Kindonou, Fidjrossè, Godomey (commune d'Abomey-Calavi), le marché est investi majoritairement par les *Adja* et dans une moindre mesure par les *Fon*. Ce sont ces marchés qui alimentent les kiosques dans l'arrière-pays national et international en pièces d'occasion automobiles. La figure 13.3 montre la structuration spatiale des acteurs dans la ville de Cotonou.

Figure 13.3 : Structuration ethno-spatiale des vendeurs des pièces détachées automobiles à Cotonou



Source : Fond topographique IGN, 1992 ; Données GPS, Cotonou, 2015

## CONCLUSION

Les ports commerciaux des États côtiers ouest-africains constituent une incubation d'activités économiques de tout genre et surtout celles commerciales. Les milliers d'acteurs que ces escales de transit drainent au quotidien privilégient la fonction portuaire aux villes qui les abritent aux services et à l'industrielle. La volonté politique béninoise de faire du port de Cotonou, un port de transit a mis à contribution le site de Sèmè-Kpodji pour ériger les parcs de voitures d'occasion importées d'Europe, d'Asie et d'Amérique. Cette filière s'est spontanément développée et a donné naissance au commerce de pièces de rechange dit « VF » autour duquel se tisse un réseau d'acteurs qui tirent l'essentiel de leurs revenus. Tout comme les acteurs, la mairie de Sèmè-Kpodji jouit des retombés de ces activités par la mobilisation d'une partie de ses ressources issues de taxes perçues sur droit de place auprès des commerçants. Ce commerce localisé qui rassemble aussi bien nationaux qu'étrangers, s'est répandu dans les quartiers de Cotonou et dans l'arrière-pays. La création de cette zone portuaire dans une localité autrefois rurale entre-deux-villes a

entraîné un essor urbain qui nourrit des échanges continuels avec Cotonou qui établit désormais entre elles une conurbation.

Ce phénomène est aussi légion au voisinage des ports commerciaux en Afrique subsaharienne, notamment ceux d'Abidjan (N'guessan, 2010), d'Accra, de Lomé, de Lagos et de Douala où les activités commerciales informelles (marché et restauration rapide) des populations urbaines se sont explosées au niveau des territoires portuaires de Douala et d'Abidjan (Alix et Deka, 2014). C'est également le cas le long du corridor de transit de marchandises Bénin-Niger où le développement du transit et l'ouverture du transport routier gros porteurs ont favorisé l'éclosion des boutiques de pièces détachées de camion autour de la RNIE n° 2 et des parkings dans les localités escales et nœuds (Allagbé, Lihoussou, 2014).

Cependant, dans le contexte du marché noir de pièces détachées aux abords des parcs de VO, il se pose un problème de sécurité interne lié à l'organisation de la filière. Il apparaît le développement d'un genre d'insécurité courante dans les villes portuaires (Cotonou et Sèmè-Kpodji) en ce qui concerne le parc automobile privé. Toute voiture en stationnement dans un lieu public ou à sa devanture doit être gardée de peur de se voir dépouiller de ses organes externes pour alimenter le circuit frauduleux.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ADANKANNOUDE T. et VITOULET E. (2006), « Le commerce de véhicules d'occasion au Bénin : avantages et inconvénients », *Mémoire de maîtrise*, DGAT, UAC, 94 p.
- AKPAKI J., VIGNINOUE T. et BALOUBI D. (2011), « Spéculation foncière dans la périphérie de Cotonou : cas de l'arrondissement d'Ekpè », *in Climat et Développement*, n° 12, DGAT/FLASH/UAC, p. 64-76.
- ALIX Y. et DEKA R.I (2014), « Réflexions sur le futur des relations ville-port en Afrique de l'Ouest et du Centre », *in ALIX Y., DELALLE B. et COMTOIS C. (dir.), Port-City Governance*, Collection « Océanides », Éditions ems, fondation SEFACIL, France, p. 161-180.
- ALLAGBE S.B. (2014), « Activités de transit et transport international au nord-est du Bénin », *Thèse de doctorat unique en géographique*, Bénin, UL, FLESH, 362 p.
- DEGUENON H.A. (2012), « Impacts environnementaux et socioéconomiques de l'installation des parcs de véhicules d'occasion dans la commune de Sèmè-Podji », *Mémoire de maîtrise*, DGAT/ Porto-Novo, UAC, 100 p.

- DOMINGO E. (2007), « La région urbaine du littoral au Bénin : dynamiques urbanisantes et environnement, une géographie de l'aménagement du territoire », *Thèse de doctorat d'État en géographie*, Université de Lomé, 485 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, p. 93-120.
- FUJITA M., KRUGMAN P. et VENABLES A.J. (1999), *The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade*, MIT Press, Cambridge & London.
- INSAE (2015), « Recensement général de la population et de l'habitation », *Rapport final*, Cotonou, Bénin, 83 p.
- 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.
- N'BESSA B. (1997), « Porto-Novo et Cotonou (Bénin) : origine et évolution d'un doublet urbain », *Thèse de doctorat d'État Ès-Lettres*, Université de Bordeaux III, 456 p.
- N'GUESSAN H.J.K. (2010) « L'invasion des véhicules d'occasion en transit par le port d'Abidjan : le dynamisme ambivalent d'une activité en plein essor », in *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 251, p. 365-390.
- PERRET C. (2002), *Économie régionale : Le commerce de véhicules d'occasion au Bénin*, LARES, Cotonou, 91 p.
- VIGNINO T. (2015) « De l'étalement urbain à l'émergence d'une polarité périphérique au sud-est de Cotonou en Afrique de l'ouest », in *BenGéo*, n° 17, UAC, FLASH, DGAT, p. 44-71.

# Chapitre 14

## Le port de Lomé, vers un hub maritime de transbordement en Afrique de l'Ouest

*Messan Vimenyo*

### Résumé

---

L'Afrique de l'Ouest enregistre une croissance économique au-delà de toutes les espérances. Pour faire face à ce développement économique, elle se modernise dans toutes ses composantes économiques, sans oublier la composante portuaire. Dans la compétition portuaire, la bataille pour devenir un hub régional se fait jour. Tous les ports de la Côte Ouest Africaine ne peuvent pas, cependant, devenir des hubs. Pour relever les défis que représentent la densification du trafic, la taille grandissante des navires et la croissance du transbordement, il faut s'attendre à ce que la capacité de ces ports augmente. L'entrée en scène de très grands navires porte-conteneurs contribue à creuser l'écart entre une poignée de grands ports efficaces qui ambitionnent de devenir des hubs maritimes. Le port de Lomé avec la construction du troisième quai et l'ouverture de Lomé Container Terminal (LCT), se positionne de plus en plus comme un hub de transbordement. Si le « hub de transbordement » est un nœud de redistribution maritime au sein d'une rangée portuaire, quelles sont les caractéristiques qui prédisposent le port de Lomé à jouer ce rôle de port d'éclatement sur la côte ouest africaine ?

Cette contribution analyse les atouts du port de Lomé dans son nouveau rôle, celui d'un port d'éclatement capable de recevoir de très grands navires porte-conteneurs. Elle repose sur l'adoption d'une démarche progressiste qui associe à la fois, l'observation, la recherche documentaire, l'analyse des statistiques portuaires et une enquête de terrain. Les résultats des investigations montrent que l'amélioration des infrastructures portuaires à travers des inves-

tissements étrangers a véritablement donné un coup d'accélérateur au trafic de transbordement au port de Lomé.

**Mots-clés :** Hub de transbordement, navires porte-conteneur, atouts et faiblesses, port de Lomé, Togo.

### Abstract

The West African Economic growth in beyond all expectations. To cope with this economic development, it is modernized in all its economic, not to mention the port component. In the port competition, the battle to become a regional hub is emerging. All ports of the West African Coast cannot, however, become hubs. To meet the challenges posed by intensification of traffic, increasing vessel size and growth of transshipment, it is expected that the capacity of these ports increases. The emergence of very large container ships contributes to widening the gap between a handful of large efficient harbors ambition of becoming the maritime hubs. The Lome port with the construction of the third pier and the opening of Lome Container Terminal (LCT) is positioned more as a transshipment hub. If the "transshipment hub" is a maritime redistribution node port in a row, what are the characteristics that predispose the port of Lome to play this role of hub port on the West African coast?

This paper analyzes the strengths of the port of Lome in his new role as a hub port capable of receiving very large container ships. It is based on adopting a progressive approach that combines both, observation, documentary research, analysis of port statistics and a field survey. The results of investigations show that improving port infrastructure through foreign investment has really given a boost to transshipment traffic at the port of Lome.

**Keywords:** Hub transshipment, container ships, strengths and weaknesses, the port of Lome, Togo.

## INTRODUCTION

L'industrie du transport maritime et la gestion portuaire ont profondément changé au cours de la décennie écoulée (Harding A. *et al.*, 2007). Si les échanges des années 1960 à 1980 ont été marqués par le gigantisme naval des pétroliers et des vraquiers, c'est désormais autour des porte-conteneurs de s'engager dans cette voie (Lacoste R., 2006). La capacité des porte-conteneurs en particulier ne cesse de croître et le gabarit « panamax » a été amélioré jusqu'à aujourd'hui. Pour mémoire, les porte-conteneurs les plus grands font plus de 400 mètres de long (Chevallier M. *et al.*, 2009). Ce gigantisme naval touchant les porte-conteneurs a des répercussions sur les terminaux à conteneurs qui portent les pressions d'aménagement

actuelles (Budoc R.-L., 2015). Partout dans le monde, on assiste à l'émergence de grands ports pivots qui desservent de petits ports régionaux « de collecte », particulièrement pour le transport par conteneurs. C'est le concept de structure en étoile appliqué au transport maritime. Ce concept si cher à Frost J. *et al.* (2008), tourne autour du transbordement de marchandises et la distribution de ces marchandises au moyen de navires collecteurs vers d'autres ports régionaux.

La massification a amené l'emploi de navires de plus en plus gros sur les principales lignes océaniques (Dubreuil J., 2008 ; Mathys C., 2010 ; Salles B. R., 2010), réduisant ainsi les capacités d'escale pour des raisons techniques et économiques (Noël B., 2003). Dans le but de réduire les coûts à travers une économie d'échelle (Ponton E. L., 2003 ; Budoc R.-L., 2015), les compagnies maritimes préfèrent transporter les marchandises conteneurisées et ne fréquenter que les grands ports. En conséquence, les flux de transbordement ont très nettement augmenté au cours des dernières années. Les plates-formes de transbordement de Rotterdam et de Shanghai qui se sont développés par processus de poldérisation pour recevoir des navires-mères alimentant des *feeders* (Gaudeflette S., 2006), sont la matérialisation de ce concept. Mais, l'accroissement de la taille des porte-conteneurs ne concerne pas uniquement les lignes entre l'Asie et l'Europe. Depuis quelques années, le continent africain est en train de se doter progressivement de terminaux à conteneurs en eaux profondes pouvant accueillir des navires de plus de 10 000 EVP<sup>1</sup> (Rognon J.-L., 2015). Il s'agit, selon l'auteur, d'une mutation radicale entre ce qui se passait en Afrique il y a 20 ans et ce que l'on peut commencer à voir aujourd'hui, grâce à la généralisation des concessions au cours des années 2000. Cependant, dans cette compétition portuaire, la bataille pour devenir un hub régional se fait jour. Tous les ports de la côte ouest africaine ne peuvent pas, pour ainsi dire, devenir des *hubs*. C'est dans ce contexte que Lomé, qui ambitionne de faire de sa place portuaire dotée d'excellentes conditions nautiques un port de transbordement, sollicite la participation des acteurs privés (Vimeno M., 2013).

La principale question à laquelle tente de répondre cette contribution est la suivante : si le « *hub de transbordement* » est un nœud de redistribution maritime au sein d'une rangée portuaire, quelles sont les caractéristiques qui prédisposent le port de Lomé à jouer ce rôle de port d'éclatement sur la Côte Ouest Africaine (COA) ? Cette question principale reste spécifiée par les questions secondaires ci-après : quelle est l'origine des investissements étrangers au port de Lomé ? Quelles sont les caractéristiques des aménagements portuaires ? Quel est l'impact de ces aménagements sur le trafic de transbordement ?

<sup>1</sup> Équivalent vingt pieds.

L'objectif général assigné à cette contribution est d'analyser les caractéristiques qui prédisposent le port de Lomé à jouer le rôle de port d'éclatement sur la côte ouest africaine. Il s'agira spécifiquement d'étudier les investissements à l'origine des aménagements, d'évaluer les caractéristiques des aménagements et de montrer leur impact sur le trafic de transbordement au port de Lomé.

Pour ce faire, une méthodologie subdivisée en deux parties a été adoptée. Dans un premier temps, nous avons consulté une bibliographie constituée d'ouvrages, d'articles et de thèses consacrés à l'évolution des transports maritimes dans le monde en général et en Afrique en particulier et effectué des sorties de terrain pour apprécier l'ampleur des aménagements au port de Lomé. Ensuite, à travers des interviews et des enquêtes de terrain auprès des personnes ressources, nous avons recueilli des statistiques de l'évolution du trafic de transbordement et une foule d'informations sur les caractéristiques des équipements portuaires.

Cette méthodologie a permis de subdiviser notre travail en trois parties. Nous évoquerons d'abord l'importance des investissements étrangers dans la mise en place des aménagements au port de Lomé, ensuite les caractéristiques des aménagements portuaires et enfin l'évolution du trafic de transbordement au port de Lomé.

## **1. Des investissements privés à la mesure des ambitions**

Pendant longtemps, la gestion des infrastructures et des services portuaires était contrôlée par des monopoles publics. Or, depuis le début des années quatre-vingt-dix, on assiste à un désengagement plus ou moins poussé, selon les régions du monde, des pouvoirs publics et à l'ouverture au secteur privé de cette gestion portuaire (Vimenyo M., 2013). Les mutations intervenues dans le transport maritime suite à l'introduction du conteneur avec comme corollaire, l'aménagement des terminaux à conteneurs, nécessitent des investissements que seuls les pouvoirs publics des pays en développement ne peuvent pas soutenir. Devant le coût élevé des infrastructures de transport et de logistique et les difficultés économiques des États africains (Mareï N., 2016), l'ouverture du secteur des transports en général et portuaire en particulier aux acteurs privés, devient la panacée.

### ***1.1. Une timide participation des privés aux investissements portuaires au Togo***

Selon la Banque Mondiale, la participation du secteur privé en Afrique subsaharienne s'est largement répandue et concerne un total de 26 ports dans la région en 2008. Ces transactions ont entraîné, avec elles, des engagements d'investissements privés d'un montant

total de 1,3 milliard de dollars US et des paiements de redevances aux gouvernements de 1,7 milliard de dollars US. Près de 62 % des engagements d'investissements répertoriés correspondent à des terminaux à conteneurs, 32 % à des terminaux multifonctionnels alors que très peu d'investissements concernent des installations de vrac (Banque Mondiale, 2008).

Au Togo, l'ouverture du secteur maritime aux privés débute dans les années 2000. Sur la base de l'analyse de l'état de l'outillage faite par un expert en mécanique dans le cadre de l'étude sur «l'analyse de la gestion du Port autonome de Lomé» en septembre 1992 réalisée par Hambourg Port Consulting, un grand nombre d'engins de manutention était déclaré complètement vétuste, amorti ou hors d'usage. Par conséquent, le Port de Lomé éprouvait de grandes difficultés au plan de l'outillage. Ainsi, par le décret n° 2001-163/PR du 21 septembre 2001, la SE2M (Société d'Entreprise de Manutention Maritime) devient la première société concessionnaire spécialisée dans la manutention des conteneurs au port de Lomé. Le plus grand apport du concessionnaire SE2M est l'acquisition des engins et matériels de manutention des conteneurs. La fourniture de ces engins et matériels par rapport au niveau du trafic, dès la concession, a été une bouffée d'oxygène pour le bon déroulement des opérations de manutention. Mais, la SE2M, la société concessionnaire choisie en 2001 s'est trouvée dans une situation de monopole dans l'exploitation du terminal à conteneur jusqu'en 2008 (Vimenyo M., 2013). Avec l'augmentation du trafic conteneurisé consécutive en partie à la crise ivoirienne depuis 2002, la nécessité d'acquérir de nouveaux matériels pour renforcer la cadence sur le quai s'est imposée. C'est ainsi qu'un nouveau concessionnaire, la société MANUPORT (Manutention Portuaire) fit son apparition par le décret n° 2008-116/PR du 29 août 2008 (Telou A. M. K. C., 2010). MANUPORT, qui détenait depuis 2008 environ 25 % du trafic conteneurs, s'est également investie dans l'acquisition des engins pour soulager les clients. Pour répondre aux exigences d'un marché maritime de plus en plus croissant et assurer l'efficacité des activités portuaires, la manutention des conteneurs au Port Autonome de Lomé est assurée depuis 2002 par des sociétés privées. Mais, le meilleur est à venir.

### ***1.2. Une course effrénée aux investissements privés***

Selon Defarges P. M. (2011), l'Afrique ne représente toujours que 3 % des volumes mondiaux, avec une quinzaine de millions d'EVP manutentionnés sur l'ensemble du continent. Mais, au rythme actuel, le continent pourrait en traiter 38 millions dès 2020, selon les prévisions concordantes du Fond Monétaire International (FMI) et de la Banque mondiale, et devrait atteindre 176 millions d'EVP à l'horizon 2040. Cette perspective de croissance est à mettre à l'actif

de l'arrivée de plus en plus soutenue des acteurs privés, la puissance publique n'ayant pas les moyens de financer la modernisation des infrastructures (Rognon J.-L., 2015 ; Mareï N., 2016).

En moins d'une décennie, la part des intérêts privés dans l'exploitation des terminaux conteneurisés africains est passée de moins de 15 % à plus de 70 % (Defarges P. M., 2011). Tanger Med avec ses infrastructures modernes au Maroc en est un exemple palpable de cet intérêt des acteurs privés pour le continent africain. Dans son sillage, les ports de toute la façade ouest-africaine ont clairement entrepris leur mue, à grand renfort de centaines de millions d'euros.

Lomé ne fait pas exception à la règle. Plusieurs projets d'envergure ont vu le jour au Togo au cours des dernières années avec la reprise des flux d'investissements étrangers en 2009 suite à la stabilisation sociopolitique du pays. Dans cet objectif, plus de 600 millions de dollars d'investissements ont été mobilisés ces quatre dernières années dans la modernisation des infrastructures portuaires et de leur gestion (Union Africaine, 2015). Les plus significatifs de ses réalisations portuaires sont : le premier concerne le troisième quai dénommé, Togo Terminal réalisé par la société française de Vincent Bolloré, à hauteur de 457 millions d'euros ; le second, fruit d'une association entre Global Terminal Limited (GTL) et China Merchants Holdings International (CMHI), du nom de Lomé Container Terminal (LCT) d'un montant de 324 millions d'euros (Union Africaine, 2015).

L'objectif des autorités togolaises est de faire du port de Lomé un port commercial international performant pouvant accueillir des navires porte-conteneurs de grande dimension et favoriser une activité de transbordement vers les plates-formes voisines et les pays de l'Hinterland. Avec ces réalisations, Lomé prend une longueur d'avance sur les ports concurrents de la COA en se positionnant comme un terminal à conteneurs pouvant accueillir des navires de plus de 10 000 EVP.

## **2. Lomé, des caractéristiques d'un véritable port de transbordement sur la COA**

Le transbordement est un système qui permet aux navires de grandes tailles de décharger des conteneurs pour les réacheminer par d'autres bateaux pour des destinations finales qui ne disposent pas de port en eau profonde. Dans le but de réduire les coûts, les compagnies maritimes préfèrent transporter les marchandises conteneurisées et ne fréquenter que les grands ports pour ne pas pâtir de conditions portuaires qui ne sont optimales.

## **2.1. Des conditions favorables à la naissance d'un hub de transbordement**

Les facteurs qui militent en faveur du choix d'une place portuaire comme plate-forme de transbordement par un transporteur maritime sont entre autres la position géographique du port, les conditions nautiques et le tirant d'eau, les infrastructures et les équipements portuaires.

### **2.1.1. Le port de Lomé, une position géographique stratégique**

La position géographique, choix judicieux du site d'implantation de l'ouvrage a permis de disposer des atouts exceptionnels qui offrent au port de Lomé une situation enviable par rapport aux autres ports de la sous-région (Kombaté Y., 2011).

Situé à 06°08 N et 01°17 E, le port de Lomé est le seul port sur la côte ouest africaine par lequel on peut atteindre plusieurs capitales en un seul jour. Il est donc situé au cœur d'un marché économique sous régional en pleine croissance où plus de 80 % des échanges commerciaux sont assurés par le transport maritime. Il a une position géographique qui le situe au milieu de la transversale Dakar-Luanda, une rangée portuaire qui compte plus de 20 ports. Par cette position qui le met dans une logique de « *gateway* » (Duszynski J. *et al.*, 2012), le port de Lomé jouit d'un avantage concurrentiel compte-tenu de sa logique géographique intra et inter continentale. Cette proximité géographique sur les grandes routes océaniques lui confère une position stratégique favorable au développement de trafic de transbordement qui est l'essence de l'aménagement des hubs. C'est l'exemple des ports d'Algésiras et de Tanger Med dans la méditerranée puis de Durban en Afrique du Sud.

Le port de Lomé offre ainsi l'avantage aux armateurs et aux navires d'acheminer des marchandises à des délais et à des coûts très compétitifs.

### **2.1.2. Des conditions nautiques et un tirant d'eau enviables**

L'une des grandes difficultés rencontrées actuellement par les ports est la nécessité de moderniser leurs installations pour pouvoir accueillir des navires plus grands. Cette modernisation concerne aussi bien les conditions nautiques que le tirant d'eau nécessaire pour l'accueil des portes conteneurs de dernières générations. Sur ce plan, Lomé dispose des atouts enviables.

Le bassin du port est délimité par deux digues de 950 m et 1 720 m de long qui le protègent de l'ensablement. Par ailleurs, le site de Lomé sur un plan géodynamique marin, bénéficie d'un marnage faible (1,20 m) et de vents modérés. Ces conditions permettent ainsi un accès au port 24 heures sur 24 à tout type de navire (Kombaté Y., 2011).

En ce qui concerne le tirant d'eau, avec un bassin de 14 mètres de profondeur, Lomé est le seul port en eau profonde sur la côte ouest africaine lisait-on dans les thèses de Vimenyo M. (2006) et de Kombaté Y. (2011). Cependant, avec la construction du troisième quai et du terminal LCT (Lomé Container Terminal), les capacités d'accueil du port de Lomé se sont améliorées en termes de tirant d'eau. Ces aménagements, devenus opérationnels depuis 2014, ont porté le tirant d'eau de 14 m à 15,50 pour un linéaire quai de 450 m pour le troisième quai et à 16,60 m pour un linéaire de quai 1 050 m pour LCT (PAL<sup>2</sup>, 2014). Sur la base de ces données, nous pouvons affirmer que le port de Lomé est en mesure de recevoir des portes conteneurs de dernières générations et de jouer pleinement son rôle de plate-forme de transbordement comme le montre le tableau 14.1.

*Tableau 14.1 : Caractéristiques des navires de grande taille*

Navire	Capacité (epv)	Longueur (m)	Largeur (m)	Tiran d'eau (m)
Panamax	4 500	295	32,30	12
New Panamax	12 000	385	55,20	15
Malacamax	18 000	396	60,00	21

*Source : Ponton E. L., 2003*

Le tableau 14.1 montre que le port de Lomé avec ces nouvelles caractéristiques peut recevoir des navires de plus de 12 000 EVP de capacité, ce qui le place au même rang que les grands ports de transbordement comme Rotterdam.

Ces aménagements qui allient des infrastructures et équipements à la hauteur de l'ambition des investisseurs, font entrer le port de Lomé véritablement dans l'air du gigantisme naval.

### 2.1.3. De nouveaux infrastructures et équipements modernes

Face au gigantisme des navires, les entreprises portuaires doivent investir massivement dans les infrastructures et les équipements car la rapidité des opérations de manutention est toujours cruciale dans l'économie globale de la chaîne de transport (Lacoste R., 2007).

Alliant tirant d'eau aux infrastructures, Togo Terminal et LCT qui traitent exclusivement des conteneurs se sont équipés pour jouer pleinement leur rôle de terminaux à conteneurs. Ainsi, ces opérateurs de terminaux ont à leur disposition d'immenses aires de stockage de conteneurs (tableau 14.2).

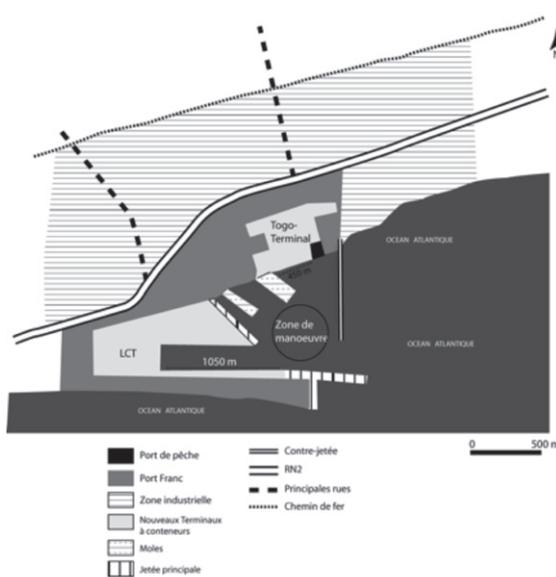
Tableau 14.2 : Capacité des nouveaux terminaux à conteneur du port de Lomé

Caractéristiques	LCT	Togo Terminal
Superficie	53 ha	38 ha
Longueur du quai	1 050 m	450 m
Fenêtre d'accostage	5	1

Source : PAL et LCT, 2015

Le tableau 14.2 montre de nouvelles infrastructures exceptionnelles avec six fenêtres d'accostage très dynamiques et spécialisées dans le traitement des conteneurs. Ces six postes à quai défient les capacités d'accueil des grands ports modernes mondiaux avec 15 à plus de 16 m de tirant d'eau jumelé d'aires d'entreposage totale de 91 ha d'une capacité annuelle de plus de 3 millions d'EVP (PAL, 2015). La figure 14.1 nous donne un aperçu des nouveaux aménagements au port de Lomé.

Figure 14.1 : Zone portuaire avec les nouveaux terminaux à conteneurs



Source : PAL, 2014

Sur la figure 14.1, nous voyons les terminaux à conteneurs des nouveaux concessionnaires que sont le groupe Bolloré et MSC. La cerise sur le gâteau est le linéaire de quai de plus d'un kilomètre sans interruption qui permet d'accueillir des navires de grande capacité quelle que soit la longueur. La figure 14.2 montre l'assise spatiale de ces parcs à conteneurs.

Figure 14.2 : Image satellitaire de la zone portuaire avec les terminaux à conteneurs



Source: Google Earth, mai 2016

Ces infrastructures sont équipées d'engins de manutention ultra-modernes de dernière génération (tableau 14.3).

Tableau 14.3 : Equipements des terminaux à conteneurs du port de Lomé

Équipements	LCT	Togo Terminal
Portique de quai	09*	2
Portique de parc	12	-
Reefer ( Prises Frigo)	560	-
Reach stackers	-	19
Grues mobiles	-	6
R T G	-	4

\* Douze portiques de quai à terme

Source : LCT et Togo Terminal, 2015

Les équipements du tableau 14.3 sont fondamentalement constitués de portiques, de grues mobiles, des RTG auxquels s'ajoutent des chariots élévateurs, des tracteurs routiers, des *spreaders*, des semi-remorques, etc.

Il ressort des entretiens effectués avec les responsables que le niveau de compétitivité de chaque terminal dépend de la productivité des équipements utilisés. Sur le terminal LCT, la cadence des portiques de quai (photo 14.1) est de 35 mouvements/heure avec une portée de flèche qui est de 63 m c'est-à-dire 22 rangées de conteneurs sur le navire.

*Photo 14.1 : Portiques de quai de LCT*



*Source : PAL, 2015*

Quant à Togo Terminal, la cadence est de 30 mouvements/heure par portique parfois en-dessous pour une portée de flèche de 23 m qui couvre 18 rangées de conteneurs sur le navire. Avec des portiques de parc (photo 14.2), la capacité de gerbage s'élève à cinq conteneurs de hauteur à LCT contre 4 conteneurs à Togo Terminal qui utilise des chariots élévateurs.

*Photo 14.2 : Portiques de parc de LCT*



*Source : PAL, 2015*

L'investissement des opérateurs dans des infrastructures et équipement de pointe hisse le port de Lomé au rang des grands ports modernes. Avec ces aménagements, le rôle de port de transbordement de Lomé s'affirme de jour en jour.

### 3. Un trafic de transbordement en pleine croissance au port de Lomé

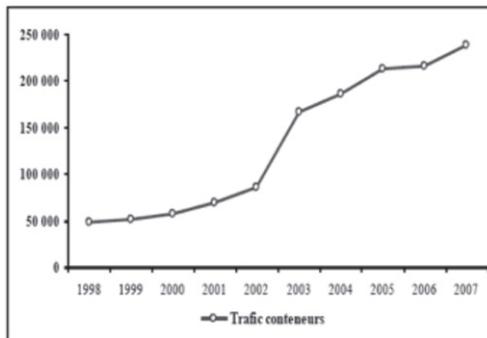
Dans son article intitulé « Le trafic conteneur au Port Autonome de Lomé : Évolution et structure », Vimenyo M. (2009) indiquait que le mouvement global des conteneurs en transbordement a connu une explosion depuis le début de la décennie 2000. Dans sa logique, le même auteur affirme que ce trafic a été, cependant, très insignifiant de 1996 à 2001 avec à peine 50 conteneurs EVP transbordés pendant cette période. C'est dire que le trafic des conteneurs en transbordement s'est imposé avec le temps parallèlement à l'évolution du trafic conteneur.

#### 3.1. Le transbordement en lien avec l'évolution du trafic conteneur au port de Lomé

Depuis la concession de la manutention maritime des conteneurs à des sociétés privées, le trafic et les activités relatives aux conteneurs ont connu une amélioration qui peut être analysée au niveau global et sectoriel (Vimenyo M., 2013).

Au niveau global, Vimenyo M. notait déjà en 2009 une forte augmentation des conteneurs manutentionnés au Port Autonome de Lomé. Cette tendance à la hausse du trafic conteneurs s'est poursuivie et améliorée avec la crise sociopolitique des années 2000 en Côte d'Ivoire. En effet, d'environ 50 000 EVP à la fin des années 1990, le trafic conteneur avoisinait les 250 000 EVP en 2007 (figure 14.3).

Figure 14.3 : Évolution du trafic conteneurs au port de Lomé en EVP

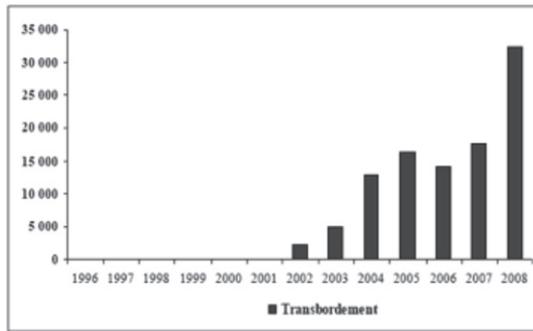


Source : Vimenyo M., 2013

La figure 14.3 nous montre que le trafic conteneur a amorcé sa véritable croissance à partir de 2000 et s'est envolé depuis 2002 pour dépasser la barre de 230 000 EPV en 2007. L'augmentation des mouvements de navires porte-conteneurs, comme ceux des Ro-Ro d'ailleurs à Lomé, est un signe tangible de l'accroissement du trafic conteneur concluait Vimenyo M. (2013). Cette augmentation, qualifiée de conjoncturelle, s'est poursuivie et renforcée avec la crise ivoirienne qui s'est éternisée poursuit le même auteur.

Au niveau sectoriel, le mouvement global des conteneurs en transbordement a connu une explosion depuis le début de la décennie 2000 parallèlement à l'accroissement du trafic conteneur. D'à peine 30 boîtes transbordées en 2001, le mouvement a par la suite connu une hausse vertigineuse pour passer à 32 415 EVP en 2008 (figure 14.4)

Figure 14.4 : Envolée des mouvements de conteneurs en transbordement en EVP



Cette flambée du trafic de transbordement constatée sur la figure 14.4 correspond à des taux de progression vertigineuse de 54 740 % en termes de nombre de conteneurs transbordés (Vimenyo M., 2013). Elle s'explique par la profondeur en eau du port, permettant l'accueil de grands porte-conteneurs qui ne peuvent pas entrer dans les ports de Tema, Cotonou et Abidjan (République Togolaise, 2011). Une partie des conteneurs est donc transbordée sur des navires collecteurs de dimensions plus petites.

Les aménagements récents en termes d'infrastructures et d'équipements confortent-ils le rôle du port de Lomé en tant qu'un port d'éclatement en devenir ?

### 3.2. Lomé, vers un hub de transbordement sur la COA

Poumon économique du Togo, le Port Autonome de Lomé confirme sa vocation de plate-forme de transbordement incontournable pour les pays de la sous-région d'Afrique de l'Ouest pouvait-on lire dans « Transport Maritime-Togo » paru dans *Jeune Afrique* sur le site

de l'Union Africaine en 2015. En effet, les statistiques portuaires montrent une nette amélioration des mouvements de conteneurs en général et ceux en transbordement en particulier depuis le début de l'année 2015.

Lorsque l'on compare le mouvement global des conteneurs avec ceux en transbordement, on note une nette croissance trois mois à peine après l'entrée en service des nouveaux terminaux à conteneurs au port de Lomé. Alors que le mouvement de conteneurs transbordés était de 76 611 EVP sur un total de 311 470 EVP en 2013, il est passé à 139 946 EVP sur 380 798 EVP à la fin de l'année 2014. Il y a là une augmentation des mouvements de conteneurs mais surtout une forte croissance de ceux en transbordement passant de 25 % à 35 %.

Cette augmentation des mouvements de conteneurs en transbordement au port de Lomé s'est fortement poursuivie au cours de l'année 2015 puisque de janvier à novembre de la même année, on enregistre un total de 594 166 EVP transbordés sur un trafic total de 821 879 conteneurs. Le tableau 14.4 montre l'évolution vertigineuse des mouvements de transbordement au port de Lomé.

*Tableau 14.4 : Évolution des mouvements de transbordement au port de Lomé*

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Jan.- Nov. 2015
Nombre de conteneurs en EVP	354 480	330 853	352 695	288 481	311 470	380 798	821 879
Conteneurs en transbordement en EVP	84 676	63 808	51 376	24 358	76 611	132 940	594 166
Part du transbordement	24 %	19 %	15 %	8 %	25 %	35 %	72 %

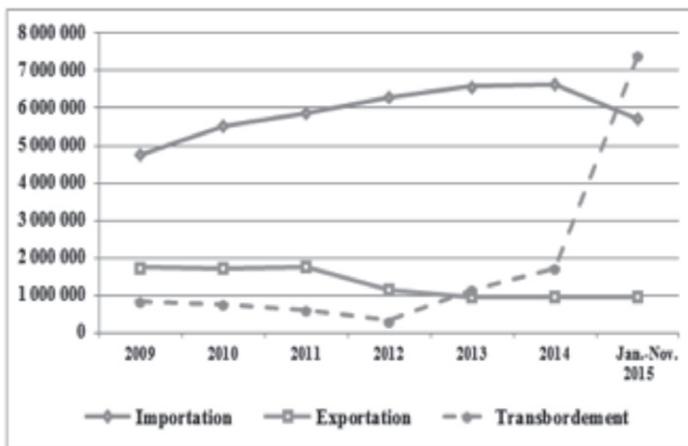
*Source : PAL, 2015*

Le tableau 14.4 montre que les mouvements de conteneurs ont connu une évolution à la baisse de 2009 à 2012 pour ensuite remonté de 2013 à 2015. Mais, la remontée a été spectaculaire à partir de 2014 surtout pour les conteneurs en transbordement. Le tableau fait surtout ressortir une baisse sensible de la part du transbordement dans les mouvements de conteneurs au port de Lomé en 2012. Cette baisse générale des mouvements de conteneurs correspond à la pé-

riode des travaux d'aménagement des deux terminaux à conteneurs selon les responsables du Port Autonome de Lomé. Les mouvements ont repris aussitôt après les travaux, avec en prime, une accélération du transbordement qui est passé de 8 % en 2012 à 72 % des conteneurs manipulés à Lomé. L'année 2015 confirme la vocation du port de Lomé en tant qu'une plateforme de transbordement en devenant sur la COA. De moins de 25 000 EVP transbordés en 2012, le mouvement des conteneurs en transbordement est passé à près de 600 000 EVP en 2015 à peine un an après la mise en service des terminaux à conteneurs, ce qui représente une augmentation de plus de 95 %.

Cet accroissement des mouvements de conteneurs en transbordement s'est accompagné d'une augmentation conséquente du trafic global de marchandises transbordées (figure 14.5).

Figure 14.5 : Flambée du transbordement de marchandise au port de Lomé en 2015



Source : PAL, 2015

Tout comme les mouvements de conteneurs transbordés, la figure n° 5 laisse apparaître deux phases dans l'évolution des marchandises transbordées. Une légère diminution de 2009 à 2012 et une remontée à partir de cette année suivie d'une explosion dès la fin des travaux de construction des terminaux à conteneurs en 2014. Ceci confirme les propos selon lesquels : « la structure, qui devrait être opérationnelle fin 2014, devrait se traduire par une forte augmentation de l'activité et devrait permettre d'atteindre dans une période de deux à trois ans un volume manutentionné de 400 000 à 500 000 EVP par an et à terme un volume manutentionné de 1 500 000 EVP » (PAL, 2013).

## CONCLUSION

Le plan de développement lancé en 2011 par le Togo met le port de Lomé sur la voie de son positionnement dans le cercle fermé des plus importantes infrastructures portuaires d’Afrique et du monde. L’ouverture du secteur maritime aux acteurs privés, débutée dans les années 2000, s’est soldée par la réalisation des infrastructures et équipements modernes qui permettent à Lomé d’avoir une longueur d’avance sur ses concurrents. Les énormes réalisations effectuées par le groupe Bolloré et MSC ont contribué, de manière significative, à renforcer la compétitivité du port dans la capacité d’accueil des navires et la célérité des opérations de manutention. Ce faisant, le Togo à travers son port est en train de se positionner comme une véritable plateforme de transbordement sur la Côte Ouest Africaine. La croissance exponentielle des mouvements de transbordement de conteneurs de même que ceux des marchandises dès la fin des travaux d’aménagement confirme les propos des autorités togolaises de donner au PAL une vocation à devenir le grand pôle d’éclatement et de distribution de la côte ouest-africaine.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- BANQUE MONDIALE (2008), *Au-delà des goulots d’étranglement : les Ports en Afrique subsaharienne. Diagnostics des infrastructures nationales en Afrique Subsaharienne*, Ocean Shipping Consultants Ltd, Document de référence 8, 11 p.
- BUDOC R. L. (2015), *Les ports ultramarins au carrefour des échanges mondiaux*, République Française, Conseil Économique Social et Environnemental, Les éditions des journaux officiels, Paris, 218 p.
- CHEVALLIER M. et VALLAT F. (2009), « Les très grands navires : questions et pistes de réponses », *Rapport de l’Institut Français de la mer*, France, 23 p.
- DEFARGES M.P. (2011), *Relations internationales*, Point Seuil, France, 177 p.
- DUBREUIL J. (2008), « La logistique des terminaux portuaires de conteneurs », *Mémoire de maîtrise*, Université du Québec, Montréal, 202 p.
- DUSZYNSKI J. et PRÉTERRE E. (2012), « Gouvernance des corridors de transport et des gateways », in Alix Y. (ed.), *Les corridors de transports*, Collection « Océanides », Éditions EMS, p. 119-142.
- FROST J. et ROY M.A. (2008), « Étude sur les opérations potentielles de transbordement de conteneurs selon une structure en étoile pour le transport maritime de marchandises (à courte distance) dans l’Est du Canada, *CPCS Transcom Limited* », *Rapport final*, Montréal, 153 p.

- KOMBATE Y. (2011), « Le Port Autonome de Lomé et son avant-pays », *Thèse de Doctorat Unique*, Université de Lomé, Lomé, 402 p.
- LACOSTE R. (2006), « Les nouvelles échelles du transport maritime, Institut Supérieur d'Économie Maritime (ISEMAR) », *Note de Synthèse*, n° 91, 4 p.
- MAREÏ N. (2016), « Terminalisation, spécialisation et enjeux logistiques des ports africains », Institut Supérieur d'Économie Maritime (ISEMAR), *Note de Synthèse* n° 179, 4 p.
- MATHYS C. (2010), « Importance économique des ports belges : ports maritimes flamands, complexe portuaire liégeois et port de Bruxelles », Banque nationale de Belgique, Working Paper Document, *Rapport 2008*, 98 p.
- NOËL B. (2003), « Transport maritime : Le développement de la conteneurisation », *Mémoire de fin d'études*, 444 Castro Street, Suite 900, Mountain View, California, 94041, USA, 66 p.
- PONTON E.L. (2003), « Les porte-conteneurs géants : mythe ou réalité, Institut Supérieur d'Économie Maritime (ISEMAR) », *Note de Synthèse* n° 52, France, 4 p.
- RÉPUBLIQUE TOGOLAISE (2011), « Projet de réformes économiques et du réengagement international, Étude d'Actualisation approfondie du Plan Directeur du Port Autonome de Lomé », *Rapport final, Phases 1 et 2 regroupées*, Brème/Lomé, 413 p.
- ROGNON J.L. (2015), « Les ports africains en voie de mutations », in *Supply chain magazine*, Dossier ports à conteneurs, n° 68, p. 76-78.
- PAL (2013), « Port Autonome de Lomé, la passion de l'efficacité », *Plaquette 2012-2013*, Port Autonome de Lomé, 8 p.
- SALLES B.R. (2010), « Analyse explicative sur l'évolution du transport maritime international sur les 10 dernières années et tendances récentes », République Française, *MEEDDM-DTMRP, Étude du suivi de l'offre et de la demande de transport maritime*, Paris, 40 p.
- TELOU A.M.K.C. (2010), « La concession du terminal à conteneurs du Port Autonome de Lomé comble-t-elle les attentes des usagers ? », *Mémoire de BTS*, École des Cadres, Lomé, 65 p.
- TOURRET P. (2008), « Le *feeder*, marché spécifique de la conteneurisation », Institut Supérieur d'Économie Maritime (ISEMAR), *Note de Synthèse* n° 101, France, 4 p.
- VIMENYO M. (2009), « Le trafic conteneur au Port Autonome de Lomé : Évolution et structure », in *Revue de Géographie du Laboratoire Leïdi*, n° 7, Université Gaston Berger, Dakar, p. 107-117
- VIMENYO M. (2006), « Le Port Autonome de Lomé et son arrière-pays », *Thèse de Doctorat unique*, Université de Lomé, Lomé, 243 p.
- VIMENYO M. (2013), « L'impact de la concession de la manutention sur l'évolution des mouvements de conteneurs au port autonome de Lomé »,

*in The Tunisian-Mediterranean Association for Historical, Social and Economic Studies*, Centre de Publication Universitaire, Tunis, Tunis, p. 573-593.

UNION AFRICAINE (2015), « Un plan de développement inédit pour le port de Lomé », *Transport maritime-Togo*, Publi-Information, 4 p.

## **Chapitre 15**

# **Le stationnement des véhicules poids lourds dans la zone portuaire d'Abidjan : un problème pour la ville et son port**

*Didier Beli Yao, Francis Desmos Guissa Dakouri  
et Mamoutou Toure*

### Résumé

---

Principale porte maritime de la Côte d'Ivoire, le port d'Abidjan joue un rôle essentiel dans l'économie ivoirienne. Devant la concurrence manifeste des ports de la sous-région, le port d'Abidjan se dote d'outils et de dispositifs à même de faire de lui une escale incontournable. Il a réalisé de nombreuses infrastructures et acquis de nombreux équipements favorisant une croissance continue de son trafic. Toutefois, le ralliement de l'arrière-pays se fait essentiellement par camions de type poids lourds. L'accroissement de ces moyens de transport et le manque de parking pour les accueillir entraînent leurs stationnements sur les voies d'accès au port. Cette étude vise à montrer l'impact des stationnements des camions poids lourds dans la zone portuaire sur le port et la ville d'Abidjan. La méthodologie a pris en compte la consultation de documents, des observations de terrain, des entretiens menés avec des populations résidant dans la zone portuaire, des transporteurs, des usagers et l'autorité du port. Il résulte de nos investigations que le stationnement des camions sur les boulevards de Vridi et de Petit-Bassam est dû au manque de parking à Abidjan, et à la saturation des entrepôts de stockage du port d'Abidjan. Les conséquences sont la saturation des voies d'accès au port, la réduction de la capacité de rotation des transports en commun et la surenchère des transporteurs.

**Mots-clés** : port d'Abidjan, boulevard, stationnement, camions poids lourds.

**Abstract:** Parking of heavy vehicles in the port of Abidjan: a problem for the city and its port

The main port of Ivory Coast, the port of Abidjan plays an essential role in the Ivorian economy. Faced with the obvious competition of the ports of the subregion, the port of Abidjan is equipped with tools and devices capable of making it a stopover impossible to circumvent. It has realized numerous infrastructures and acquired many equipments encouraging a continuous growth of its traffic. However, the rallying of the hinterland is done mainly by trucks of heavy truck type. The increase in these means of transport and the lack of parking to accommodate them lead to their parking on the access roads to the port. This study aims to show the impact of parking lots of heavy trucks in the port area on the port and the city of Abidjan. The methodology took into account the consultation of documents, field observations, interviews with populations residing in the port area, transporters, users and port authority. It is apparent from our investigations that the parking of trucks on the boulevards of Vridi and Petit Bassam is due to the lack of parking in Abidjan and to the saturation of the storage warehouses in the port of Abidjan. The consequences are the saturation of the access roads to the port, the reduction of the capacity of rotation of the public transports and the bidding of the carriers.

**Keywords:** Abidjan port, boulevard, parking, heavy trucks.

## INTRODUCTION

Les ports assurent à eux seuls l'essentiel du trafic de marchandises dans le monde, car 80 % du commerce mondial transite par eux, et pour nombre de pays en développement, ce chiffre dépasse 90 % (CNUCED, 2015). Le port d'Abidjan n'y échappe pas. Celui-ci joue un rôle essentiel dans l'économie ivoirienne dans laquelle il assure 90 % des échanges extérieurs et abrite 60 % du tissu industriel national (Yao *et al.*, 2015). Il a réalisé de nombreuses infrastructures et acquis de nombreux équipements favorisant une croissance de son trafic dont une part est dirigée vers les pays sans littoral de la sous-région. Au cœur de la chaîne logistique d'approvisionnement du port, le transport avec l'arrière-pays se fait par des camions de type poids lourds et le train. Opérant dans un environnement sous régional concurrentiel, le port d'Abidjan doit nécessairement rechercher la performance basée sur la qualité, le coût, la célérité et la sécurité de ses services. La réalisation de cet objectif passe entre autres par l'offre d'un séjour minimum aux navires et aux marchandises, mais aussi par la garantie d'une plus grande fluidité du trafic. La satisfaction éprouvée par rapport à la qualité des équipements por-

tuaires ne peut pas faire passer sous silence les questions de parking et de stationnement des camions poids lourds dans la zone portuaire d'Abidjan. En effet, autrefois à la périphérie de la ville, la zone portuaire d'Abidjan est depuis totalement encadrée dans le tissu urbain abidjanais et présente un paysage dense, construit, touffu, hétérogène, modelé par les activités multiples qui y ont été développées (Kaufmann *et al.*, 2009). Cette zone est devenue exiguë, depuis que la ville a rattrapé son port, mettant ainsi en relief le manque de parking et le stationnement anarchique des camions poids lourds sur les tronçons qui desservent le port. Quel est l'impact de ces stationnements sur la ville d'Abidjan et son port ? Comment les autorités portuaires gèrent-ils ce phénomène dans cet environnement devenu étroit et de plus en plus sollicité par les camionneurs ?

L'objectif de notre contribution est de montrer les impacts des stationnements anarchiques des camions poids lourds sur la ville d'Abidjan et son port ainsi que les solutions envisagées par les autorités.

La présentation des résultats est précédée par celle de la méthodologie et du cadre géographique.

## CADRE MÉTHODOLOGIQUE

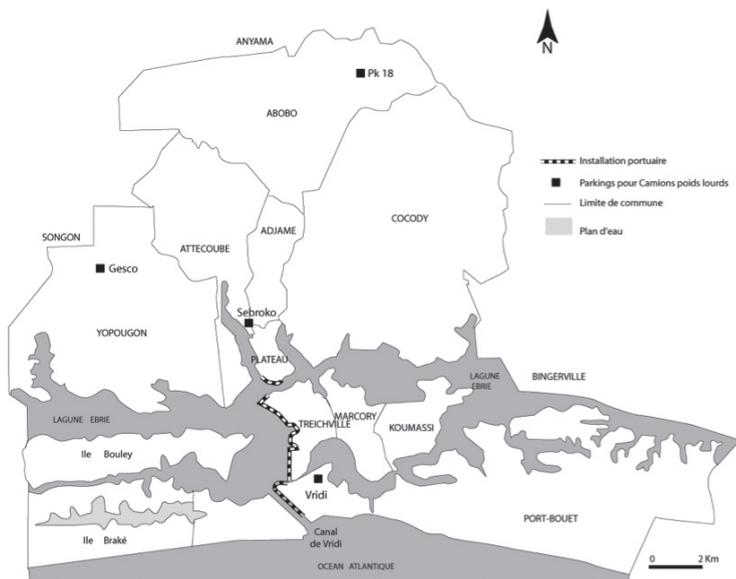
La collecte de données a nécessité un recours à la recherche documentaire et des enquêtes. La documentation a porté sur les études et travaux disponibles sur le port d'Abidjan, la ville d'Abidjan et le transport de marchandises en Côte d'Ivoire et dans la sous-région. Les enquêtes ont été axées sur des observations, des interviews, des entretiens. Les observations ont été faites sur les sites occupés par les camions de type poids lourds dans la zone portuaire et dans le District d'Abidjan. Les interviews ont été réalisées avec l'autorité du port, le District d'Abidjan, le CBC (Conseil Burkinabè des Chargeurs), les EMACI (Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire) et l'OIC (Office Ivoirien des Chargeurs). Quant à l'entretien, il a porté sur un échantillon de 105 personnes. Il s'agit de 20 chauffeurs de camions de type poids lourds, 10 chauffeurs de taxis, 10 piétons, 40 travailleurs de la zone portuaire et 25 habitants de la zone industrielle du port. Nous les avons interrogés dans le but de connaître leurs perceptions des conséquences des stationnements anarchiques dans la zone portuaire. Nos enquêtes ont été effectuées en juillet 2016 dans la zone portuaire d'Abidjan et sur les parkings d'Abobo Pk18 et Attecoubé Sébroko.

## CADRE GÉOGRAPHIQUE

Nous nous sommes intéressés aux sites de stationnement des camions de type poids lourds desservant le port d'Abidjan. On a un parking hors de la ville d'Abidjan sur l'autoroute du nord au Pk 27. Dans la ville, les parkings sont au nombre de 3, localisés à Abobo Pk18, Attécoubé Sébroko et Vridi Tri postal (figure 15.1).

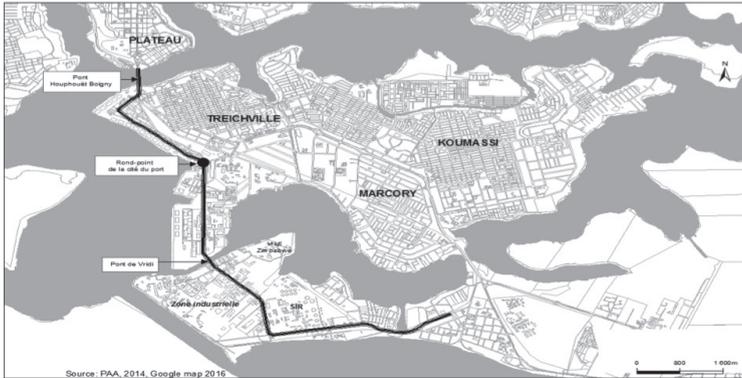
En dehors de ces parkings, dans la zone portuaire, les camions de type poids lourds occupent les parkings des entreprises et les routes d'accès au port nommés boulevard du port, boulevard de Vridi et boulevard de Petit-Bassam. Ces trois boulevards raccordés longent la zone portuaire d'Abidjan. Le boulevard du port, long de 2,8 km, part du pont Houphouët-Boigny et prend fin au rond-point de la cité du port adossée à l'Institut National de Santé Publique. 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 15.2).

Figure 15.1 : Localisation des installations portuaires et des parkings de camions de type poids lourds à Abidjan



Source : enquête de l'auteur, 2010

Figure 15.2 : Localisation de la voirie traversant le domaine portuaire



Source : PAA, 2014, Google map 2016

### 1. Une occupation anarchique des voies d'accès du port, faute d'aires de stationnement

À la construction du port, il a été aménagé deux espaces pour le stationnement des camions. Le premier a été aménagé dans la zone portuaire à Vridi Tri postal (aujourd'hui parking OIC, Office Ivoirien des Chargeurs), pour les camions en attente au port. Le second a été aménagé à la Gesco, sortie nord d'Abidjan (aujourd'hui dans la commune de Yopougon), pour le stationnement des camions en provenance de l'hinterland. Ce dernier espace de stationnement, après l'indépendance, a été accordé à la ville d'Abidjan pour sa fourrière (utilisé aujourd'hui par la Société Abidjanaise de Dépannage, SOAD). À cette époque, la ville d'Abidjan et son port n'avaient pas encore atteint l'évolution qu'ils connaissent aujourd'hui. Le problème de stationnement des camions ne se posait pas avec un trafic de moins de 2 millions de tonnes. Mais, le port d'Abidjan a connu des mutations dans son exploitation avec l'avènement de la conteneurisation et trois plans de développement, qui ont permis sa modernisation et l'acquisition de quelques équipements de pointe dont des portiques et des RTG (Yao *et al.*, 2015). Ceci a contribué au dynamisme du trafic portuaire, passant de 5 132 000 tonnes en 1970 à 10 248 000 tonnes en 1990 (Djédjé, 1996) puis à près de 22 millions de tonnes (PAA, 2015) aujourd'hui. Cependant, le problème de parking au port a commencé à se faire sentir depuis 1990. Comme solution, les autorités ont aménagé un espace ouvert à Attecoubé Seboko dont la capacité d'accueil est moins de 50 camions poids lourds. Face à l'insuffisance de la solution proposée, les camion-

neurs qui empruntent le corridor Est (Abidjan Adzopé Bouna), ont commencé à stationner, de manière inopinée, sur un espace non aménagé à Abobo Pk18. Avec ce trafic que le port d'Abidjan connaît aujourd'hui, le problème du stationnement des camions poids lourds s'est aggravé. Il s'est dégradé d'avantage avec l'indisponibilité des parkings existants. Celui de Vridi est fermé depuis 2 ans en raison de sa réfection, dans le cadre de l'aménagement du corridor Abidjan-Lagos. Quant au parking d'Attecoubé Sebroko, il sert aujourd'hui de garage aux mécaniciens de camions. En effet, plus de 70 % des véhicules de transport de marchandises dans la CEDEAO ont plus de 15 ans d'âge (N'guessan 2003), d'où leurs fréquentes pannes. Le parking d'Abobo Pk18 par contre n'intéresse plus les camionneurs. En effet, ce site ne dispose pas de services administratifs pour les formalités d'accès au port ni de service pour l'acquisition des documents qui accompagnent la marchandise. Situé à 20 km du port, le ralliement de ce dernier par les camionneurs est rendu difficile aujourd'hui par les embouteillages que connaît la ville. En plus, les camions poids lourds de marchandises sont soumis à des restrictions de circulation dans la ville d'Abidjan, par l'arrêté n° 210 du 20 juillet 2005 portant instauration de plages horaires pour la circulation des véhicules poids lourds dans la ville d'Abidjan. D'une manière générale, ces véhicules n'ont pas le droit de circuler sur l'ensemble du réseau routier abidjanais tous les jours ouvrables de 7h à 9h et de 17h à 20h, sauf en zone portuaire. En outre, les camionneurs interrogés retiennent qu'Abobo est une zone à risque où règne une insécurité notoire. Aussi, pour la plupart, ils entrent à Abidjan par l'autoroute du nord et Abobo n'est pas sur leur itinéraire. Devant l'insuffisance de parking, les camionneurs se sont créés des parkings dans les rues, aux ronds-points et sur des aires de jeux dans la commune de Treichville. Le maire de cette commune, à son tour, a aussi pris un arrêté municipal interdisant le stationnement de ces camions sur les espaces publics de sa commune. Aussi, l'autorité portuaire observant une congestion de l'enceinte portuaire par les camions poids lourds a instauré un ticket d'entrée aux camions afin de contrôler leur temps de passage dans l'enceinte portuaire. Celui-ci est passé de 3 000 francs CFA en 2010 à 10 000 francs CFA en 2015 pour une durée n'excédant pas un jour. Toutes ces décisions ont contribué à grossir le regroupement des camions sur les espaces non bâtis du domaine public de la zone portuaire d'Abidjan.

Le port d'Abidjan reçoit 27 750 camions par semaine<sup>1</sup> soit 5 211 camions par jour en provenance de la Côte d'Ivoire, des pays sans littoral (Mali, Burkina Faso et Niger) mais aussi des pays côtiers de la sous-région (Ghana, Togo). Ce sont 1490 camions qui stationnent chaque jour au port d'Abidjan. En outre, 80 % de ceux-ci le font hors parc de stationnement soit 1192 camions. Ces véhicules occupent les espaces ouverts à l'usage public sur les boulevards qui longent le port tels que la chaussée, les trottoirs et les espaces sous les lignes de haute tension. Sur le boulevard du port, l'espace ouvert à l'usage public se limite à un étroit espace réservé à la circulation automobile et piétonne. Cette artère regroupe la Direction générale du port, l'entrée principale du port, les minoteries et plusieurs services administratifs publics et privés. Le stationnement des camions de marchandises sur cette artère est interdit. Sur les boulevards de Vridi et de Petit-Bassam, les espaces ouverts à l'usage public sont plus larges. Les artères côtoient des espaces de lignes de haute tension. Le boulevard de Vridi présente une forte concentration de camions en stationnement. Ceux-ci ont envahi les trottoirs et gênent la circulation des véhicules et des piétons (photos 15.1 et 15.2).

*Photo 15.1: Camions en stationnement à l'entrée nord du boulevard de Vridi (Yro, 2014)*



*Photo 15.2: Camions en stationnement et véhicules en circulation à l'entrée sud du boulevard de Vridi*



*Source : Yao et Dakoury, 2016*

<sup>1</sup> Enquête sur le stationnement des camions au port d'Abidjan en 2015, la Direction des Études du Port Autonome d'Abidjan.

Contrairement aux navires à quai qui ne sont pas visibles de très près car séparés par la zone douanière, les nombreux camions en attente sur le trottoir du boulevard de Vridi captivent l'attention du visiteur dès son entrée sur cette partie du port. Les camions sont stationnés sur tout le long du boulevard sur les deux bords. Le boulevard de Vridi longe le port de pêche, la zone industrielle de Treichville, les quais sud (17 à 20) et le terminal à conteneurs de Vridi. Sur cette voie, débouchent les entrées du port de pêche, l'entrée des quais sud appelé entrée « Quai17 ». Le stationnement des camions se prolonge après le pont sur le boulevard de Petit-Bassam sur près de 400 m. Il leur est interdit d'occuper la partie du boulevard de Petit-Bassam qui longe les industries pétrochimiques d'où leur concentration sur une partie de la voie.

L'occupation des voies et ses environs, en zone portuaire, par les camions de type poids lourds est permanente. Toutefois, la durée d'un stationnement peut atteindre un mois.

## **2. Les autres causes des stationnements des camions**

Le port d'Abidjan a pris des mesures pour renforcer les infrastructures d'accueil des navires et de traitement du fret. Il dispose de 6 km de quais, 15 ha d'entrepôts couverts, des équipements modernes de manutention dont six portiques et des terminaux spécialisés. Toutefois, ce port reste saturé. Sa capacité d'accueil des marchandises est dépassée, les magasins, les terres-plains et les quais sont saturés. Cette saturation est due à l'attraction et au prestige du port d'Abidjan, mais aussi au réaménagement des procédures d'exportation. Celles-ci allongent le temps de passage des marchandises dans les magasins et crée une indisponibilité de ces derniers. Ce manque des infrastructures de stockage entraîne un allongement du temps de passage des marchandises dans les camions d'où leur immobilisation dans la zone portuaire. Parmi les camions chargés et stationnés sur le trottoir, on retrouve aussi ceux qui sont en attente des documents administratifs qui accompagnent la marchandise. Les camions qui transportent les marchandises en transit doivent obtenir la pose d'une balise de la chambre de commerce ivoirienne avant de prendre le départ. La Côte d'Ivoire ne dispose que 500 balises pour plus de 2 000 camions poids lourds agréés pour le transport international de marchandises. Les balises sont des traceurs ou des transpondeurs permettant à l'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC) et à la douane ivoirienne d'avoir un regard sur le camion et son itinéraire durant tout le voyage sur des écrans à partir de leurs locaux à Abidjan. Les

camionneurs attendent donc au port le retour des balises, regroupées et acheminées depuis la frontière par les services de la chambre de commerce de Côte d'Ivoire. Les camionneurs attendent aussi les clients sur le trottoir du port puisque certains clients veulent voir les camions avant d'engager un contrat avec le transporteur.

Bien que le transport terrestre des marchandises par les camions poids lourds, ait contribué pour une part importante à l'intensification du trafic du port d'Abidjan et par ricochet au développement de la ville d'Abidjan, la circulation et le stationnement de ces engins n'ont pas été pris en compte dans le double développement planifié de la ville et de son port. L'impact le plus spectaculaire de la création du port d'Abidjan et de l'intensification de son trafic est sans aucun doute la rapide transformation de la ville d'Abidjan, naguère petite ville de style colonial transformée en grande métropole moderne (Moulod, 1996). La population de la ville qui était à 125 000 habitants en 1955 est passée à 2,5 millions en 1995 puis à 4 707 000 habitants soit plus de 20 % de la population nationale (RGPH 2014). La ville d'Abidjan a connu plusieurs plans de développement (Badani et Setap, AURA, SCET) (Kaufmann *et al.*, 2009), cependant, les camions poids lourds sont assujettis à des restrictions dans la ville. Un arrêté, interdisant la circulation de ces engins à Abidjan aux heures de pointe, a été pris afin de réduire les désagréments qu'ils causent aux citoyens sur les artères de la ville. Les pouvoirs publics ont aussi pris des décisions interdisant le stationnement prolongé des véhicules sur les voies et trottoirs du District d'Abidjan, notamment le décret n° 64-212 du 26 mai 1964 portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique. Pour assurer la fluidité du trafic et améliorer par ailleurs la sécurité routière sur les voies de forte densité de trafic à Abidjan. Le maire de la ville a chargé exclusivement, au travers d'une convention signée le 26 août 1997, la SOAD de l'enlèvement des véhicules en stationnement prolongé sur la voie publique. Toutes ces mesures ne s'appliquent pas à la zone portuaire d'Abidjan puisque, l'autorité politique reconnaît le rôle que jouent ces camions dans le fonctionnement du port. Ainsi, dans l'attente d'éventuels clients, un camion peut occuper pendant un mois un espace ouvert à l'usage public dans la zone portuaire. Par contre, à San Pedro, la seconde ville portuaire ivoirienne, en lieu et place de restrictions, les autorités ont mis à la disposition des camionneurs, la gare routière municipale pour le stationnement des camions poids lourds dans le but de réguler le trafic routier dans la ville (Tapé *et al.*, 2009).

Le nombre croissant des camions poids lourds et leur stationnement dans la zone portuaire est aussi lié aux difficultés du transport ferroviaire. En Côte d'Ivoire, le transport de marchandises par train est plus économique et plus rapide que celui par camion (Yao *et al.*, 2015). Le train permettait en 2001 de convoier plus de dix millions de tonnes de marchandises (Yao, 2010), mais depuis la crise ivoirienne de 2002, le trafic ferroviaire est passé à moins d'un million de tonnes<sup>2</sup>. Confronté à la vétusté et à l'insuffisance de ses infrastructures et de son matériel roulant, le transport ferroviaire en Côte d'Ivoire soulève des inquiétudes. Dagnogo *et al.* (2012) émettent même des doutes sur l'avenir du chemin de fer en Côte d'Ivoire. L'unicité de la voie ferrée ivoirienne ne permet pas de lancer plusieurs trains de marchandises. Le temps d'attente entre deux trains est long et peut atteindre plusieurs jours. Ces désagréments du train ont amené les opérateurs économiques à se tourner vers les camions pour le transport de leurs marchandises. Le cas de la société HAGE matériaux installée à Ouagadougou est édifiant. En effet, devant les moyens insuffisants de la SITARAIL<sup>3</sup> pour le transport à temps de 5 000 tonnes de marchandise entre le port d'Abidjan et Ouagadougou, la société HAGE matériaux a dû se rabattre sur le transport par la route (PAA, 2015). Cette situation a entraîné des frais supplémentaires, de longues procédures douanières, des retards de livraison et à la fin, l'abandon du port d'Abidjan par ladite société.

### 3. Les problèmes générés par ces stationnements et les solutions envisagées

En occupant les espaces libres et ceux dévolus à la circulation des véhicules et des piétons, le stationnement des camions poids lourds donne à l'espace portuaire un paysage d'un site encombré et peu organisé. Bien que les sites où stationnent les camionneurs ne disposent pas de commodités pour un séjour prolongé, le trottoir sert ici de lieu de couchette, de lieu de culte, de lieu de restauration et de divertissement. Les camionneurs dorment dans de petites tentes, dans des hamacs sous les camions, sur des lits pico ou dans les cabines des camions. Les camionneurs préfèrent rester près de leurs camions pour en assurer la sécurité, car ils sont l'objet de vol. En effet, la sécurité des marchandises et des camions hors de la zone sous douane est à la charge des opérateurs économiques. La zone portuaire ne disposant pas d'hôtel, dormir dans une chambre revient à sortir de

<sup>2</sup> [www.bollere-transport-logistics.com](http://www.bollere-transport-logistics.com), août 2016.

<sup>3</sup> Société ivoirienne de transport par rail (Sitarail) est la société qui exploite l'unique voie ferroviaire ivoirienne.

la zone portuaire et louer les services d'un vigile pour veiller sur le camion et son contenu. À cet effet, la dépense minimum s'élève à 12 000 francs CFA par jour pour le camionneur et son apprenti, ce qui de toute évidence, alourdit le coût du séjour du camionneur à Abidjan.

La ville d'Abidjan est confrontée à une sorte de densification de l'espace public (Kaufmann, 2009) et la zone portuaire n'y échappe pas. L'occupation des abords des routes longeant le port a entraîné la création de petits garages de mécaniciens pour les petites réparations et des points de vente de nourriture pour l'alimentation des chauffeurs et des apprentis. Ces derniers sont aussi visités par de nombreux commerçants ambulants. En effet, l'espace public est le lieu de réalisation d'une multitude de petites activités à Abidjan (Couret, 1997), mais celles-ci ont été regroupées en des endroits précis dans la zone portuaire, pour des questions de sécurité et de sûreté. Toutefois, quelques petites activités se retrouvent sur les artères à cause de la présence des camions et de leurs occupants. Les sites occupés restent insalubres et connaissent de mauvaises odeurs à cause des rejets des aliments, des emballages, des excréments et urines faits sur les lieux, au pied de la clôture de la zone sous douane.

Le stationnement des camions sur les boulevards de Vridi et de Petit-Bassam entraîne un rétrécissement de ces deux voies, entrave la fluidité du trafic dans la zone portuaire, cause la dégradation des deux voies ainsi que de nombreux accidents. Les emprunter est une entreprise fastidieuse et parfois périlleuse pour l'ensemble des usagers du port et des résidents de la zone portuaire. Le parcours est jalonné de camions en stationnement qui obstruent le passage. Il est très difficile d'y circuler et avoir accès aux entrepôts mais aussi à tous les services qui y sont implantés (services portuaires, industriels et administratifs). La congestion des voies rend très difficile la liaison entre la zone industrielle de Vridi et Treichville. Les automobilistes mettent du temps pour relier ces deux territoires long de 7 km. Cette distance est parfois parcourue pendant plus d'une heure de temps par les automobilistes ce qui réduit le nombre de rotations des véhicules de transport en commun. La congestion des voies est la cause de la surenchère des taxis et la déviation des transports en commun, notamment les bus, de leur itinéraire normal. Ceci entraîne de longue attente des usagers pour avoir un véhicule de transport en commun. Les longues files d'attente aux arrêts sont monnaie courante. Pourtant cette zone concentre une forte population de travailleurs, des usagers du port et des résidents. En effet, les emplois demeurent concentrés dans le sud de la ville, précisément au port

et sa zone industrielle, alors que la majorité de la population habite dans les parties nord et ouest de la ville (Diabaté *et al.*, 1999). En outre, à Abidjan, le principal problème demeure celui du transport et de la circulation (Diabaté *et al.*, 1999). Or le transport en commun n'arrive plus à répondre aux besoins des agents et autres usagers du port à cause de la congestion des voies dans cette partie de la ville. Les populations sont parfois obligées de faire un détour par Port-Bouët et Marcory avant de rejoindre Treichville et la partie nord de la ville comprenant le Plateau, Cocody, Adjamé Yopougon et Abobo. Le pont Houphouët-Boigny et l'autoroute de l'aéroport ont été réalisés afin de répondre au souci de relier le nord de la ville à l'île de Petit Bassam (Diabaté *et al.*, 1999). Bien que le premier ouvrage soit le plus convenable pour joindre la zone du port d'Abidjan, les transporteurs empruntent l'autoroute de l'aéroport, plus longue, afin d'éviter les embouteillages causés par le stationnement des camions sur la voie dans la zone du port.

La sortie et l'entrée des véhicules de l'enceinte portuaire, sont rendues difficiles à cause des embouteillages. Les marchandises sont déplacées de la zone hors douane à la zone sous douane et vice-versa. Cependant, les embouteillages dans la zone portuaire réduisent fortement la capacité de rotation des engins. Les désagréments causés par la présence des camions sont aggravés par le comportement de certains camionneurs qui profitent de leur stationnement sur la voie publique pour faire du transbordement de marchandises, perturbant fortement le trafic en zone portuaire. Or, tout obstacle à la fluidité du trafic constitue un handicap pour la compétitivité des produits sur le marché mondial (BAD, 2015) et du port. L'excès de véhicules à l'intérieur du port, qu'ils soient en circulation ou à l'arrêt le long des voies, provoque des retards, des interruptions dans le trafic, des perturbations dans les activités et engendre un effet néfaste sur la qualité de l'environnement portuaire (Dakoury *et al.*, 2016). Plusieurs opérateurs économiques se sont plaints auprès du Directeur général du port autonome d'Abidjan de ce désordre qui ralentit les activités et impacte négativement leurs rendements. Aussi, les camionneurs en transit au port d'Abidjan se plaignent de leurs conditions d'accueil. Ils veulent abandonner le port d'Abidjan pour d'autres ports de la sous-région, plus accueillants. Face à toutes ces menaces, les autorités politiques et portuaires proposent des solutions.

Dans le but de fluidifier le trafic routier dans la zone portuaire, le Directeur général du port autonome d'Abidjan a pris une mesure le 29 octobre 2015, interdisant l'usage de la voie publique comme lieu de manutention des cargaisons des camions et les contrevenants

sont sanctionnés d'une amande de 100 000 francs CFA. Au-delà de cette solution palliative, des solutions durables sont mises en œuvre afin de réduire la congestion des voies de desserte portuaire. Aussi, pour résoudre le problème de stationnement des camions dans la zone portuaire et améliorer son image auprès des clients, l'autorité portuaire s'active pour ouvrir une plate-forme logistique et parking de camions avec toutes les commodités d'un long séjour, à 27 km d'Abidjan sur l'autoroute du nord. En outre, des travaux de remblai sont en cours dans le port sur la lagune Ebrié afin de créer des espaces de stockage de marchandises. Aussi, les autorités ont en projet la construction de nouvelles voies d'accès au port avec un pont entre Vridi et Marcory et un second, juxtaposé au pont actuel de Vridi.

## CONCLUSION

Le port d'Abidjan est un instrument important pour la promotion de l'économie de la Côte d'Ivoire, ce qui lui vaut d'être communément appelé « le poumon de l'économie ». C'est un carrefour important pour les échanges commerciaux du pays et de la sous-région et un pôle de croissance. L'afflux de camions poids lourds au port d'Abidjan peut être perçu comme un avantage profitant à l'activité portuaire. Cependant, il entraîne la congestion du trafic dans la zone du port. Les causes sont liées à l'insuffisance de parking à Abidjan, le manque d'infrastructures de stockage et les procédures longues et complexes au port. Les stationnements anarchiques des camions engendrent des problèmes de mobilité, de sécurité et d'insalubrité. Malgré l'apport de ces engins dans la croissance du trafic portuaire, vues les difficultés du transport par train, l'autorité peine à trouver une solution idoine au problème.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- 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.
- CNUCED (2015), *La gestion portuaire, étude de cas sur la gestion portuaire, Mémoires présentés lors du cycle 2012, 2014*, volume 2, Programme de formation portuaire de la CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le développement), Genève, 58 p.

- COURET D. (1997), « Territoires urbains et espace public urbain à Abidjan quand gestion urbaine et revendication citoyennes composent », in *Le modèle ivoirien en question, crises, ajustements, recompositions*, Karthala-ORSTOM p. 429-458.
- DAGNOGO F., NINOT O. et CHALEARD J.L. (2012), « Le chemin de fer Abidjan – Niger : la vocation d’une infrastructure en question », in *EchoGéo*, URL : <http://echogeo.revues.org/13131>, consulté en ligne le 25 juillet 2016.
- DAKOURY G.D.F., GONDO D. et KONE F.T. (2016), « De l’économie portuaire à la dégradation de l’environnement : le cas du port autonome d’Abidjan », in *Échange*, revue de philosophie, littérature et sciences humaine, volume 2, n° 06, Lomé, p. 383-402.
- DIABATE H. et KODJO L. (1991), « Notre Abidjan, Toujours plus haut », *Ivoire media*, mairie d’Abidjan, Abidjan, 256 p
- EDOH K. (2014), « Croissance urbaine et mobilité domicile travail dans les métropoles d’Afrique subsaharienne : le cas des actifs du Grand Lomé au Togo », *Thèse de Doctorat de Géographie*, Université de Lomé, Lomé, 370 p.
- KAUFMANN V., JACCAUND J P., CHENAL J., JOST N. et MICHON P. (2009), « Abidjan en mouvement, Étude de mobilité dans une métropole de l’ouest africain », Abidjan Côte d’Ivoire, *Énoncé théorique de master d’Architecture*, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, 219 p.
- MOULOD J M. (1996), « Les ports d’Abidjan et de San-Pedro compétition ou complémentarité ? », in *Cahier de Géographie Tropicale*, n° 4, « Économie portuaire et structuration de l’espace national », niversité d’Abidjan, IGT, Abidjan, p. 65-75.
- N’GUESSAN N. (2003), « Amélioration du transport de transit en Afrique de l’Ouest », *1<sup>re</sup> session du comité intergouvernemental préparatoire de la conférence ministérielle internationale sur la coopération en transport de transit*, New-York, juin, 47, p. 23-27.
- PAA (2013), « Port d’Abidjan, destination privilégié des pays de l’hinterland », *Info Magazine*, n°93, PPA (Port Autonome d’Abidjan), Abidjan, 54 p.
- PAA (2015), *Rapport d’activités 2015, Port Autonome d’Abidjan*, 81 p.
- PND (2012), « Diagnostic Politique, Économique, Social et Culturel », in *Plan National de Développement 2012-2015*, tome II, République de Côte d’Ivoire, Abidjan, 125 p.
- TAPÉ B J. (2004), « Économie maritime et portuaire de la Côte d’Ivoire, Étude géographique », Université de Côte d’Ivoire, *Thèse d’État*, Abidjan, IGT, tomes I, II, III, 876 p.
- TAPÉ B J. et N’GUESSAN A.A.B. (2009), « Les parkings de stationnement dans la régulation des trafics entre les ports et leurs *hinterlands* : le

cas du parking FED de San Pedro », in *Revue ivoirienne des lettres arts et sciences humaines*, ENS Abidjan, Abidjan, p. 243-254.

YAO B.D. (2010), « Étude de la distribution de la viande importée par voie maritime en Côte d'Ivoire », *Thèse unique de Doctorat de Géographie*, Université de Cocody, Abidjan, 258 p.

YAO B.D. et KALLO V. (2015), « Dynamique de l'approvisionnement du marché à bétail du District d'Abidjan », in *Revue de géographie tropicale et d'environnement (GEOTROPE)*, n°2, Édition universitaire de Côte d'Ivoire (EDUCI), Abidjan, p. 86-96.

YAO B.D. et TAPÉ B.J. (2015), « La contribution du développement du port d'Abidjan au projet d'émergence de la Côte d'Ivoire », in *Revue de Géographie du LARDYMES (AHOHO)*, n° 14, Université de Lomé, Lomé, p. 202-211.



## Chapitre 16

# Le port, la plaque tournante de l'industrie pétrolière en Côte d'Ivoire

*Fernand Séka Ayenon*

### Résumé

---

La Côte d'Ivoire, petit acteur en production pétrolière ne comble ses besoins que par l'importation de ces produits provenant des pays africains (Angola, Cameroun, Égypte, Nigeria et Sénégal), européens et latino-américains (les Caraïbes et le Venezuela). La totalité de son fret extérieur en la matière, se fait par voie maritime. En effet, l'industrie pétrolière ivoirienne (hormis l'exploitation) se déroule en aval dans la zone portuaire d'Abidjan. Cette présente étude vise à déterminer la performance des différentes infrastructures pétrolières disponibles au PAA (Port Autonome Abidjan) permettant à l'autosuffisance du pays en hydrocarbures.

La méthode de collecte de données a reposé sur une revue bibliographique et d'enquêtes de terrain auprès des autorités portuaires d'Abidjan et des industries pétrolières. Les résultats ont révélé que tous les terminaux d'approvisionnement de la Côte d'Ivoire en hydrocarbure se localisent dans la zone portuaire d'Abidjan. Qu'il s'agisse d'apportement ; équipements servant au chargement et déchargement des tankers, des industries de raffinage et de stockage et des équipements de rayonnement de ces produits à l'intérieur du territoire et des pays environnants servant à la consommation. Outre, l'importation, la production locale transite par le port à travers des pipelines reliant les plateformes d'exploitation. La concentration de la quasi-totalité des activités pétrolières dans la zone portuaire fait du port d'Abidjan, la zone par excellence du trafic pétrolier.

**Mots-clés** : Côte d'Ivoire, industrie, pétrole, port, trafic.

## Abstract

---

Ivory Coast, a small player in oil production, meets its oil needs by imports of these products from African country (Angola, Cameroun, Egypt, Nigeria and Senegal), Europeans and Latin-Americans (Caribe's and Venezuela). Its entire cargo outside in the field, is done by sea. Indeed, the Ivorian oil industry (excluding operation) takes place downstream in the port of Abidjan. This study aims to determine the performance of various oil facilities available to the AAP (Port Abidjan) enabling self-sufficiency of hydrocarbons countries. The data collection method was based on a literature review and field surveys of port authorities in Abidjan and oil industries. The results revealed that all supply terminals in the Ivory Coast in these products are located in the port of Abidjan. Whether pier; equipment used for loading and unloading tankers, refining and storage industries and radiation equipment for these products within the territory and surrounding countries for consumption. Moreover, import, local production through the port through pipelines connecting the operating platforms. The concentration of almost all petroleum activities in the port area is the port of Abidjan, the area's premier oil traffic.

**Keywords:** Ivory Coast, industry, oil, port, traffic.

## INTRODUCTION

L'économie nationale, à l'instar de celle du monde, est de plus en plus maritimisée et le calcul de certains indices aide à se faire une idée des potentialités de développement des pays et de leurs ports (Kablan, 2000). L'ouverture de la Côte d'Ivoire sur la mer favorise à plus d'un titre les échanges commerciaux avec le reste du monde. À cet effet, plus de 70 % des marchandises et plus de 90 % des échanges de nos jours transitent par les ports *via* la mer et ses services maritimes (Tapé, 2004). Les ports ivoiriens et surtout le Port Autonome d'Abidjan (PAA) ne restent pas en marge. Ils se présentent ainsi comme un puissant instrument de l'économie réelle à même d'apporter un souffle au pays, notamment dans un contexte de crise financière mondiale. Pour des experts, chaque pays se trouve en quête d'une bouffée d'oxygène économique à travers le développement ciblé d'un secteur d'activité donné. Les principaux aménagements amorcés depuis la percée du canal de Vridi et la construction de grandes infrastructures portuaires montrent l'importance stratégique de ce lieu privilégié. L'activité portuaire se trouve dans cette dynamique, et la Côte d'Ivoire ne demeure pas en reste avec notamment le Port Autonome d'Abidjan (PAA), qui apparaît comme une fenêtre ouverte sur le monde en matière d'importation

et d'exportation. Selon des sources proches de l'administration portuaire, le Port Autonome d'Abidjan (PAA) a enregistré au terme de son exercice 2015 un trafic total de marchandises de 21, 926 millions de tonnes. Il s'agit en général des produits pétroliers, des marchandises générales, des produits agricoles et des produits de pêche. 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 PIB ivoirien passe par le port (Brou, 2015).

Le PAA connaît d'intenses activités d'échanges de marchandises avec l'extérieur parmi lesquels, les hydrocarbures se trouvent en pôle position. Ils représentent plus de 1/3 du trafic maritime global de marchandises qui transitent par le port en 2015, soit un trafic en produit pétrolier de 7 582 537 tonnes pour 21 926 247 tonnes (PAA, 2015). Mieux, cette zone regroupe presque tous les terminaux pétroliers existants en Côte d'Ivoire. Ils partent des appontements aux unités de stockage en passant par les unités de traitement et de distribution des hydrocarbures exceptés les terminaux de relais de stockage de Yamoussoukro et de Bouaké.

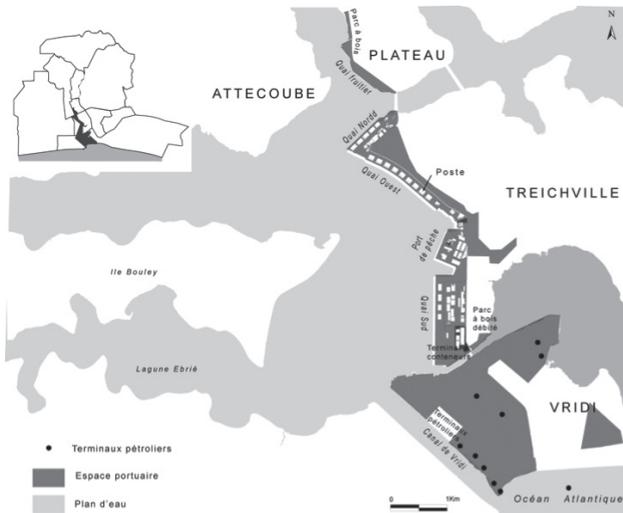
## MATÉRIEL ET MÉTHODE

### 1. Présentation de la zone d'étude

La zone d'étude fait partir de l'espace abidjanais et se trouve à cheval entre les communes de Treichville, du plateau et celle de Port-Bouët (Vridi) avec une extension sur l'île Boulay (figure 16.1).

Le PAA s'étale en majeure partie sur le front lagunaire dans la commune de Treichville. Il s'étend sur une superficie de 1860 ha dont 860 ha de domaine terrestre et 1000 ha de plan d'eau. Cet espace est composé de 15 ha d'entrepôts de stockage couverts et de 35 ha de terre-plein. Il dispose de 6 km de quais de 7 à 11,5 m de TE (Tirant d'Eau) et de plusieurs terminaux spécialisés (6). Il s'agit des terminaux à conteneurs, fruitier, minéralier, bois, pêche et surtout les terminaux pétroliers. Ces derniers sont de deux natures ; les appontements (5) qui sont des équipements servant au chargement et déchargement des tankers se situant sur le front de mer reliés par des pipelines pour desservir d'autres types de terminaux se situant précisément dans la partie nord du port à Vridi ainsi que les unités de transformation (SIR), de stockage et de distribution (GESTOCI, SHELL etc.).

Figure 16.1 : Localisation de l'espace de l'étude



## 2. Technique de collecte des données

Pour cette étude, deux techniques de collectes de données ont été utilisées : la recherche documentaire et l'enquête de terrain. La recherche documentaire a été faite dans la bibliothèque de l'IRD (Institut de Recherche pour le Développement), sur le net et la consultation des articles. Elle a permis d'avoir des informations générales sur le sujet. Pour l'enquête de terrain, une observation et une enquête par questionnaire ont été faites. L'observation a permis de se rendre compte de la présence des infrastructures pétrolifères. Le questionnaire a été adressé aux populations portuaires (celles habitant dans les communes de Treichville et de Port-Bouët) et surtout dans des structures en charge des hydrocarbures se situant dans le port, dans le but d'obtenir des informations nécessaires quant au trafic et à la destination des produits pétroliers issus des plateformes offshore ivoiriennes et ceux importés et qui empruntent la voie maritime.

La taille de l'échantillon ( $n$ ) a été calculée en utilisant la formule de Fisher :  $n = \frac{t^2 p(1-p)}{e^2} \cdot \frac{N}{N-1}$ , avec  $N$  : taille de la population-mère ;  $e$  : marge d'erreur à 5 % (valeur type :  $e = 0,05$ ) ;  $t$  : paramètre de risque d'erreur liée à l'intervalle de confiance (pour 95 % de niveau de confiance,  $t = 1,96$ ) ;  $p = 0,226$  qui est une valeur statistique pour majorer la taille de l'échantillon.

Ainsi pour une population portuaire abritant les terminaux pétroliers (les communes de Treichville et de Port-Bouët) de 521 613 ha-

bitants (RGPH, 2014), l'enquête a été menée auprès de 269 personnes exerçant dans ces terminaux dont 162 sur le front de mer dans le port et 107 dans les unités de traitement, de stockage et de distribution des produits pétroliers. Elle s'est déroulée dans la première semaine du mois de septembre 2016. La méthode d'échantillonnage choisie, est le tirage stratifié. À l'aide d'un GPS de type GARMIN et un système de mesure de distance métrique, chaque zone a été divisé en trois strates homogènes pour prélever ensuite un échantillon dans chaque strate. Le choix des personnes à visiter dans chaque strate s'est fait par un tirage aléatoire.

## RÉSULTATS ET DISCUSSIONS

### 3. Activités industrielles et portuaires

#### 3.1. *Les activités industrielles*

Les activités industrielles en Côte d'Ivoire sont localisées pour la plupart sur le littoral Est et particulièrement dans les zones portuaires. Près de 60 % de ces industries se retrouvent dans les ports d'Abidjan, cette localité compte 3 zones industrielles dont la zone de Yopougon, de Koumassi et celle de Vridi. Ainsi donc, la Région des lagunes est la plus industrialisée du territoire national. Ses industries sont principalement le Bâtiment et les Travaux publics avec la présence de grands groupes industriels internationaux : les français SETAO, COLAS, Bouygues, Jean Lefebvre et le suisse Holcim.

L'industrie pétrolière avec la production d'hydrocarbures en amont (forage de puits de pétrole au large de la côte en off-shore), a développé en aval, l'installation de plusieurs unités de transformation, de stockage et de distribution (Ayonon, 2013). Cela a engendré l'implantation d'industries chimiques avec les raffineries de pétrole (SIR), le stockage (GESTOCI, SHELL, etc.) et un port pour hydrocarbures (les appointements).

De nombreuses autres industries comme celle de la cimenterie, de pétrochimie, d'huilerie, etc. sont installées non loin ou dans le port. Il faut noter que le PAA joue un rôle très important dans l'industrie. Elle préfère s'installer en ces lieux pour minimiser les coûts de transport des matières premières et des produits finis ou semi-finis prêts à l'exportation sachant que le monde actuel se caractérise par l'interdépendance des économies nationales (Kablan, 2000).

### 3.2. Le trafic des marchandises au PAA

Les différentes marchandises suscitées qui desservent le Port Autonome d'Abidjan sont d'origine diverse. La particularité des produits a permis de les classer en deux grands groupes. Ils vont des produits pétroliers aux marchandises générales (tableau 16.1).

Tableau 16.1 : Structure du trafic réalisé au Port d'Abidjan (en tonnes)

Rubriques	2013	2014	2015	strc. 2015 %	Var. % 15/14
Produits pétroliers	7 740 337	6 986 446	7 582 537	34,36	8,5
dont pétrole brut <i>Offshore</i>	1 115 269	900 638	1 260 546	–	40,0
Marchandises générales	13 097 305	13 162 060	13 603 021	62,0	3,4
dont produits de pêche	638 923	664 446	740 688	3,4	11,5
Total trafic maritime	21 476 565	20 812 952	21 926 247	100,0	5,3

Source : PAA, 2015

Les statistiques portuaires relèvent deux grandes catégories de marchandises qui transitent par le port d'Abidjan. Elles sont constituées en occurrence de produits pétroliers qui représentent 34,36 % du trafic portuaire et 62 % de marchandises générales. Le poids des marchandises révèle que le trafic des hydrocarbures est plus de la moitié (1/2) de celui des produits généraux. Ils se composent de dérivés de pétroles à savoir l'essence, le gasoil, le bitume, le DDO (Diesel Distrillate Oil), le fuel, *etc.* transformés par la Société Ivoirienne de Raffinage (SIR) et du pétrole brut offshore. Le trafic des hydrocarbures devient incontournable dans le Port Autonome d'Abidjan puisque celui dessert les pays frontaliers comme le Ghana, le Burkina Faso, le Mali et le Niger en produits pétroliers. Les échanges extérieurs des pays de l'hinterland qui transitent par le PAA atteignent 70 % (Brou, 2015). Cependant, le pays n'exporte pas que le pétrole, il en importe puisqu'il n'est pas un gros producteur de brut. La production cumulé offshore pour l'année 2015 ne s'élève qu'à 1 260 546 tonnes soit 7 fois le trafic en hydrocarbures du port. Il faut noter qu'il s'agisse de brut ou de dérivés de pétrole, ces produits sont transformés ou stockés dans divers terminaux se trouvant au port d'Abidjan.

#### 4. Les différents terminaux pétroliers au PAA

Ils se constituent d'unités de transformation, des appontements pétroliers en mer et dans le port et des unités de stockage et de distribution.

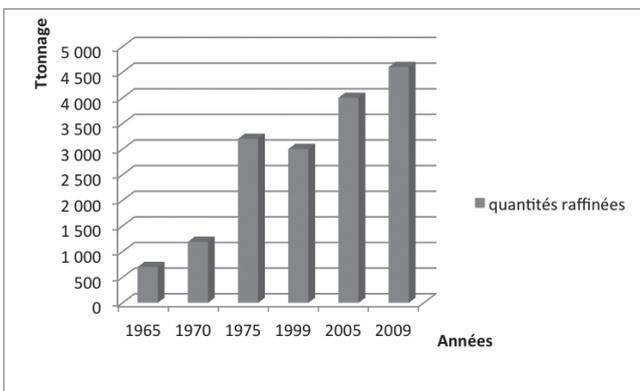
##### 4.1. Les unités de transformation

###### 4.1.1. SIR : Société Ivoirienne de Raffinage

Elle est créée le 3 octobre 1962 par le gouvernement ivoirien avec le concours de groupes pétroliers internationaux. Elle assure le raffinage du pétrole brut et l'approvisionnement de la Côte d'Ivoire en produits pétroliers. D'une superficie de 40 ha, elle s'est agrandie au fil de l'accroissement de ses capacités, pour atteindre 80 ha et elle se situe dans la zone portuaire. De nouvelles unités, installées après le démarrage de la première le 10 août 1965 en fonction de la demande, ont permis d'augmenter le volume de production. Grâce à la haute technicité et aux performances de ses installations, la Côte d'Ivoire est l'un des rares pays à posséder un hydrocraqueur. La SIR a progressivement étendu son rayon d'intervention hors de la zone de desserte initiale composée de la Côte d'Ivoire, du Mali et du Burkina-Faso à l'ensemble du continent africain et parfois au-delà.

Les raffineries sont, en général, des infrastructures considérables, traitant des dizaines, voire des centaines de milliers de barils de pétrole brut jour tel que représentés par la figure 16.2.

Figure 16.2 : Évolution de la capacité de traitement de la SIR de 1965 à 2009



Source : SIR, 2010

Le raffinage consistait simplement à l'origine, en la distillation du pétrole, pour séparer les hydrocarbures plus ou moins lourds. La dis-

tillation sous pression atmosphérique s'est vue compléter d'une distillation sous vide, qui permet d'aller plus loin dans la séparation des hydrocarbures lourds. Au fil du temps, nombre de procédés ont été ajoutés, dans le but de maximiser la production des coupes les plus profitables (essence et gasoil, entre autres) et de diminuer celle de fioul (Le fioul est un combustible dérivé du pétrole, classé dans les ressources énergétiques fossiles, impliqué dans la...) lourd, ainsi que de rendre les carburants plus propres à l'emploi (moins de soufre, de particules et de métaux lourds). Ces procédés qui notamment comprennent le reformage, le désasphaltage, la viscoréduction, la désulfuration, l'hydrocraquage, utilisent beaucoup d'énergie (sous forme de chaleur – dans le langage courant, les mots chaleur et température ont souvent un sens équivalent : Quelle chaleur ! – et d'hydrogène).

Ces unités industrielles sont dotées d'installations spécifiques pour la transformation du brut en produits utilisables. Elles reçoivent de la matière première du bassin sédimentaire ivoirien, puis approvisionnées par d'autres pays producteurs de pétrole naturel comme le Nigeria, l'Angola et le Venezuela etc. Equipée de deux unités de distillation atmosphérique de 75 000 barils/jour et d'un hydrocraqueur de 18 000 barils/jour, la SIR traite aujourd'hui plus de 4 millions de tonnes par an, contre 700 000 tonnes en 1965. Deux postes sont disponibles en mer pour des cargaisons respectives de 80 000 et de 250 000 tonnes pour alimenter la raffinerie en brut. Elle a une disposition géographique qui en fait le carrefour stratégique par rapport à ses marchés, ce qui favorise la commercialisation de ses produits. Les principaux produits obtenus après transformation des matières brutes sont d'abord les produits semi-raffinés (butane, reformat, essence léger, kérosène-jet et pétrole lampant, gasoil léger et lourd et du bitume) et les produits raffinés finis (essence ordinaire, essence super, Diesel Distrillate Oil : DDO et le fuel ou *heavy vaccum oil*).

Par ailleurs, l'observation de la figure 16.2 montre des quantités de produits pétroliers transformées par la SIR au cours des années. Ces unités permettent de satisfaire la clientèle nationale et internationale.

En dépit de la forte transformation du pétrole brut par la SIR, l'objectif de l'État était d'optimiser encore plus le fonctionnement de la Société Multinationale de Bitume (SMB) et de la SIR par la création d'une synergie entre elles afin d'améliorer le rendement des installations et poursuivre la réduction du taux de protection de la SIR. Elle prête ses services à d'autres pays de la sous-région qui viennent faire le craquage de leur pétrole brut en Côte d'Ivoire.

#### 4.1.2. SMB : Société Multinationale de Bitume

Avec l'avènement des sociétés nationales, la SMB est mise en place en 1976 pour satisfaire les besoins nationaux en bitume. Elle démarre réellement ses activités en avril 1978 pour coordonner la politique de bitumage des routes en Côte d'Ivoire. Elle a un capital de 1,218 milliards de FCFA reparti entre la SIR (53,3 % d'actions), les privés ivoiriens (20,98 %), la PETROCI (20 %) et SHELL-CI (5,74 %).

Elle transforme les matières premières importées et celle fournies par la SIR en produits spécifiques selon les marchés. La SMB permet aussi d'avoir une gamme de produits diversifiés que sont les bitumes pures (40/50 éléphant pour les trottoirs, 60/70 bélier pour les routes, 80/100 gazelle pour les aéroports et les bitumes fluidifiés-le cut-back 0/1 et 400/600 pour le revêtement des routes). Ces deux ensembles sont complétés par des unités de transformation des dérivés pétroliers en lubrifiants pour les moteurs à explosion. Il s'agit des unités de SIFAL et LUBTEX, situées à la zone industrielle du port d'Abidjan.

#### 4.1.3. Unités de dégasolinage

L'unité nationale de dégasolinage est créée en septembre 2001 sous l'initiative de la PETROCI pour la transformation du gaz naturel en produits utilisables. Cette société à économie mixte a pour objectif de livrer au marché du gaz pétrole liquéfié (GPL) à partir du gaz naturel. Cette unité de dégasolinage a une capacité de traitement de 4 millions de m<sup>3</sup> de gaz naturel. Quant à UMIC (United Meridian International Corporation), elle est une société privée qui a contribué à la prospection et à la recherche des hydrocarbures en offshore. Elle exerce, par ailleurs, dans la transformation du gaz naturel en produits combustibles. Elle livre au marché local du butane pour satisfaire les ménages à travers des prestataires de services que sont les unités de stockage et de distribution.

### ***4.2. Les appontements pétroliers***

Les appontements sont des plates-formes fixes en bois ou en fer supportées par des pilotis servant de quai d'amarrage et équipés d'installation aménagés pour l'import-export de produits pétroliers.

Le port d'Abidjan dispose d'un poste sur bouée en mer pouvant accueillir des navires de plus de 250 000 tonnes sans limitation de tirant d'eau, deux postes pour le chargement et le déchargement des

produits pétroliers reliés aux installations de la Société Ivoirienne de Raffinage par pipeline et de cinq appontements dont celui de PETROCI et de la SIAP (photo 16.1). Les deux appontements disposent respectivement des caractéristiques suivantes : déplacement maxi : 40 000 tonnes ; longueur maxi : 200 m ; largeur (Panamax) : 32,20 m ; et T.E. maxi : 33' (10,06 m) pour le premier ; et un déplacement maxi de 35 000 t ; d'une longueur maxi de 180 m ; et d'un T.E maxi de 31' (45 m).

*Photo 16.1 : Un terminal pétrolier disposant de plusieurs postes au PAA*



Concernant les expéditions, la SIR dispose de trois appontements pour des cargaisons de 15.000 à 30.000 tonnes. Il s'agit de C.B.M (SIR I) dont la longueur mini/maxi : 170/270 m avec un tirant d'eau (T.E) maxi est de 46' soit 14 m et supportant une cargaison de 80 000 t., S.P.M (SIR II) avec une longueur mini de 200 m et un T.E de 69' (21m) et supportant 250 000 t. de cargaison (PAA, 2016).

### ***4.3. Unités de stockage et de distribution***

#### **4.3.1. Entité principale de stockage : GESTOCI**

Ce domaine du circuit du pétrole est confié à une structure semi privée, la GESTOCI (société de Gestion des Stocks pétroliers de Côte d'Ivoire). Elle a été créée en 1983 dans le but de gérer les dérivées du brut traitées venant de la SIR et appartenant à l'État et d'autres sociétés ou la distribution de ces produits pétroliers. Aujourd'hui, société d'économie mixte de type particulier, elle a un capital de 240 millions de FCFA. Elle se répartit entre compagnies pétrolières étrangères et nationales. Le gouvernement veut se désengager en privatisant les 3 dépôts d'Abidjan (capacité de stockage 877 800 m<sup>3</sup>), Bouaké (46 000 m<sup>3</sup>) et Yamoussoukro (31 000 m<sup>3</sup>) enregistrés dans les comptes de la PETROCI comme l'indique le tableau 16.2 ci-dessous. Elle détient à cet effet, 12,5 % contre 87,5 % des actions pour

l'ensemble des groupes pétroliers privés et gérés par la GESTOCI. Ces grands dépôts stockent divers produits pour le ravitaillement des différentes localités nationales voire internationales.

*Tableau 16.2 : Statistiques des capacités des principaux carburants dans les grands dépôts de Côte d'Ivoire*

Sites de produits finis	Abidjan	Bouaké	Yamoussoukro
Super Carburant	83 600 m <sup>3</sup>	11 200 m <sup>3</sup>	6 000 m <sup>3</sup>
Carburant auto	17 900 m <sup>3</sup>	11 200 m <sup>3</sup>	3 200 m <sup>3</sup>
Gas oil	64 900 m <sup>3</sup>	6 400 m <sup>3</sup>	6 400 m <sup>3</sup>
<i>Distillate Diesel Oil</i>	117 300 m <sup>3</sup>	11 800 m <sup>3</sup>	11 800 m <sup>3</sup>
Pétrole lampant	31 600 m <sup>3</sup>	6 300 m <sup>3</sup>	3 300 m <sup>3</sup>
Total	877 800 m <sup>3</sup>	46 900 m <sup>3</sup>	30 700 m <sup>3</sup>

*Source : enquête GESTOCI, 2008*

On peut constater selon le tableau 16.2 que le dépôt d'Abidjan est le dépôt principal de stockage des produits pétroliers raffinés. Il possède 877 800 m<sup>3</sup> de produits finis, ce qui représente plus de 11 fois la capacité des deux autres dépôts cumulés. Ces chiffres montrent la densité du trafic pétrolier dans la partie sud du pays et plus particulièrement dans la zone portuaire d'Abidjan.

En ce qui concerne la distribution des produits pétroliers, la GESTOCI a cédé une part de ses actions aux sociétés de distribution telles que B.P : British Petroleum (vendue à ELF).

#### 4.3.2. Compagnies ou multinationales de stockage

Cette entité privée présente deux (2) cas d'activités bien distinctes. Elle est le lieu d'entrepôt de stockage des produits pétroliers pour les membres du GPP (Groupement des Producteurs de Pétrole), puis comme lieu d'enlèvement des commandes des autres compagnies. Ces installations (AOT : Abidjan Operating terminal et MSTT : Mobil Shell Texaco Total) ont une capacité de stockage de 71 000 m<sup>3</sup> répartie en deux (2) sites différents (SHELL et MOBIL). Ces produits transformés et stockés par la suite proviennent, pour la plupart, de divers horizons puisque la Côte d'Ivoire n'est pas un gros producteur d'hydrocarbures.

## 5. Flux d'hydrocarbures dans la zone portuaire

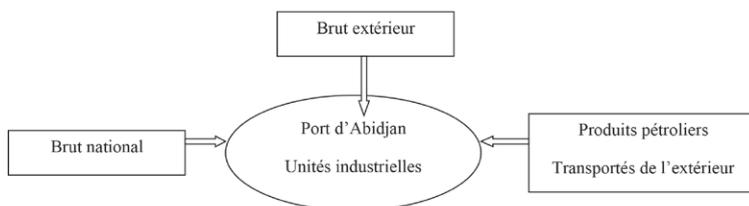
Le littoral ivoirien, particulièrement la zone portuaire d'Abidjan reçoit des produits pétroliers d'horizons divers. Les unités de transformation installées dans les sites industriels du Port Autonome d'Abidjan (PAA) sont approvisionnées en pétrole brut et réceptionnent les produits pétroliers finis ou semi-finis.

### 5.1. Provenance des hydrocarbures

La Côte d'Ivoire, depuis l'époque coloniale, a toujours importé deux types de produits pétroliers. Il s'agit du pétrole brut et des produits pétroliers transformés. Au-delà des importations, le pays malgré sa faible production et ses puissantes unités de transformation exporte du pétrole sous ses différentes formes. Ces produits importés proviennent de plusieurs pays du monde. Il s'agit des marchés africains (Angola, Cameroun, Égypte, Nigeria et Sénégal), européens et l'Amérique latine (les Caraïbes et le Venezuela).

Il faut noter que les trafics pétroliers maritimes sont la conjugaison de trafic régulier avec les principaux clients du pays et irréguliers avec une faible sollicitation dans l'année. La SIR raffine davantage le brut de la sous-région. Le Nigeria est le principal fournisseur de la Côte d'Ivoire en pétrole brut. Les tonnages importés de ce pays représentent les  $\frac{3}{4}$  de brut raffiné à la SIR (Pétroci, 1988). Ainsi donc, le processus d'approvisionnement du PAA en frets pétroliers est fait de produits provenant de l'extérieur et de l'intérieur illustré par la figure 16.3.

Figure 16.3: Principales sources d'approvisionnements du PAA en produits pétroliers



Source : enquête, 2010

Les produits pétroliers qui arrivent au port d'Abidjan proviennent des pays Africains et latino-américains (Venezuela) pour la plupart et évidemment la production locale de brut ivoirien. Qu'il s'agisse du brut ou des produits pétroliers semi-finis ou finis, une partie du brut ivoirien arrive au port pour son exportation vers les pays occidentaux et une autre partie est utilisée dans le raffinage du pétrole lourd provenant des pays fournisseurs cités. L'enregistrement des tankers au PAA permet d'apprécier le rythme d'approvisionnement des unités industrielles ivoiriennes en frêts pétroliers. Ces produits transformés sont des produits semi-finis et finis en provenance des raffinages de la côte africaine (Sénégal, Togo, Nigeria, Angola...). Elles alimentent la Côte d'Ivoire soit en produits utilisables (butane), soit en matières premières (résidus atmosphériques) depuis 1963.

Ces produits augmentent ainsi le trafic pétrolier ou rythme d'approvisionnement en pétrole au port d'Abidjan. La Côte d'Ivoire, du fait de sa puissante raffinerie (la SIR) faisant office de pionnier en matière de craquage en Afrique subsaharienne, voit le trafic pétrolier augmenter. Même au plus fort moment de la crise politico-militaire de 2002, le trafic maritime et plus précisément l'importation de produits bruts destinés au raffinage a connu une faible baisse avec une reprise en 2004 (PAA, 2006). Les données sur le trafic maritime pétrolier (import-export) et celui de l'hinterland depuis 2012 à 2015 sont consignées dans le tableau 16.3.

Tableau 16.3 : Trafic maritime des produits pétroliers (en tonnes)

Rubriques	2012	2013	2014	2015	Var. % 2015 / 2014
Importations	4 590 853	4 575 038	4 195 765	4 671 025	11,3
Exportation	3 938 596	3 165 299	2 790 681	2 911 512	4,3
dont Pétrole brut <i>Offshore</i>	1 569 755	1 115 269	900 638	1 260 546	40,0
Trafic total des prod. Pétroliers	8 529 450	7 740 337	6 986 446	7 582 537	8,5

Source : PAA, 2016

L'analyse du tableau 16.3 révèle que le trafic de produits pétroliers a connu une nette augmentation entre 2014-2015 avec une variation de 8,5 %. L'approvisionnement du pays en hydrocarbures est fait en majeure partie par voie maritime à plus de 90 % (Ayenon, 2013). Il concerne les importations qui tendent à augmenter au fil des années de volume au détriment des exportations qui connaissent une chute

relative. Ce fait trouve sans doute sa raison dans la forte demande en consommation d'hydrocarbures avec l'implantation d'industries suite à la reprise de la croissance. La production locale de brut en Côte d'Ivoire ne cesse d'évoluer en dent de scie. Cependant, elle a connu une variation de 40 % entre 2014 et 2015. Aussi, faut-il ajouter que depuis 2001, la demande de produits finis sur le marché local et sur le marché de l'hinterland est très forte. Face à cette demande, la SIR répond par la performance de ses installations permettant au pays d'exporter plus de pétrole sous forme de produits semi-finis. Ainsi donc, le Port Autonome d'Abidjan connaît une croissance globale du trafic dans l'activité pétrolière qui passe de 6 836 437 tonnes en 2001 à 10 132 798 tonnes en 2006 (PAA, 2006).

### *5.2. Transport des hydrocarbures*

Le transport des hydrocarbures (pétrole brut et gaz naturel) et celui de ses dérivés se font à travers deux grandes voies en tenant compte de la distance. On utilise des navires pétroliers (voie maritime) et/ou des pipelines (oléoducs ou gazoducs) pour les longues distances. Pour des trajets plus ou moins courts, des voies terrestres (routier ou chemin de fer) sont empruntées.

Le trafic maritime est un facteur essentiel dans les échanges internationaux. En Côte d'Ivoire, le trafic (import-export) du brut et du gaz occupe une place importante dans le transport maritime, et est assuré par les navires pétroliers. Ils assurent les transports massifs à grandes distances.

Dans le but d'améliorer le transport des hydrocarbures, des progrès ont été réalisés avec l'utilisation des oléoducs et gazoducs appelés pipelines. L'exploitation des hydrocarbures utilise largement les possibilités qu'offrent l'électronique, l'automatisme et la télécommande. Des pipelines sont utilisés soit pour le transport du pétrole brut pour la mise à la disposition des raffineries, soit des produits raffinés pour le ravitaillement des dépôts intermédiaires au départ des raffineries. L'industrie ivoirienne du pétrole dispose pour ces raisons d'un réseau de pipelines actuellement en service, tant pour le transport de pétrole brut et de produits finis que pour le transport de gaz naturel. Ce sont :

- les pipelines reliant la SIR aux installations de réception de chargement et de déchargement des pétroliers. Ces canalisations interviennent dans le trafic import (brut et gaz naturel) – export (brut et produits finis) ;

- la canalisation entre la SIR et les sociétés de production : FOXTROT dispose du plus grand réseau d'oléoducs et gazoducs ; CNR, OCÉAN ENERGIE ;
- entre FOXTROT et la Centrale thermique d'Azito ;
- les canalisations assurant le transport des produits finis de la SIR aux dépôts de premières classes (GESTOCI, MSTT, AOT) dont les conduites ne sont pas sous-marines ;
- la canalisation reliant les dépôts de la GESTOCI d'Abidjan et de Bouaké est en cours de réalisation.

Quant au circuit de distribution des produits pétroliers à l'intérieur du pays et vers les pays limitrophes comme le Mali, le Burkina Faso, le Niger et le Ghana, il se fait par la voie terrestre. Des chargements de produits raffinés prêts à être utilisés sont convoyés dans des camions citernes vers des stations de service à partir des dépôts de premières classes à l'intérieur du pays. Le marché de Gaz de Pétrole Liquéfié (GPL), de butane et de propane ne représente qu'une quantité relativement modeste au plan national soit une moyenne de 120 000 t. par an (Konan et N'guessan, 2004). Contrairement aux importants tonnages de produits liquides, ce secteur commence à prendre une part importante dans la commercialisation des produits pétroliers en raison de la politique étatique tendant à freiner l'utilisation du bois de chauffe et de préserver le reste du couvert forestier, se trouvant dans un état alarmant.

Les unités industrielles de transformation assurent à la Côte d'Ivoire son indépendance énergétique surtout en ressources pétrolières. Il s'agit de la production de gaz naturel prête à être utilisée par les entreprises et l'ensemble des produits transformés par des usines ou industries et la majeure partie exportée vers d'autres pays. Les produits des unités industrielles de transformation de la zone portuaire suivent deux circuits distincts avant d'atteindre les marchés et ménages du pays.

## CONCLUSION

Le Port Autonome d'Abidjan est une zone stratégique dans l'approvisionnement du pays en hydrocarbures. Il concentre en son sein la quasi-totalité des infrastructures pétrolifères. Ces terminaux pétroliers font partie des plus performants de la sous-région ouest africaine ainsi que les unités de traitement du brut de la SIR. Le perfectionnement de ces équipements en matière de pétrole permet au

PAA d'accroître son trafic (import-export) et d'augmenter son tirant d'eau qui est passé de 13,5' à plus de 16' dans le souci d'accueillir des tankers à gros porteur.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ANO H K P. (2013), *Le littoral ivoirien : Milieu, acteurs, usages et conflits*, 37 p.
- AYENON F. (2013), « Pollution par les hydrocarbures du littoral Est ivoirien », *Thèse de Doctorat unique*, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, 330 p.
- BROU O. (2015), « Le traitement des navires de pêche au port d'Abidjan », *Rapport de master*, 20 p.
- KABLAN N.H.J. (2000), « Les arrières pays des ports ivoiriens », *Thèse de Doctorat 3<sup>e</sup> cycle*, Université de Cocody-Abidjan, IGT, 359 p.
- KONAN F. et N'GUESSAN F. (2004), *Distribution et commercialisation des hydrocarbures à partir du Port Autonome d'Abidjan*, 157 p.
- PAA (2006), « Statistiques portuaires du trafic de marchandises », *Rapport d'activités, 2001-2005*, p. 2-3.
- PAA (2015), « Statistiques portuaires du trafic de marchandises », *Rapport d'activités du PAA 2012-2015*, p. 3.
- PETROCI (1988), *Synthèse Pétrolière de Côte d'Ivoire*, Abidjan, 20 p.
- RGPH (2014), « Résultats globaux du RGPH », *Rapport du secrétariat permanent du comité technique du RGPH*, Abidjan, p. 4.
- TAPÉ B.J. (2004), « Économie maritime et portuaire de la Côte d'Ivoire, Étude géographique », Université de Côte d'Ivoire, *Thèse d'État*, Abidjan, IGT, tomes I, II, III, 876 p.

## Chapitre 17

# L'impact du port sur la dynamique des industries à Abidjan (Côte d'Ivoire)

*Norbert N'Goran Kouakou, Seydou Ouattara  
et Joseph Hassy N'Guessan Kablan*

---

### Résumé

De nombreuses études ont montré le rôle du port dans l'expansion du tissu industriel abidjanais. Elles mettent bien peu en exergue cependant une cartographie de l'évolution spatiale et typologique des industries. Cet article a pour objectif de mettre en évidence l'impact de l'outil portuaire sur la dynamique de l'aménagement industriel d'Abidjan. La collecte des informations a été possible grâce à une documentation consultée et à une série d'enquêtes et d'observations menées dans la ville. Les résultats obtenus démontrent d'une part des mutations des espaces industriels et d'autre part une évolution typologique de leurs constituants.

**Mots-clés :** Abidjan (Côte d'Ivoire), port, dynamique urbaine, aménagement industriel.

---

### Abstract

Many studies have shown the role of the port in Abidjan industrial expansion. They put little stressed, however, a mapping of spatial and typological evolution of industries. This article aims to highlight the impact of port tool on the dynamics of the industrial development of Abidjan. The collection of information was possible through a document review and a series of surveys and observations made in the city. The results show firstly mutations industrial spaces and also a typological evolution of their constituents.

**Keywords:** Abidjan (Ivory Coast), port, urban dynamics, industrial development.

## INTRODUCTION

Pour réduire les coûts de transports des matières premières utilisées, les industries veulent que l'usine soit dans le port et le bateau dans l'usine ou encore l'usine soit les pieds dans l'eau d'où le développement industriel dans tous les grands ports du monde avec l'installation d'industries dans la zone portuaire (Kablan, 2008). Cette logique suscite la création de Zone Industriale-Portuaire (ZIP) sur les plateformes portuaires pour permettre aux entreprises de faciliter l'évacuation de leurs produits transportés par voie maritime ou même de recevoir les matières premières nécessaires au fonctionnement des industries. Mais aussi, en dehors de la ZIP, les industries cherchent-elles à s'établir dans d'autres espaces qui soient le plus proche possible du port.

Toutefois, à l'instar de la plupart des pays africains, la Côte d'Ivoire accuse encore des choix limités d'équipements lourds à même de créer des espaces économiques d'envergure. L'opportunité dont elle dispose n'est autre que de valoriser le magnifique outil portuaire laissé par la colonisation (Tapé, 2004). Instrument d'aménagement du territoire, le port réunit un ensemble de propriétés aux effets structurants de l'espace (Dembélé, 1996). C'est le cas du port d'Abidjan, première porte océanique de la Côte d'Ivoire, qui a joué un rôle déterminant dans la mise en place progressive du tissu industriel de la ville (Dubresson, 1989 ; Kouakou, 2014). La conséquence évidente de cet état de fait est la modification du paysage urbain depuis l'outil portuaire jusqu'aux périphéries. Le port a joué un rôle prépondérant dans la création ou l'évolution de la ville qui l'abrite.

La politique de localisation des zones industrielles est inscrite dans le premier plan d'urbanisme d'Abidjan en 1926, sinon depuis la création de la ville, articulée autour du port. En réalité, le pouvoir colonial a explicitement fondé sa volonté de favoriser les liaisons fonctionnelles des zones industrielles avec les infrastructures portuaires, tout en tirant un parti maximum des caractéristiques du site d'Abidjan (Dubresson, 1989). À peine entrée dans la période de souveraineté et s'inspirant quelque peu de cette stratégie, la Côte d'Ivoire a continué d'aménager d'autres espaces pour des activités de transformation dont la réglementation n'a pas pris soin de doter de spécialisation rigoureuse en ce qui concerne leur fonction d'accueil.

Mais, après quelques années de pratiques, certaines zones industrielles sont envahies par des habitats. « *L'État est donc poussé à la négociation ; et bien souvent celle-ci conduit au déclassement*

*des îlots entiers sur les zones industrielles* » (Yapi-Diahou, 2000). Toutefois, ces difficultés ne sauraient empêcher l'État ivoirien à poursuivre sa politique de promotion de l'industrie et de développement portuaire. Pour ce faire, il réserve dans le périmètre urbain d'Abidjan et les villes environnantes d'importants espaces d'aménagement industriel de plus de 2 264 ha dont 600 ha exclusivement affectés dans les sites d'extension du port (PAA, 2011 ; Kouakou, 2014).

La littérature montre bien peu cependant une cartographie dynamique de l'expansion spatiale et typologique des industries. Dès lors, la question de recherche qui fonde cet article est la suivante : quels sont les effets du port sur le développement des industries abidjanaises ? L'hypothèse de travail adoptée stipule que le port est un outil essentiel à la mise en place des activités industrielles dans l'espace urbain et périurbain d'Abidjan.

## APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

L'approche méthodologique s'appuie d'abord sur une revue de la littérature orientée sur trois thématiques : le port, les industries et les interactions entre les deux. Dans cette même perspective, deux structures étatiques, en l'occurrence l'Institut National de la Statistique (INS) et la Chambre de Commerce et de l'Industrie (CCI) ont mis à notre disposition leurs données statistiques sur les industries, que nous avons dépouillées, analysées et croisées. À ce niveau, ce sont les établissements répondant à la définition stricte du concept d'industrie qui ont été pris en compte. En effet, il est admis que l'industrie regroupe l'ensemble des activités qui produisent des richesses par la mise en œuvre des matières premières. Il s'agit ici de la transformation des matières premières en produits finis et semi-finis. Ainsi, l'analyse n'a pu retenir qu'environ 269 unités de transformation dans l'ensemble des structures étudiées. Sont donc exclues les unités de simple stockage, l'extraction et les établissements de service ainsi que la production d'eau et d'énergie électrique. Concernant le bâtiment et les travaux publics, ce sont les unités de fabrication des éléments intervenant dans la construction qui ont été retenues, à l'inverse des autres établissements caractérisés par une discontinuité majeure entre leur localisation et leur production proprement dite (entreprise de construction et de promotion immobilière par exemple).

Ensuite, des interviews ont été menées auprès de personnes ressources en charge des activités portuaires et industrielles. En effet, deux responsables de l'autorité portuaire et trois du côté du ministère de l'industrie ont été enquêtés. Le sujet abordé est relatif à la planification des aménagements portuaires et industriels d'Abidjan. Ces enquêtes sont complétées par des interviews diligentées auprès de 25 promoteurs d'usines (échantillon de près de 10 %) afin de recueillir les informations relatives à la typologie et la date de début des activités.

Enfin, l'observation du terrain a permis de compléter la cartographie des zones industrielles et de s'apercevoir de leur nouvelle dynamique. Toutes ces informations ont été analysées et traitées manuellement.

## RÉSULTATS

Les aménagements industriels liés au port d'Abidjan ont connu des évolutions tant au niveau spatial que typologique.

### 1. L'évolution des aménagements industriels liés au port d'Abidjan

L'histoire de l'aménagement industriel à Abidjan remonte aux premières ambitions coloniales d'associer le port aux espaces dédiés au secteur secondaire.

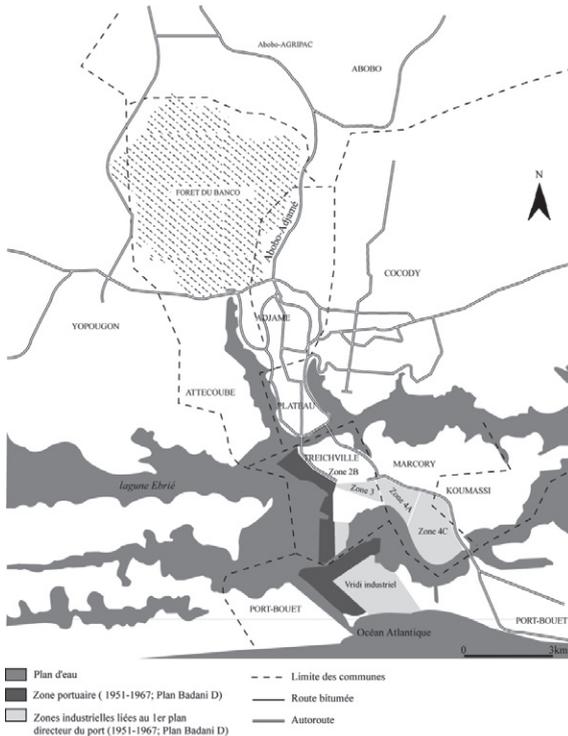
#### *1.1. Le premier plan directeur du port associé aux zones industrielles n° 1 à 4*

L'emprise spatiale des activités industrielles répond aux soucis de l'arrêté N°160/D du 10 avril 1943 comptant aménagement des zones industrielles sur l'île de Petit-Bassam et sur la rive occidentale du Banco. Mais, le Plan Badani de 1952 a mis l'accent sur la réalisation d'un front industriel en bordure de la lagune, programme consécutif à l'ouverture du canal de Vridi (23 Juillet 1950) et la réalisation du premier plan directeur du port (1951-1967). C'est ainsi que l'île de Petit-Bassam a abrité les premières infrastructures portuaires et les anciennes zones industrielles numérotées 1, 2B, 2C, 3, 4A, 4C (Figure 17.1).

Hormis la petite zone 1, au nord de Treichville dans l'outil portuaire quasiment vide d'usine et souvent ignorée, la localisation des autres anciennes zones dans la ville se présente comme suit :

- la zone industrielle 2 s'étend sur 4 000 m<sup>2</sup> limitée au nord par le boulevard Valéry Giscard d'Estaing, à l'est par la rue longeant l'Est du parc des sports de Treichville ; au sud et à l'ouest par la ligne de chemin de fer ;
- la zone industrielle 3 (3 000 m<sup>2</sup>) est un espace contigu à la zone 2, bordée au nord par l'autoroute, au sud la lagune et à l'ouest se trouve l'hôpital de Treichville ;
- la zone industrielle 4 totalise une superficie de 3 000 m<sup>2</sup> divisée en zones A et C. La zone 4A (2 000 m<sup>2</sup>) se localise au nord par le lotissement de Marcory qui la sépare par le Boulevard Valéry Giscard d'Estaing ; sa partie est fait frontière avec la rue Pierre et Marie Curie ; au sud et à l'ouest on rencontre respectivement la lagune et la zone 3. La zone industrielle 4C (1 000 m<sup>2</sup>) a les mêmes limites que 4A dans sa partie nord mais à l'est se dresse le lotissement de Koumassi, au sud le Boulevard et à l'ouest la rue Pierre et Marie Curie.

Figure 17.1 : Les différentes zones industrielles du 1<sup>er</sup> plan directeur

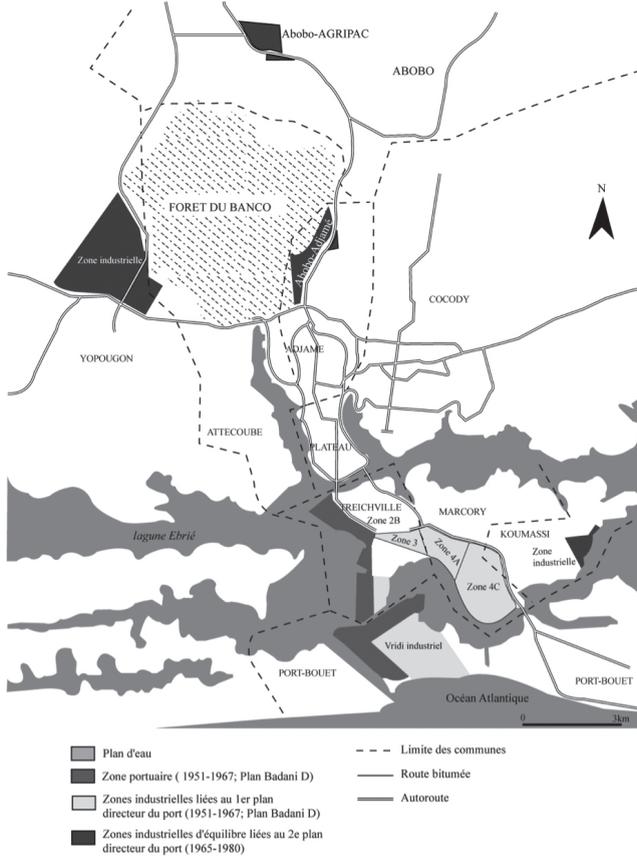


Source : Orstom, 1984, Dubresson, 1989

**1.2. Le deuxième plan directeur du port et la question d'articulation aux zones industrielles « d'équilibre »**

Les demandes de terrains industriels devenant croissantes, l'État décide de la création d'espaces industriels aménagés à Yopougon, Koumassi, Abobo-Sud, Abobo-Nord et sur la presqu'île de Vridi (Figure 17.2).

Figure 17.2 : Les différentes zones industrielles du 1<sup>er</sup> et du 2<sup>d</sup> plan directeur



Source : ORSTOM, 1984, DUBRESSON, 1989

Les grandes lignes de cette politique liée au deuxième plan directeur du port ont eu pour résultats :

- la réalisation en remblais hydraulique de la digue de Vridi (140 ha) ;
- le remblaiement de 522 ha sur la presqu'île de Vridi ;

- les zones « d'équilibre » d'Abobo-Adjamé (36 ha), Abobo-Agripac (80 ha), Koumassi (183 ha) se localisant à l'est de la commune de Koumassi et Yopougon (700 ha) située à l'ouest du district d'Abidjan, dans la zone géographique Abidjan Nord.

Cependant, la question qui se pose est celle d'articuler l'outil portuaire à ces nouveaux espaces relativement éloignés. À part Vridi qui se situe à proximité immédiate (moins de 5 km), les quartiers de Koumassi et Adjamé sont distants de 5 à 10 km et ceux de Yopougon et d'Abobo à plus de 10 km du port (tableau 17.1).

*Tableau 17.1 : Distances entre les quartiers abritant les zones industrielles et le port*

N°	Distance par rapport au port	Quartiers
1	Proximité du port : moins de 5 km	Vridi
2	Moyennement éloignés : de 5 à 10 km	Koumassi, Adjamé
3	Éloignés du port : plus de 10 km	Yopougon, Abobo

*Source : Tapé, 2004*

Sans plus tarder, la solution s'est trouvée dans la réalisation de certaines voies rapides : les voies express Agban-Banco et Agban-Abobo, le boulevard lagunaire Ouest entre le pont Houphouët-Boigny et le carrefour d'Agban, la voie de liaison directe entre la zone industrielle de Banco et Yopougon.

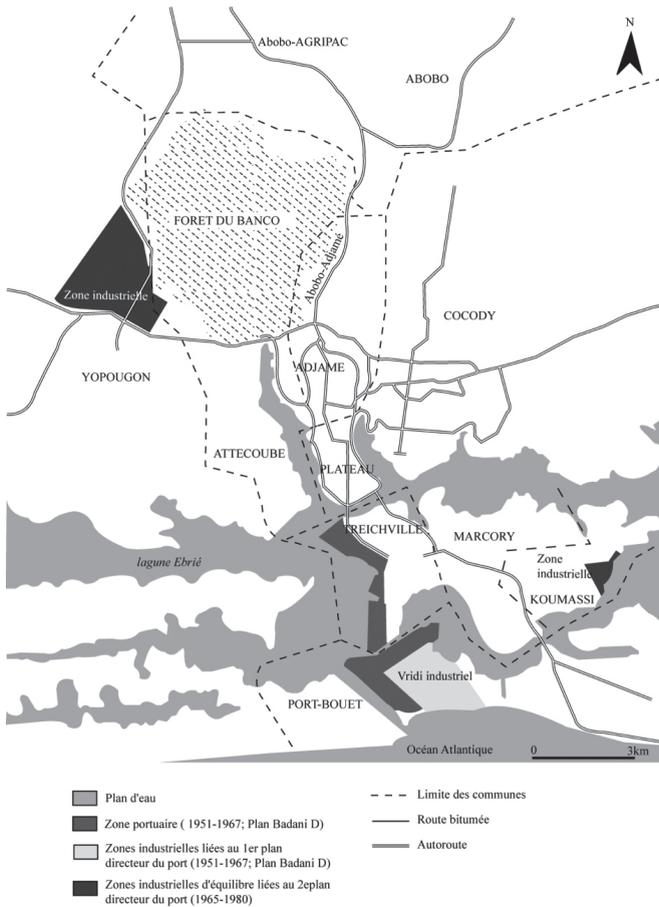
### ***1.3. L'emprise spatiale restante et la structure de l'industrie après déclassement de certaines zones***

À Abidjan, les zones industrielles souffrent de problèmes de saturation permanente. Mais, la saturation dont elles sont victimes n'est pas le simple fait de congestion des installations exclusivement industrielles; elles sont aussi sujettes à des occupations anarchiques de l'habitat qui finissent par s'imposer. Aux détournements massifs des terrains industriels de leurs missions initiales s'ajoutent également des aménagements sous-exploités qui voient leurs superficies se rétrécir pour faire place aux lieux d'habitation. C'est le cas des zones industrielles d'Abobo. Autant de raisons essentielles qui ont poussé l'État à les déclasser, déclassement qui a, par ailleurs, commencé depuis 1960 avec la zone 4C et qui a touché finalement les zones 2, 3 et 4A en tant que zones industrielles pour satisfaire les besoins de terrains d'habitation. À l'exclusion des zones d'Abobo-Agripac (80 ha) et Abobo-Adjamé (36 ha) insuffisamment exploitées ou «mé-

langées» à l'habitat, Abidjan dispose actuellement de trois véritables zones industrielles (Figure 17.3) de 1328 hectares réparties comme suit :

- la zone industrielle de Yopougon : 645 hectares ;
- la zone industrielle de Koumassi : 183 hectares ;
- la zone industrielle de Vridi et la zone portuaire : 500 hectares.

*Figure 17.3 : Les véritables zones industrielles existantes dans le périmètre urbain d'Abidjan*

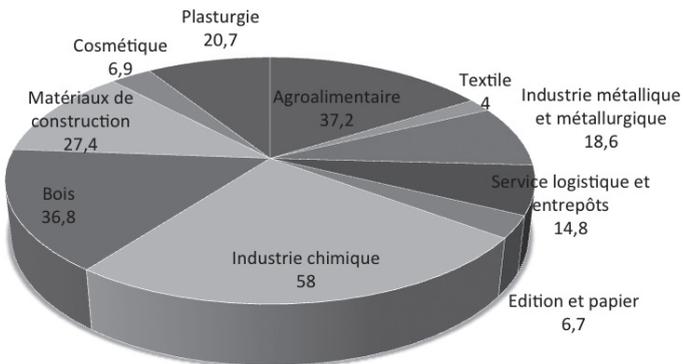


*Sources : Orstom, 1984, Dubresson, 1989, enquêtes personnelles, 2014*

#### ***1.4. Les demandes pressantes en terrains industriels et les zones projetées ou en cours de réalisation***

L'absence de terrains industriels aménagés et viabilisés constitue un handicap majeur au développement de l'industrie en Côte d'Ivoire. Pendant que s'opère un mouvement de disparition progressive des espaces dévolus aux installations des usines, les demandes de terrains se multiplient. L'évaluation de la demande actuelle en terrains permet d'élaborer des solutions à court terme et de mieux planifier le programme d'aménagement des nouvelles zones industrielles dans le cadre du schéma directeur du Grand Abidjan. Selon le ministère de l'Industrie et des Mines, 93 % des demandes formulées en 2013 portant sur des terrains industriels sont situés à Abidjan et ses environs. Sur 141 demandes en attente de décision d'affectation, 4 ont été effectuées en 2011, 39 en 2012 et les 98 qui restent datent de 2013. La surface totale demandée est de 231 ha soit une surface moyenne de lot demandé de 1,6 ha. Les intentions d'investissement associées aux demandes enregistrées s'élèvent à 180,9 milliards de FCFA. La figure 17.4 montre la ventilation des demandes par secteur industriel. La plus forte demande est l'industrie chimique (25 % de superficie du total demandée) suivie de l'agroalimentaire et de la transformation du bois qui ont chacune des parts égales à 16 %, puis les matériaux de construction (12 %). Le reste des demandes se situe en deçà de 10 %. Il s'agit de la plasturgie (9 %) de l'industrie métallique et métallurgique (8 %), des services logistiques et entrepôts (6 %), la cosmétique et l'industrie d'édition et papier (3 % chacune), enfin le textile (2 %).

*Figure 17.4 : Les superficies de demandes actuelles de terrains par secteur industriel*



Source : ministère du Commerce, de l'Artisanat et de la Promotion des PME, 2013

Ce sont là les impératifs d'une projection future des aménagements industriels. Plusieurs sites ont été alors identifiés à Abidjan et ses alentours pour satisfaire les demandes de terrains sans cesse croissantes et faire la promotion de l'industrie ivoirienne (figure 17.5). Le décret n° 2000-669 du 6 septembre 2000 portant approbation du schéma directeur du Grand Abidjan définit les activités industrielles projetées. D'abord ce schéma prend en compte le développement du port dans le cadre de son troisième plan directeur. En effet, sentant la saturation des infrastructures existantes et dans l'esprit du hub-port futur d'Abidjan, les autorités portuaires et politiques envisagent de vastes opérations projetées sur deux espaces.

Figure 17.5 : Les zones industrielles projetées à Abidjan et ses environs



Sources : BNETD, 1998-2000 et enquêtes de terrain 2016

Le premier espace concerne les alentours du port où on envisage la réalisation d'un terminal RO-RO, d'un 2<sup>e</sup> terminal à conteneurs au quai Sud et le remblaiement d'une zone de 300 ha avec la création d'une station de traitement de déchet dans la baie de Bietry. Le deuxième concerne l'extension du port sur de nouveaux sites. Au départ dans les années 1980, trois sites étaient retenus : le cordon littoral, l'île Boulay, et Locodjro. Malheureusement, Locodjro a été abandonné depuis 2012 pour des raisons de coûts élevés de réalisation. Ces différentes zones d'extension du port seront jouxtées de réserves industrielles où les unités seront plus concentrées sur le cordon littoral. En dehors de la zone portuaire, le schéma de structure industrielle à long terme prévoit à Abidjan et ses environs, les aires d'occupation des unités de transformation. Il s'agit d'An-

yama-Ebimpé avec 165 ha de superficie, Abobo-Akéikoi (466 ha), Bingerville (265 ha), Grand-Bassam (504,4 ha) et l'extension de la zone industrielle de Yopougon. À ces différents aménagements, il faut ajouter l'est de la baie du Banco projeté depuis les années 1960 en cours de réalisation.

Par ailleurs, une bonne politique de projection d'activités de telle envergure est menée conjointement avec la création d'infrastructures de communication. C'est donc un projet couplé d'une véritable toile de communication et des ponts pour assurer la liaison entre les zones de production. Ainsi, à côté de la densité du réseau routier projeté à moyen et long terme, on a également prévu de créer et renforcer la voie ferroviaire dans la ville d'Abidjan.

Ces différents modes de transport permettront aux camions ou aux trains de faire la navette entre les zones industrielles, pas seulement pour convoier les hommes qui y travailleront, mais plutôt pour leurs ravitaillements en intrants ainsi que les sorties d'extrants destinés à la distribution nationale comme étrangère. Le port sera toujours au centre de la convergence des axes de circulation en liaison avec les zones de production.

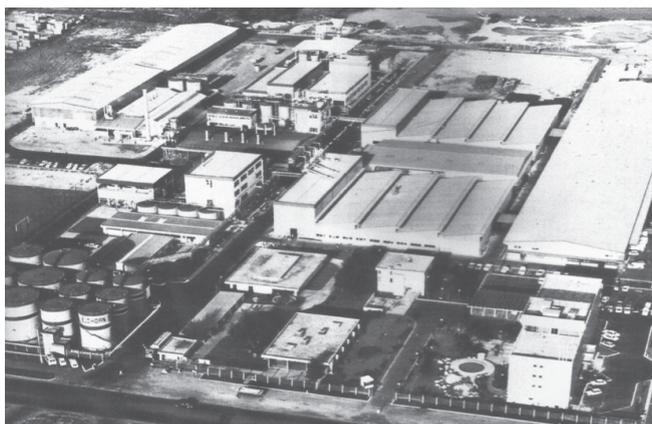
Au nombre des ouvrages réside la nouvelle voie express qui traversera la commune de Yopougon du Nord au Sud jusqu'à Azito, franchira la lagune par un pont pour atteindre l'île Boulay. Le prolongement de la voie express raccordée au pont de l'île Boulay franchira également le canal de Vridi pour donner plus d'accès facile à Grand-Bassam, puis Assinie et à la route internationale menant au Ghana et au Nigeria. Cette liaison routière sera soutenue par une voie ferroviaire entre Anyama et l'île Boulay. Un second itinéraire rapide contournera Abidjan par le Nord. Il prolongera le boulevard François Mitterrand en contournant Bingerville pour atteindre Grand-Bassam en passant par un futur pont, celui d'Eloka. Couplés avec des liaisons inter-quartiers qui seront facilitées par une série de ponts jetés entre la Riviera et Marcory, le Plateau et Yopougon, Yopougon et Boulay-Est, ces deux axes majeurs formeront un grand périphérique qui reliera les trois premières capitales (Grand-Bassam, Bingerville et Abidjan) (Kwakou, 2014).

## 2. La typologie du tissu industriel lié à la présence du port

### 2.1. La spécialisation des zones industrielles est sommaire

Les mécanismes d'aménagement de l'espace permettent de saisir l'impact des ports dans la mise en place de l'industrie depuis les places portuaires jusqu'à leurs hinterlands. Les jalons d'une véritable production manufacturière en Côte d'Ivoire ont été jetés dans les années 1960. Les premières entreprises post-coloniales se sont consacrées à la fabrication des produits finis destinés au marché local, produits qui étaient auparavant importés. Ce sont les industries d'import-substitution. Dès lors, la zone portuaire de Treichville et la zone industrielle de Vridi sont des aires de localisation privilégiées d'unités d'import-substitution. Elles regroupent essentiellement des huileries telles qu'UNILEVER (photo 17.1) et COSMIVOIRE<sup>1</sup>, la transformation de cacao (UNICAO, CHOCODI, SOPAL, SNCV, SIFCA), de torréfaction de café (TORICAF, NESTLÉ), des établissements dangereux ou insalubres de raffinage et de conditionnement d'huiles lubrifiantes (SIR), de conditionnement de poissons thon (SCODI, PÊCHE ET FROID), des minoteries (GMA), etc.

*Photo 17.1 : Une vue aérienne des établissements « UNILEVER »*



*Crédit photo : UNILEVER, 2016*

La zone de Yopougon, la plus grande abrite des entreprises dominées par l'industrie des cosmétiques, des peintures (AFRIC INDUSTRY), des matières plastiques (MIPA, NOVAPLAST) et l'agro-industrie dont l'agroalimentaire composée de confiseries (SICOA), de production de lait (EUROLAIT), de pâtes et beurre de cacao (MICAO, CEMOI-CI), etc.

<sup>1</sup> Les unités UNILEVER, COSMIVOIRE ainsi que les autres citées ne sont pas en nombre exhaustif, elles ne sont que les exemples représentant les types d'industries concernés.

La zone de Koumassi est réservée aux PME/PMI et aux unités polluantes dominées par la transformation de plastiques (ABI-PLAST, LATEX INDUSTRIE). Elle compte aussi la transformation de bois (BATIWOOD, TECHNIBOIS), les industries métalliques et mécaniques (TOLE IVOIRE, SOTRA INDUSTRIE), etc.

Mais quels renseignements présentent la structure d'ensemble des différentes zones ? Cette étude conduit certainement à la compréhension du paysage de l'appareil industriel dans la ville et les préoccupations que cela peut susciter.

## 2.2. La structure industrielle des zones industrielles existantes

À l'instar de l'industrie ivoirienne la structure dans l'ensemble des zones aménagées d'Abidjan est numériquement dominée à 35 % par la branche chimie et hydrocarbure. Cette dernière est composée de la transformation du caoutchouc et les matières plastiques au taux de 44 %, essentiellement regroupées dans la zone industrielle de Yopougon (tableau 17.2).

Tableau 17.2 : L'ossature industrielle dans les zones industrielles existantes

Branches	Vridi et zone portuaire	Koumassi	Yopougon	TOTAL
<b>Chimique et hydrocarbure</b>	27	16	52	<b>95</b>
<b>Mécanique métallique électrique</b>	39	7	12	<b>58</b>
<b>Alimentaire agroalimentaire, tabac</b>	34	3	18	<b>55</b>
<b>Textile et habillement</b>	08	4	6	<b>18</b>
<b>Bâtiment travaux publics</b>	4	0	6	<b>10</b>
<b>Bois</b>	3	0	8	<b>19</b>
<b>Papiers et imprimerie</b>	4	2	8	<b>14</b>
<b>Total</b>	119	40	110	<b>269</b>

Sources : INS/BDF, Chambre du Commerce et d'Industrie (2013) ; enquête personnelle (2016)

Les sous-secteurs constitués de raffinerie de pétrole ou production de gaz, la chimie, les cosmétiques et corps gras, les pharmaceutiques, les produits vétérinaires, engrais et phytosanitaires représentent 55 %. La branche mécanique, métallique et électrique occupe 22 % et se trouve majoritairement implantée à Vridi et dans la zone portuaire, 67 %. Ce sont des unités de première transformation de métaux, la menuiserie mécanique et métallique, de fabrication de machines et d'équipements électriques, de montage d'automobiles, de chantiers navals, aéronautiques et ferroviaires dont les plus importants sont les chantiers de la CARENA dans la baie du Banco et SOTRA INDUSTRIE pour la fabrication de bateaux-bus à Koumassi. Elle est suivie des industries alimentaires et agroalimentaires, soit 20 % implantées essentiellement à Vridi et dans la zone portuaire avec 62 %. Les différents sous-secteurs regroupent des pâtisseries, des grains, des farines, la transformation du café-cacao, du lait, de la canne à sucre, des confiseries, les conserveries de poissons, des fruits et légumes, les usines de boissons, d'eau de table et de glace. La branche composée du textile et de l'habillement (d'unités de filature, tissage de coton ou de sisal et fabrique de chaussures) et celle de la transformation du bois (scieries, menuiseries, déroulage du bois) ont des parts identiques de 7 %. Enfin, l'industrie de papier et d'imprimerie qui composent aussi des cartonneries et l'industrie des bâtiments et travaux publics (cimenteries-matériels de construction) ont des parts respectivement de 5 % et 4 %. Le faible taux de 4 % est dû à la crise du bâtiment qui a commencé depuis les années 1980 et qui perdure.

En définitive, l'appareil de production à Abidjan présente une typologie dominée par les industries légères facilement acceptables dans les zones d'habitat. Ce qui pourrait expliquer en partie le courage exacerbé de certains acquéreurs de terrains à vouloir disputer les lots réservés aux unités de transformation lorsqu'ils sont contraints au manque de terrains d'habitation. Aussi, la zone de Vridi est-elle l'aire d'occupation des industries dangereuses ou encore des unités relativement polluantes qui se fixent dans la zone industrielle périphérique de Koumassi à proximité de la lagune.

### ***2.3. Un aperçu succinct des activités dans les réserves industrielles projetées***

Dans le cadre du schéma directeur du Grand-Abidjan, divers types d'industries se profilent à l'horizon aussi bien sur les nouveaux sites d'extension du port que sur les réserves précitées. Si certains

lieux des aménagements futurs ne présentent pas encore une idée claire des types d'industries à déployer, d'autres par contre font cas des catégories d'activités de transformation à installer. Ces derniers sont l'île Boulay, cordon littoral, Est de la baie du Banco, et Grand-Bassam. Seront donc construites essentiellement en arrière des prochains quais, sur l'île Boulay, des cimenteries ; des unités de raffinerie et d'autres industries liées à la pétrochimie qui seront accueillies au niveau du cordon littoral.

Concernant les réserves hors du domaine portuaire, l'Est de la baie du Banco en pleine construction actuelle reçoit déjà une société de fabrication de béton (Photo 17.2). À Grand-Bassam, cette vaste zone franche de biotechnologie, des technologies de l'information et de la communication baptisé « Parc Technologique Mahatma Gandhi », le VITIB recevra des unités d'assemblage d'ordinateurs.

*Photo 17.2 : Vue des installations de la société « INCIBETON » en cours de construction à l'est de la baie du Banco*



## DISCUSSION

Les résultats ont montré que la dynamique des industries à Abidjan est tributaire de l'existence d'un port en eau profonde. Alors, l'hypothèse de travail stipulant que le port est un outil essentiel à la mise en place des activités industrielles dans l'espace urbain et périurbain d'Abidjan est confirmée.

Le premier des résultats met en exergue les évolutions spatiales des zones industrielles. Parties du pourtour immédiat du port, la localisation des industries s'est poursuivie dans les communes abidjanaises qui offrent toujours une possibilité de communication à moindre coût avec le port. Dans cette même perspective, des études

sur les relations entre le port et les localisations industrielles ont été déjà menées. À cet effet, Dubresson (1983) soutient que plus de la moitié des industries et entreprises installées à Abidjan en général et dans la zone portuaire en particulier sont le fait de l'existence du port. Il a ainsi démontré que l'existence du trafic portuaire est une « contrainte absolue » pour plus de la moitié de ces installations. Dans cette lancée, il a pu produire des données statistiques concernant les activités industrielles dans les espaces aménagés à savoir les zones numérotées de 2 à 4 et d'équilibre (Dubresson, 1989). Loin de le contester, cette étude n'a pas suffisamment mis en relief la cartographie de la dynamique de localisation. Aussi s'est-elle quelque peu émoussée dans le temps en raison du déclassement et de la sous-exploitation de certaines zones. Quant à Kouakou (2014), il a rassemblé les anciennes industrielles et le port qu'il considère comme une ZIP, une entité à part entière, avant d'ajouter les autres zones ainsi que celles qui sont projetées. Le ministère de la Marine (1984), quant à lui, a fait savoir que le port a permis l'implantation des « machines-outils » qui ont favorisé l'amorce de l'installation des premières unités industrielles en Côte d'Ivoire. Une autre étude citée par Koko (2013) portant sur la localisation géographique des sièges sociaux des entreprises montre que la ville d'Abidjan concentre à elle seule près de 90 % des activités industrielles. Les autres villes disposent d'industries spécifiques et l'industrie agroalimentaire est présente dans la plupart des grandes villes ivoiriennes. Cette concentration des industries à Abidjan est dû à l'existence de conditions matérielles d'installation et d'exploitation industrielle. Il s'agit des infrastructures adéquates (réseau routier, ferroviaire, port, aéroport) favorisant l'approvisionnement en matières premières et la distribution des produits.

Il ressort de ces analyses que le port est un élément moteur pour le développement industriel de la ville d'Abidjan et de toute la Côte d'Ivoire.

Toutefois, les zones industrielles disputent leurs territoires avec des zones d'habitation sinon des quartiers entiers; et au pire des cas, sont détournées purement de la mission de production dans un viol flagrant de la réglementation foncière. Une explication de cet état de fait est donnée par Yapi-Diahou en 2000. Pour cet auteur, la réglementation en vigueur et des procédures d'accompagnement sont loin de régler la question des conflits fonciers dans les zones industrielles. En effet, son application rencontre beaucoup de difficultés en raison de conflits d'intérêt et de complicités des fonctionnaires des affaires domaniales, dans l'administration communale et d'État

qui vont jusqu'à devenir des acquéreurs ; des élus locaux ou des propriétaires coutumiers manipulés ou encore des héritiers des propriétaires coutumiers qui anticipent et attirent même des travailleurs des zones industrielles sur les extensions possibles.

Aujourd'hui, encore des espaces industriels sont prévus dans la métropole ; une situation qui suscite des inquiétudes sur le devenir des prochains aménagements étudiés. À ce niveau, il serait bienséant que l'État ait le contrôle total des aménagements à venir. Cela passe nécessairement par une réglementation rigoureuse aussi bien dans sa dotation que dans son application. Aussi, faut-il que la typologie des activités industrielles soit rationnellement distribuée dans les réserves projetées de sorte à les épargner des convoitises au profit de l'habitat.

Le second résultat atteint montre qu'une évolution typologique des industries est adjointe à celle liée à l'espace. Il est difficile d'affirmer de manière tranchée une spécialisation des zones industrielles. Mais, la composition des industries établit que c'est la branche chimie et hydrocarbure qui détient le plus grand nombre d'entreprises. Or, les premières initiatives ont été celles liées à l'agro-industrie. Cependant, une étude commanditée par Djégnéné (1999) démontre qu'en 1997, le secteur industriel ivoirien était fortement dominé par les BTP qui représentaient 23,4 % des entreprises enregistrées par la Banque des Données Financières (BDF). L'industrie agroalimentaire est le second secteur vers lequel se dirigent les investisseurs pour rentabiliser leurs capitaux. Toutefois, cet ordre sera chamboulé en 2009. En effet, selon le Document de Stratégie de Relance du Développement et de Réduction de la Pauvreté (DSRP, 2009), le secteur secondaire est dominé en nombre par deux sous-secteurs : les industries agroalimentaires et les industries chimiques, qui constituent respectivement 33 % et 28,5 % du tissu industriel national. Ils sont suivis des industries de l'énergie électrique et de l'eau, des industries diverses et des industries des métaux de construction, avec respectivement 8,9 %, 8 % et 5,3 % du tissu industriel national. Puis viennent les industries du bois, les industries du textile et de la chaussure, les industries mécaniques, automobiles, électriques et les industries extractives détenant des poids respectifs de 5 %, 4,6 %, 3,9 %, et 2,8 %. Globalement, la Côte d'Ivoire a une industrie manufacturière embryonnaire orientée vers la production de biens de consommations courantes. Ainsi, au niveau de l'industrie manufacturière 60,93 % des entreprises produisent des biens de consommations courantes dont 19,53 % fournissant des biens agroalimentaires. Le second grand secteur industriel est celui produisant les biens in-

termédiaires. L'industrie des biens d'équipements professionnels ou ménagers est quasi inexistante à part quelques unités de montage. Cette configuration provient à la fois du passé de la Côte d'Ivoire et de la politique d'industrialisation axée sur les industries de substitution aux importations promues après l'indépendance de 1960. Ce pays avait pour vocation de fournir les matières premières à la métropole française qui avait mis en place quelques petites unités de production orientées vers les biens de consommations courantes et notamment les agro-industries.

## CONCLUSION

Au terme de ce travail, nous aboutissons à la conclusion que le port a été placé au cœur des aménagements industriels d'Abidjan. Partis du pourtour immédiat du port avec les zones 1, 2, 3 et 4, ils se sont étendus dans d'autres communes à savoir Yopougon, Abobo, Koumassi et la presqu'île de Vridi à la suite d'une demande croissante de terrains industriels. La congestion des zones et surtout les occupations anarchiques entraînent cependant le déclassement de certains espaces industriels. Par conséquent, il est constaté un rétrécissement spatial des zones d'implantation industrielle qui se limite désormais à Yopougon, Koumassi et Vridi. Toutefois, avec la dynamique économique retrouvée progressivement dans les années 1990, un regain d'intérêt se manifeste pour les terrains industriels. Ainsi, de nouvelles zones sont projetées dans le cadre du schéma directeur du Grand Abidjan. Par ailleurs, la composition des zones industrielles présente des industries légères dominées numériquement par la branche chimie et hydrocarbure suivie de la mécanique et de l'agro-alimentaire.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- DEMBELÉ O. (1996), « L'action urbain-régionale à San-Pedro : théorie et pratique », in *Cahiers de géographie tropicale*, n° 4, Abidjan, Université de Cocody, RIA, p. 133-147.
- DJÉGNENÉ G.B. (1999), « Étude des indicateurs clés de l'industrie », *Rapport de stage/ ENSEA*, 98 p.
- DUBRESSON A. (1983), *La localisation des industries à Abidjan : interrogations sur les évidences*, ORSTOM, 25 p.
- DUBRESSON A. (1989), *Villes et industries en Côte d'Ivoire : pour une géographie de l'accumulation urbaine*, Karthala, Paris, 845 p.

- KABLAN N.H.J. (2008), « Les avant-pays des ports ivoiriens », in *Revue de géographie tropicale et d'environnement*, n° 1, Abidjan, Université de Cocody, EDUCI, p. 52-73.
- KOKO K.B. (2013), « Le rôle des industries agro-alimentaires dans la croissance agricole : cas de la Côte d'Ivoire », *Thèse de Doctorat*, Université Ibn Zohr d'Agadir, 288 p.
- KOUAKOU N.N. (2014), « Ports, industrialisation et aménagement du territoire en Côte d'Ivoire », *Thèse de Doctorat*, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, IGT, 339 p.
- MINISTÈRE DU COMMERCE, DE L'ARTISANAT ET DE LA PROMOTION DES PME (2013), *Statistiques du commerce extérieur de la Côte d'Ivoire*, Direction des systèmes d'information, Abidjan, 12 p.
- OUATTARA S. (2010), « Ports et commercialisation du binôme café-cacao en Côte d'Ivoire », *Thèse de Doctorat unique*, Université de Cocody-Abidjan, 424 p.
- PAA (2011), *Rapport d'activité*, 57 p.
- TAPÉ B.J. (2004), « Économie maritime et portuaire de la Côte d'Ivoire, Étude géographique », Université de Côte d'Ivoire, *Thèse d'État*, Abidjan, IGT, tomes I, II, III, 876 p.
- YAPI-DIAHOU A. (2000), « Manipulations foncières sur les zones industrielles dans les villes africaines », in *Bulletin de l'APAD*[En ligne], 19|2000, mis en ligne le 12 juillet 2006, consulté le 13 juin 2016. URL : <http://apad.revues.org/427>



## Chapitre 18

# Distribution en Côte d'Ivoire d'intrants piscicoles d'origine canadienne

*Kouamé Félix Kouadio Nanan, Narcisse Aboya  
et Alla Kouadio Augustin*

### Résumé

---

La pisciculture est devenue ces dernières années une activité économique croissante au regard des retombées importantes enregistrées par les opérateurs. On assiste de ce fait à une amélioration des conditions de production. Hydrofish, une ferme super-industrielle installée dans la commune de Bingerville, dans l'agglomération d'Abidjan, importe en collaboration avec Hydronov (une usine canadienne), des intrants piscicoles produits depuis le Canada jusqu'en Côte d'Ivoire. Cette étude a pour objet le développement de l'aquaculture en Côte d'Ivoire. Son objectif est de monter comment est organisé le circuit de distribution des intrants piscicoles d'origine canadienne en Côte d'Ivoire. Pour y arriver, elle s'appuie sur une recherche documentaire enrichie d'enquêtes de terrain, menées au Port Autonome d'Abidjan, à Hydrofish et dans des zones de consommation choisies en fonction de choix raisonnés. Embarquée au port de Montréal, les intrants piscicoles du Canada sont débarqués au Port Autonome d'Abidjan, puis transportés dans des conteneurs et stockés sur le site d'Hydrofish avant d'être redistribués aux zones de production aquacole de la Côte d'Ivoire. Il s'agit d'un circuit simple, constant, marqué par quatre grands maillons : zone de production des intrants (Hydronov au Canada), zone de transition (les ports d'Abidjan et de Montréal), zone de distribution (Hydrofish à Bingerville) et les zones de consommation (fermes aquacoles ivoiriennes).

**Mots-clés** : port, pisciculture, distribution, poissons, Côte d'Ivoire.

## Abstract

Fish farming has become in recent years a growing economic activity under significant benefits recorded by operators. We are witnessing therefore to improved production conditions. Hydrofish, a super-industrial farm house in the town of Bingerville matter in collaboration with Hydronov (a Canadian plant), inputs of fish products from Canada to Ivory Coast. This study aims to develop aquaculture in Ivory Coast. Its goal is to mount how organized the distribution system of fish inputs of Canadian origin in Ivory Coast. To achieve this, it relies on an enriched field surveys documentary research conducted at the port of Abidjan, Hydrofish and in consumer areas chosen for reasoned choices. Embedded in Montreal harbor, fish inputs of Canada landed at Abidjan port and transported in containers and stored on the site Hydrofish before being redistributed to aquaculture production areas of Côte d'Ivoire. This is a simple circuit, constant, marked by four links: inputs of production area (Hydronov in Canada), transition (Abidjan port and Montreal), distribution area (Hydrofish in Bingerville) and consumption areas (Ivorian farms).

**Keywords:** harbor, fish farming, distribution, fish, Ivory Coast.

## INTRODUCTION

La décision des autorités ivoiriennes, d'encourager les activités aquacoles, s'est manifestée depuis les années 1950. Particulièrement centrée sur la composante pisciculture, l'évolution de l'aquaculture a été marquée par quatre périodes successives entre 1954 et 2000 : la période d'initiation, l'étape d'implantation et de sensibilisation, la phase de la régionalisation du développement de l'activité aquacole et le moment de l'émergence de l'aquaculture industrielle (ANAQUACI, 2014). Cette dernière étape a été marquée par la promotion de l'aquaculture industrielle avec la création de plusieurs fermes commerciales sous forme de petites et moyennes entreprises (PME). On assiste à partir de ce moment à la naissance de nouvelles méthodes de production qui se renforcent particulièrement dans le Sud de la Côte d'Ivoire (Koudou *et al.*, 2015), où se rencontrent à la fois, une croissance rapide de la population et les plus fortes proportions de consommation de poissons (Anoh, 1994). Les éléments entrant dans la production subissent une amélioration dans le sens de l'augmentation de la productivité en vue de satisfaire à la demande des populations et accroître par la même occasion la rentabilité économique de l'activité. Parmi ces intrants on cite premièrement les aliments pour poissons et deuxièmement les alevins.

L'aliment pour poissons par exemple constitue un des facteurs clés de la production. La croissance rapide (en taille) des poissons ainsi que leur santé en dépendent fortement. À la recherche de la quantité et de la qualité dans la production, certaines usines de pisciculture centrées notamment sur l'élevage intensif de poissons, importent ce produit de l'occident. Cette idée est particulièrement l'œuvre d'une ferme moderne (Hydrofish) dans la commune de Bingerville en partenariat avec Hydronov (Ressources Collecting Aquaculture System), une entreprise canadienne dont l'expertise en la matière est unanimement reconnue et saluée (Anonyme, 2011). Au regard des performances réalisées par la ferme initiatrice (en 2014, Kouadio-Nanan estime la production à Hydrofish à environ 1 500 tonnes de poissons en 2010.), les autres fermes du pays, particulièrement celles de la région, manifestent leurs intérêts pour cette nouvelle forme d'alimentation. Ces dernières sollicitent Hydrofish dans le cadre de leurs ravitaillements dans ces types d'intrants. Les intrants piscicoles embarqués au port de Montréal, sont débarqués au Port Autonome d'Abidjan, puis transportés dans des conteneurs et stockés sur le site d'Hydrofish avant d'être commercialisés aux fermes piscicoles environnantes.

Cette contribution interroge l'organisation du circuit de distribution d'intrants piscicoles d'origine canadienne. Quels en sont les éléments constitutifs? Comment fonctionnent-ils ? Quels sont les enjeux de l'utilisation des produits d'origine canadienne ?

## OUTILS ET MÉTHODES

Pour réaliser cette étude nous avons utilisé deux techniques de collecte de données : la recherche documentaire et l'enquête de terrain.

La recherche documentaire a consisté à se rendre dans des bibliothèques, centres de documentation et sur internet afin de collecter des données secondaires. Les documents consultés concernent particulièrement des thèses, articles et rapports annuels des ports d'Abidjan et de Montréal. Les thématiques abordées portent sur la distribution de produits alimentaires, les relations entre la ville et le port, la production et la consommation de poissons en Côte d'Ivoire.

Ces informations ont été enrichies par des visites de terrains sur les sites d'hydrofish et du port d'Abidjan. Elles se sont tenues en trois phases : en 2009, entre 2010 et 2013 et en 2014.

Dans la première phase nous nous sommes rendus à Hydrofish en compagnie des agents du centre de recherche océanologique (CRO) et de l'association nationale des aquaculteurs de Côte d'Ivoire (ANAQUACI) pour nous imprégner de la situation de ce vaste projet de production de poissons intensifs voire super-intensifs qui démarrait à cette époque. Un entretien a eu lieu à cet effet entre les promoteurs et notre équipe. Les échanges ont porté sur le mode de production, le type d'espèces produites et le mode d'acquisition des intrants piscicoles.

La deuxième phase de l'enquête a consisté à effectuer des visites régulières à Hydrofish pour nous rendre compte de l'effectivité de la production ainsi que du mode de stockage et de commercialisation des intrants piscicoles en provenance du Canada. Cette étape a également permis des visites au Port Autonome d'Abidjan pour voir le lieu de stockage des intrants piscicoles arrivés du Canada. Elle a enfin servi à la visite des fermes utilisatrices desdits intrants pour nous rendre compte du mode d'insertion de cette innovation dans la production piscicole ivoirienne. À cet effet, des critères en rapport avec le statut et le type de fermes (fermes d'état, fermes privés, fermes d'entreprise, fermes continentales, fermes lagunaires, groupements coopératifs) ont guidé nos choix pour mener les enquêtes.

Dans la troisième et dernière phase nous nous sommes rendus encore sur le site d'Hydrofish qui traverse des situations de crise en rapport avec la baisse de sa production, pour voir si ce problème n'est pas lié à l'usage d'intrants piscicoles d'origine canadienne ou à un dysfonctionnement dans le mode de ravitaillement de ce type de produit.

Par ailleurs, des veilles documentaires ont été mises en place *via* des réseaux internet (Sarnissa, badoo) pour avoir des informations en rapport avec l'entreprise Hydronov et le port de Montréal. La visite du centre de recherches océanologiques, de la direction de l'aquaculture et des pêches a été également utile dans l'enrichissement des données collectées.

## RÉSULTATS ET DISCUSSIONS

### 1. Description des éléments de la distribution

#### *1.1. Hydronov, une usine de laitues hydroponiques au Canada : la zone de production d'intrants piscicoles*

Hydronov, est un géant mondial en culture hydroponique en serre. C'est le plus important producteur de laitues hydroponiques du monde. Il ne se limite pas à la laitue. Son système a été par ailleurs adapté à l'aquaculture selon le concept de la culture aquaponique. Plus de 25 sortes de poisson appartenant à des espèces comme l'esturgeon russe, la truite, le tilapia, la perche et le barramundi peuvent se développer dans des serres Hydronov (Anonyme, 2011).

Hydronov produit, dans des installations urbaines et périurbaines, des aliments en quantité suffisante pour nourrir une population donnée. Il occupe déjà 90 % du marché intérieur québécois de la laitue hydroponique. Il exporte son procédé en Chine, au Japon, au Mexique, aux États-Unis, en Martinique, en Côte d'Ivoire et en Angola. La technologie développée par Hydronov, est un instrument exceptionnel pour l'agriculture urbaine, d'autant plus qu'elle couvre toute une gamme de légumes et de poissons. Sachant que le poisson constitue la base de l'alimentation dans plusieurs régions du monde, son marché est immense. Déjà, 46 % du poisson consommé sur la planète proviennent de l'élevage (Anonyme, *op. cit.*). La technologie d'hydronov sert par ailleurs à produire du tilapia et du poisson-chat en Côte-d'Ivoire. Cela, grâce à sa collaboration avec une usine de pisciculture dans la commune de Bingerville en Côte d'Ivoire. Cette dernière reçoit des intrants piscicoles de ce géant et assure sa distribution aux autres fermes d'élevage de poissons.

#### *1.2. Hydrofish, ferme industrielle et lieu de stockage d'intrants piscicoles importés du Canada*

Hydrofish se localise dans la commune de Bingerville à environ 25 km au nord-est d'Abidjan. C'est une usine de pisciculture bâtie sur 12 hectares avec 11 000 m<sup>3</sup> de hangar, abritant des tanks, des bureaux administratifs, des magasins de stockage de matériaux de production, (photo 18.1). Construite en 2009, cet établissement d'aquaculture précisément de pisciculture est centré sur l'élevage intensif de poissons de type tilapia et poisson-chat.

*Photo 18.1: Vue d'une façade d'Hydrofish dans la commune de Bingerville*



*Source : Kouadio-Nanan, 2013*

Sa réalisation résulte des accords entre ladite ferme et Hydronov. À la demande donc des promoteurs, l'entreprise Canadienne a installé à Bingerville une usine clé en main. La technologie utilisée par Hydrofish est donc celle de la culture hydroponique, une particularité de Hydronov. L'usine a produit en 2014, 1 200 tonnes de tilapia et 1 700 tonnes de Silure selon les promoteurs. Cette situation est rendue possible grâce l'importation des aliments et des œufs en vue de leur incubation et de leur éclosion (l'alevinage). Par ailleurs, Hydrofish ambitionne également la commercialisation et l'exportation de poissons et des œufs ainsi que la distribution d'aliments piscicoles (Anonyme, 2014). Ainsi, une partie des produits importés est stockée sur le site à l'intérieur du bâtiment visible sur l'image précédente (photo 18.1). Ces produits entreposés parfois dans des conteneurs ayant servi à leurs transports, seront plus tard commercialisés aux autres exploitations aquacoles de la région voire de la Côte d'Ivoire.

### ***1.3. Les ports de Montréal et d'Abidjan, deux géants canadiens et ouest africains***

Les ports de Montréal et d'Abidjan sont des zones où transitent les intrants piscicoles produits au Canada. Ces deux infrastructures économiques sont reconnues au niveau de leurs sous régions respectives.

Le port de Montréal est le seul port à conteneurs de la porte continentale du Canada. C'est un port d'envergure internationale relié à

plus de 80 pays à travers le monde. Sa stratégique situation géographique, en fait un véritable trait d'union entre l'Europe et l'Amérique du Nord, et, par le fait même, une force à l'échelle internationale. Aux marchés traditionnels européens, s'ajoutent, avec un peu plus de force chaque année, ceux de l'Asie, de l'Amérique latine et de l'Afrique.

Le Port de Montréal accueille des navires d'Europe du Nord et de la Méditerranée, d'Asie, du Moyen-Orient et d'Afrique, d'Océanie et d'Amérique latine. Ses installations s'étalent sur 26 km sur l'île de Montréal et sur 4 km à Contrecoeur, à 40 km en aval de Montréal, sur la rive sud du Saint-Laurent. Il reçoit 2 200 bateaux en moyenne chaque année, 5 000 mouvements quotidiens de camions (entrées et sorties), 80 convois de trains chaque semaine, 100 km de voies ferrées le long des quais et sur les terminaux (rapport annuel du port de Montréal, 2015). Le port de Montréal est un port de destination. Les navires arrivent directement au port, complètement chargés, se vident puis se rechargent en entier pour repartir vers leur destination.

Le port de Montréal compte parmi les ports internationaux les plus sûrs au monde. Selon le rapport annuel précédemment cité, son volume de marchandises manutentionnées a dépassé les 32 millions de tonnes en 2015. La croissance la plus significative en termes de volume est celle des marchandises conteneurisées. En 2015, le Port de Montréal a manutentionné 13,1 millions de tonnes, soit une augmentation de 4,1 % par rapport à 2014. Les produits transportés par conteneurs sont extrêmement diversifiés : tous les produits de consommation de la vie quotidienne, produits alimentaires, dont les denrées fraîches comme les fruits et les légumes, équipements électroniques et des produits pharmaceutiques.

Quant au Port Autonome d'Abidjan, il tient également une place importante dans la sous région ouest africaine. Cet important outil de développement ivoirien construit le 23 juillet 1950 a su, au fil des ans, croître pour offrir une capacité d'accueil de plus de 60 navires qui peuvent opérer simultanément sur les 34 postes à quai et les différents postes de mouillage. C'est un grand port de commerce qui a traité 18 856 723 tonnes en 2006 et présente une vocation sous-régionale de choix en tant que principal port de transit pour le Mali et le Burkina Faso et, dans une moindre mesure, pour le Niger (Kablan, 2008). Il est un véritable port de transit à vocation régionale recevant plus de 500 000 tonnes de marchandises en provenance ou à destination des pays du Sahel et de certains pays côtiers voisins (Ghana, Liberia, Guinée Conakry). Au niveau de la façade atlantique de l'Afrique, le Port Autonome d'Abidjan (PAA) est une référence

internationale au vu de ses infrastructures et équipements portuaires, ainsi que de ses voies de desserte présentant un avantage comparatif notable. Aussi, s'affiche-t-il comme le premier port de commerce de la Côte Ouest Africaine (COA), le premier port de pêche du continent pour le thon et le premier port à conteneurs de la COA, deuxième en Afrique subsaharienne après Durban en Afrique du Sud (Kablan, *op.cit.*).

*Photo 18.2 : Vue aérienne du Port Autonome d'Abidjan*



*Source : archive du Port Autonome d'Abidjan*

Cette photo illustre une vue panoramique du Port Autonome d'Abidjan, cette infrastructure occupe aujourd'hui le premier rang des ports de la côte ouest africaine et permet de couvrir 70 % des échanges extérieurs des pays de son hinterland proche, Burkina Faso, Mali, Niger et Guinée Conakry.

## **2. Circuits de distribution d'intrants piscicoles d'origine canadienne**

### ***2.1. Le port de Montréal et d'Abidjan, zones de transition des intrants piscicoles***

Dans le circuit de distribution des intrants piscicoles produits par Hydronov, le Port de Montréal et d'Abidjan sont des sites par lesquels transitent les produits avant d'arriver aux lieux de distribution et de consommation (Figure 18.1).

*Figure 18.1 : Zones de transition des intrants piscicoles après production*

Sources : nos enquêtes, 2014

Conception et réalisation : Kouadio-Nanan ; Alla, 2016

La carte précédente (figure 18.1) présente les zones de transit des intrants piscicoles. Après leurs productions, les produits sont conduits au port de Montréal puis vers celui d'Abidjan en traversant l'océan atlantique. Le ralliement des deux ports est effectué par voie de bateau.

À l'image du Port Autonome d'Abidjan, le Port de Montréal livre des marchandises aux quatre coins du monde. En 2011, l'Afrique et l'Océanie ont fourni 4 % du trafic des conteneurs contre 46,8 % pour le Royaume-Uni et l'Europe continentale, 18,9 % pour la Méditerranée, 5,9 % pour l'Amérique latine, 12,9 % pour l'Asie et 8,7 % pour le Moyen-Orient (rapport annuel du port de Montréal, 2015). C'est vrai que la part de l'Afrique est faible comparée aux autres mais elle n'est pas négligeable. Les produits manutentionnés sont de plusieurs catégories. Parmi eux figurent les intrants piscicoles d'Hydronov à destination d'Hydrofish en Côte d'Ivoire. Ces intrants sont classés dans la catégorie des produits alimentaires (tableau 18.1).

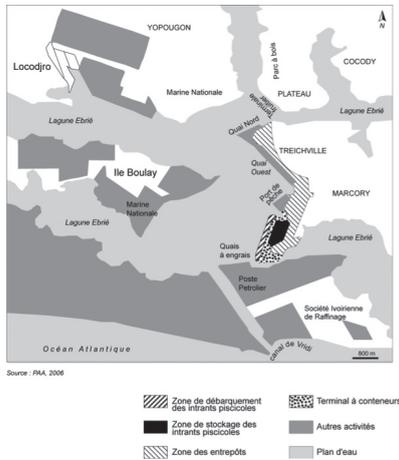
*Tableau 18.1: Type de produits manutentionnés en 2011*

<b>Ordre</b>	<b>Types de produits</b>	<b>Taux (%)</b>
01	Produits textiles	2
02	Minerais	2
03	Véhicules et accessoires	3
04	Produits chimiques	4
05	Matériaux de construction	4
06	Produits forestiers	17
07	Produits alimentaires	15
08	Produits métallurgiques	8
09	Produits sidérurgiques	7
10	Grains et céréales	6
11	Autres	32

*Source : fiche technique, port de Montréal, 2015*

Si le volume de produits alimentaires est connu (15 %), la part occupée par les intrants piscicoles à destination de la Côte d'Ivoire n'a pas été identifiée. L'explication réside dans les difficultés d'accès aux données chiffrées surtout pour une zone éloignée de la Côte d'Ivoire. Les intrants piscicoles constitués essentiellement d'œufs et d'aliments de poissons sont disposés soigneusement dans des conteneurs à destination de la Côte d'Ivoire. À leur réception au Port Autonome d'Abidjan, ces intrants sont acheminés au terminal à conteneur où ils sont déchargés (figure 18.2).

Figure 18.2 : Lieu de débarquement des intrants piscicoles d'origine canadienne au port autonome d'Abidjan



Cette figure présente la zone où les intrants piscicoles sont déchargés lorsqu'ils sont réceptionnés par le Port Autonome d'Abidjan. Ils sont par la suite stockés dans la zone des entrepôts jusqu'à la finalisation des tâches administratives avant d'être embarqués à nouveau dans des camions en direction de Bingerville, précisément à l'usine de pisciculture Hydrofish.

## 2.2. La ferme Hydrofish, le site émetteur

Les objectifs d'Hydrofish sont multiples. Il s'agit entre autres de l'importation des œufs en vue de leur incubation et de leur éclosion, l'alevinage ; et la commercialisation et l'exportation de poissons et d'œufs, l'importation et la distribution d'aliments piscicoles. Pour atteindre ces objectifs, elle s'attache les services d'Hydronov, spécialiste du domaine comme mentionné plus haut. Les photos 18.3 et 18.4, attestent que l'usine reçoit des intrants piscicoles du géant canadien et collabore avec ce dernier.

*Photo 18.3 : Une pancarte frappée à l'effigie d'Hydronov sur un bâtiment à Hydrofish*



*Source : Kouadio-Nanan, 2013*

*Photo 18.4 : Vue d'Hydrofish en arrière-plan d'un forage de la ferme*



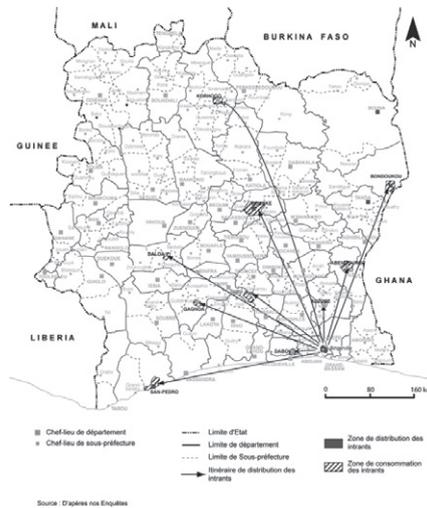
*Source : Kouadio-Nanan, 2013*

Ces deux images illustrent une collaboration évidente entre Hydrofish et Hydronov à travers la présentation dans la photo 18.3 d'une pancarte frappée à l'effigie d'Hydronov. L'image 18.3 où pour des questions techniques l'usine Hydrofish ne figure pas, est appuyée par la photo 18.4 pour traduire le lien entre les deux images. La présence d'un même forage sur les deux photos et le positionnement d'hydrofish en arrière-plan de la photo 18.4 prouve que ces images ont été prises sur le site de l'usine de pisciculture.

Les commandes des intrants piscicoles sont effectuées directement sur le site d'Hydrofish ou par appel téléphonique. Couramment, la livraison est faite par Hydrofish qui dispose de moyens de transport

adaptés au déplacement surtout sensible des alevins qui ont besoin d'oxygène pour survivre durant le voyage. Cependant, des risques de mortalité ne sont pas exclus dans ce contexte. C'est particulièrement le cas constaté en 2013 lors d'une livraison à Taabo, dans le centre de la Côte d'Ivoire, où les alevins sont morts par manque d'oxygène. En revanche, les produits alimentaires sont faciles à transporter. Des éleveurs n'hésitent donc pas à se déplacer sur le site pour s'approvisionner. Les moyens de transport utilisés par ces derniers sont généralement de type commun, notamment les taxis-brousse. Ce cas concerne particulièrement les fermes proches d'Hydrofish, généralement situées dans la commune de Bingerville. Celles du district d'Abidjan ou de l'intérieur du pays préfèrent réserver cette tâche à Hydrofish qui s'y connaît bien. La carte suivante présente les zones touchées par les intrants piscicoles d'origine canadienne.

Figure 18.3 : Distribution d'intrants piscicoles d'origine canadienne à partir d'Hydrofish à Bingerville



Source : nos enquêtes, 2014

Conception et réalisation : Kouadio-Nanan ; Alla, 2016

La carte précédente atteste de la diffusion des intrants piscicoles dans l'espace aquacole du pays. Cette propagation dont l'itinéraire est matérialisé ici par un parcours à vol d'oiseaux, épouse dans la pratique le circuit routier reliant les zones de consommation au site émetteur, Bingerville.

### ***2.3. Fermes aquacoles lagunaires et continentales ivoiriennes, des zones de consommation***

Les intrants piscicoles distribués à partir d'Hydrofish sont constitués d'aliments pour poissons et des alevins. Si les aliments n'ont pas subits de transformation avant d'être redistribués aux fermes désireuses, ce n'est pas le cas des alevins. Ceux-ci sont incubés et sont nés à Hydrofish avant leur commercialisation. Ce mode de transformation nécessitant une expertise poussée, l'usine Hydrofish prend le soin de le faire afin d'éviter à sa clientèle d'autres manipulations supplémentaires et complexes à réaliser. Ces produits qui, initialement, touchaient seulement le littoral, ont atteint presque toutes les zones de production de la Côte d'Ivoire même les plus reculées. La figure 18.3 précédente fait une présentation des zones de consommation.

Les zones consommatrices identifiées en Côte d'Ivoire présentent une diversité de type d'aquaculture selon le statut de la ferme. On note la présence de fermes d'état notamment à Korhogo avec la pisciculture de Natiokobadara, des fermes privées à Bondoukou, des fermes d'entreprises comme c'était le cas à la SAPPE (Société Africaine de Production de Poissons d'Élevage) dans la commune de Bingerville. Plusieurs raisons expliquent le nombre important de demandeur de produits proposés par Hydrofish. Au-delà de la qualité des espèces fournies, Hydrofish a la particularité d'associer à ces dernières des aliments également de qualité. Ainsi, à chaque nombre d'espèces achetées correspond à la demande de l'éleveur une quantité d'aliment. À cet effet, une sensibilisation est faite par les agents d'Hydrofish sur les bienfaits de l'association alevins-aliments dans le système de production. Les arguments avancés tournent autour de la qualité et de l'adéquation des produits alimentaires aux alevins vendus.

## **3. Les enjeux de l'utilisation d'intrants piscicoles d'origine canadienne dans l'aquaculture ivoirienne**

### ***3.1. Une amélioration relative du système d'alimentation des poissons***

La pisciculture en Côte d'Ivoire est basée généralement sur l'utilisation de sous-produits agricoles dans l'alimentation des poissons. La diversité de cultures vivrières (riz, maïs, manioc, soja) et industrielles (palmier à huile, coton, noix de coco), est susceptible de fournir des sous-produits utiles à la nutrition des poissons. À cela, s'ajoutent des résidus provenant des activités de production

animale (farine de poisson, déchets d'abattoir). L'aliment destiné à la ressource, simple (un seul sous-produit) ou composé (plusieurs sous-produits), est issu de la transformation artisanale ou d'industries agro-alimentaires. Comme le souligne Assi-Kaudjhis (2005), il est clair que les disponibilités intérieures parviennent à satisfaire la demande nationale. Toutefois, l'accroissement de l'activité piscicole, voire du domaine de l'élevage, ne se fera pas sans un renforcement de ces disponibilités. En outre, l'ANAQUACI dans sa présentation en 2014 d'un plan stratégique de développement de l'élevage, de la pêche et de l'aquaculture en Côte d'Ivoire (psdepa 2014-2020), avance la disponibilité et qualité insuffisantes des alevins et des aliments pour poisson comme une contrainte à un développement efficace de l'aquaculture en Côte d'Ivoire.

Le passage d'un modèle artisanal voire extensif (de faible niveau de production) à un système semi-industriel et industriel (de productions beaucoup plus importantes) exige donc de nouveaux modes d'alimentation des poissons. C'est dans ce contexte que de grandes structures d'aquaculture notamment la SOAP (Société Ouest Africaine de Poisson) et la SAPPE ont installées sur leurs sites des manufactures de transformations d'aliments au profit des espèces de poissons élevés. Face à l'augmentation de la demande des populations en poissons et surtout à l'exigence des consommateurs concernant la taille des produits aquacoles mis en vente, les fermiers se tournent vers des techniques d'alimentation beaucoup plus améliorées des poissons. La ferme Hydrofish qui a compris ce principe importe des produits finis prêts à être consommés du Canada d'abord pour sa production avant de les redistribuer aux autres fermes désireuses. Leurs qualités comme l'atteste la photo suivante, témoignent de l'engouement nourri par les pisciculteurs à leur endroit.

*Photo 18.5 : Un sac de conservation de poissons à côté d'une balance*



*Source : Kouadio-Nanan, 2013*

*Photo 18.6 : Une étiquette plaquée sur un sac de conservation de poissons*



Source : Kouadio-Nanan, 2013

Les photos 18.5 et 18.6 illustrent la publication sur une étiquette d'informations relatives aux produits entrant dans l'alimentation du Tilapia. Il s'agit comme mentionné plus haut de produits importés, confectionnés par Hydronov au Canada. Les constituants desdits produits alimentaires sont inscrits sur une étiquette apposée sur un emballage offert par Hydrofish pour le conditionnement des poissons achetés. Sur cette étiquette figure en grands caractères : ingrédients, contains, additives et information. Il s'agit d'éléments fournissant tous les rudiments entrants dans la constitution desdits produits ainsi que leurs retombées.

### ***3.2. Une promotion du binôme alevin-aliments dans la distribution d'intrants dans la filière aquacole***

L'une des difficultés de l'aquaculture ivoirienne concerne comme évoqué plus haut, l'acquisition d'alevin mais aussi leurs alimentations. Ce problème trouve en partie son explication dans l'évolution contraire du mode d'approvisionnement d'alevin et de celui de leurs aliments. L'accès simultané d'alevin et d'aliment n'est pas toujours assuré pour les fermes souvent reculées du pays. Si l'alevin, parce qu'il constitue le premier élément de la production, est collecté plus tôt, ce n'est pas le cas des aliments. Les fermiers exerçant généralement en zones rurales ou périurbaines parcourent parfois plusieurs kilomètres pour rallier leur lieu de production à une manufacture d'aliments généralement localisée au centre-ville. Ce parcours est long et parfois fastidieux pour les fermiers implantés dans les zones de production difficilement accessible au regard des voies de com-

munication impraticables surtout en saisons pluvieuses, des modes de transport incertains et irréguliers.

La promotion du binôme alevin-aliments dans la distribution d'intrants est très appréciée par les pisciculteurs bénéficiaires. Cette démarche initiée par Hydrofish, limite les efforts anciennement fournis par les éleveurs pour acquérir les alevins et leurs produits d'alimentation. Elle consiste à associer à chaque nombre d'alevin acheté une quantité de produits nécessaires à leur alimentation selon l'espèce.

Cette méthode assure aux éleveurs une alimentation garantie et de qualité durant toute la période d'alevinage. Le concept de mondialisation développé par la communauté internationale se traduit par ce mode d'approvisionnement des fermiers en intrants piscicoles d'origine étrangère au pays. Toutefois, des risques de ruptures dans le système de distribution des produits ne sont pas écartés.

### ***3.3. Des risques de rupture dans l'approvisionnement des fermes en intrants piscicoles***

Plusieurs situations débouchent sur des risques de rupture dans l'approvisionnement des fermes en intrants piscicoles provenant de l'extérieur. En premier, on cite la situation (socio-politique) précaire en Côte d'Ivoire. Les évènements enregistrés lors de la crise postélectorale de 2010 constituent des exemples remarquables. Les dysfonctionnements observés au port d'Abidjan pendant cette période ainsi que les risques d'insécurité dans le transport à l'intérieur du pays sont apparus comme d'énormes contraintes à cette forme d'approvisionnement des fermes en intrants. Face à l'irrégularité des produits d'origine canadienne en période de crise sociale dans le pays, le stock resté encore à Hydrofish a servi uniquement à sa production. Les zones particulièrement reculées ont dû substituer ces intrants par d'autres types, produits localement. Ainsi, on a assisté à l'usage de sous-produits agricoles et parfois des restes d'aliments domestiques dans l'alimentation des poissons dans des fermes qui initialement, utilisaient des produits d'origine canadienne. Cette nouvelle approche de production mal maîtrisée et appliquée brutalement a provoqué de réels dommages chez des éleveurs. On a noté des pertes énormes conduisant parfois à des abandons. C'est le cas notamment d'un particulier à Daloa.

L'autre aspect réside dans la crise que connaît présentement la ferme Hydrofish. La baisse des activités dans cette ferme de renom dont les origines restent encore méconnues, constitue un réel problème dans l'approvisionnement des petites exploitations en-

vironnantes en intrants piscicoles. Ces dernières se tournent par conséquent, vers d'autres sources d'approvisionnement notamment IVOGRAIN, une manufacture d'aliments d'élevage de façon générale. Pour l'acquisition d'alevin, elles sollicitent les pêcheurs. Ainsi, pour répondre aux sollicitations, ces derniers rétrécissent les mailles de leurs filets pour espérer retirer des alevins en quantité afin de les commercialiser aux pisciculteurs. Toutefois, ces actions participent à la dégradation de la biodiversité au regard de la taille des prises.

## CONCLUSION

Cette étude a permis de tracer le circuit de distribution des intrants piscicoles d'origine canadienne. Son analyse est riche d'enseignements portant à la fois sur les modes de distribution des produits importés entrant dans la pisciculture et des enjeux liés à l'utilisation desdits produits. En effet, les intrants piscicoles importés du Canada parviennent aux fermes ivoiriennes grâce aux lieux de transition qui sont les ports de Montréal et d'Abidjan et à la zone de distribution Hydrofish, une usine de pisciculture en Côte d'Ivoire. Les enjeux sont multiples. L'amélioration relative du système d'alimentation des poissons en Côte d'Ivoire et la promotion du binôme alevin-aliments dans la distribution d'intrants dans la filière aquacole, constituent les points positifs de cette innovation. Cependant, des inconvénients existent, notamment des risques de rupture dans l'approvisionnement des fermes en intrants piscicoles lors d'une situation d'instabilité sociopolitique dans le pays ou de crise dans la zone de distribution ou de production. La réalisation de cette étude a rencontré des difficultés. L'acquisition de données relatives à la production d'intrants piscicoles produits par Hydronov pour la Côte d'Ivoire ou le volume desdits produits transitant par le port de Montréal a été impossible.

Par ailleurs, face à la crise que traverse la zone émettrice Hydrofish, nous recommandons qu'une réflexion soit menée dans le sens de l'identification des raisons des problèmes en question.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ANAQUACI (2014), *Plan stratégique de développement de l'élevage, de la pêche et de l'aquaculture en Côte d'Ivoire (psdepa 2014-2020)*, Tome I, ministère des Ressources animales et halieutiques, Abidjan, 102 p.
- ANOH K P. (1994), « Contribution à l'étude du réseau de distribution des ressources halieutiques marines en Côte d'Ivoire », *Thèse de Doctorat de 3<sup>e</sup> cycle*, Université de Cocody – Abidjan, 325 p.
- ANONYME (2011), « L'avenir du poisson grâce à Hydronov », in *Les affaires* [En ligne] <http://www.lesaffaires.com/classements/les-500/l-avenir-du-poisson-grace-ahydronov/531605> [consulté le 02/09/2016].
- ANONYME. (2014), « Hydrofish, un amour de poisson », <http://magedelafrique.com/cote-divoire-hydrofrish-un-amour-de-poisson-reportage-test/#sthash.xpINIH5g.dpuf> [consulté le 02/09/2016].
- ASSI-KAUDJHIS J.P. (2005), *Étude géographique de l'aquaculture en Afrique subsaharienne : exemple de la Côte d'Ivoire*, Université libre de Bruxelles, faculté des sciences, laboratoire de géographie humaine, laboratoire d'océanographie biologique et d'aquaculture, 369 p.
- KABLAN N.H.J. (2008), « L'importance des ports maritimes dans l'économie ivoirienne », in ANOH K.P et POTTIER P. (dir), *Géographie du littoral de Côte d'Ivoire – Élément de réflexion pour une politique de gestion intégrée*, coopération interuniversitaire, Cocody – Abidjan (Côte d'Ivoire) / Nantes (France), p. 83-102.
- KOUADIO N.K.F. (2014), « Pisciculture et approvisionnement des populations en poissons : cas des fermes de la Commune de Bingerville (Côte d'Ivoire) », in ÀHŌHŌ, *Revue du LARDYMES*, n° 13, 8<sup>e</sup> année, Université de Lomé, p. 185-197.
- KOUDOU D. et KOUADIO N.K.F. (2015), « Émergence de la pisciculture d'entreprise et mutation des systèmes de production piscicole familiale dans le Sud de la Côte d'Ivoire », in *International Journal of Advanced Studies and Research in Africa (IJASRA)*, vol. 6, issues 1 & 2, Brampton-Ontario (Canada), <http://www.ijasra.org/> p. 44-51.
- RAPPORT ANNUEL (2015), *Le port de Montréal, une force en mouvement*, Canada, p. 32.



## Conclusion

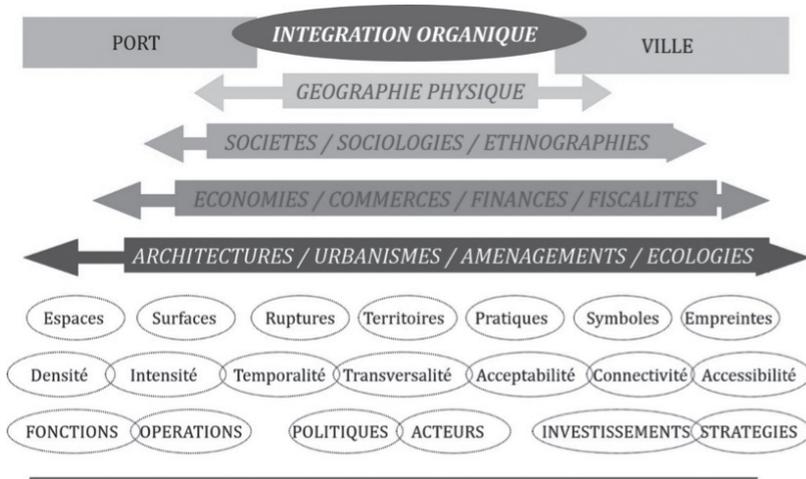
### **La ville, le port... et l'université : prolégomènes d'une conclusion prospective pour agir sur les métropoles portuaires subsahariennes de demain**

L'espace métropolitain et portuaire subsaharien continue sa transformation à pas forcés, sans véritable planification ni vision. Les territoires muent en permanence, s'enchevêtrent toujours plus intensément, se télescopent en conflits d'usage et d'intérêt. Approvisionnement électrique et défaillances des réseaux d'énergie, gestion de l'eau et des déchets, mobilité intra et péri-métropolitaine, dégradations environnementales et errements écologiques, santé et salubrité publiques : l'écosystème métropolito-portuaire subsaharien tend au fil des années à se dégrader par la pression toujours plus forte générée par la concentration des hommes et des activités économiques sur des territoires qui ne sont pas extensibles par nature. Les affres de la croissance économique et démographique ont pour incidence de mettre en exergue l'urgence de politiques innovantes, en phase avec les héritages de l'histoire mais aussi en connexion directe avec les attentes du présent et les espoirs d'un futur proche.

La métropole portuaire subsaharienne concentre d'immenses atouts, à commencer par une formidable densité de talents, éduqués et décomplexés, qui revendiquent une place de choix dans une société de services connectée au monde. Cette jeunesse est d'ailleurs à l'origine de ce collectif de contributeurs universitaires à majorité africaine. Enseignant-chercheurs en géographie, en sciences sociales, en économie et gestion : cet ouvrage collectif constitue un jalon pluridisciplinaire essentiel. Les analyses corroborent combien

la ville et le port subsahariens ont besoin de mieux se parler pour mieux se comprendre et ainsi mieux se servir mutuellement. Les méthodologies étayant de manière rigoureuse combien les problématiques sociales et sociétales se mêlent aux enjeux économiques, écologiques et politiques. Les enseignants-chercheurs du département IGT de l'Université Félix Houphouët-Boigny ont su saisir par la présente production collective une grande partie des enjeux énumérés dans l'image présentée ci-après.

*Illustration 1*



*Source : Alix & Daudet, 2011*

Produit en 2011 pour une conférence mondiale à Québec sur les enjeux de la relation entre la métropole et le port, ce transparent met en avant l'importance de la pluridisciplinarité. Le brassage intellectuel et disciplinaire paraît évident face à la complexité protéiforme de l'objet de recherche que représente la gestion des relations ville-port. Une démarche systémique insinue un socle hétéroclite de connaissances et de compétences où chaque discipline apporte son corpus d'outils et de méthodes. L'énumération de paires de mots-clés constitue autant de repères pour tenter de cerner tous les contours et toutes les parties prenantes qu'il convient de considérer au moment de s'intéresser au couple ville-port. Mais il est crucial d'ouvrir les perspectives, les moyens et les ambitions.

L'université africaine dans son grand ensemble, et tous ses chercheurs en particulier, constituent un creuset d'idées ; fondamentales,

conceptuelles, opérationnelles et appliquées ; qui se doit d'alimenter en propositions innovantes les décideurs, les investisseurs, les planificateurs, les entrepreneurs, qu'ils soient d'obédience publique ou privée. Cette passerelle indispensable entre l'apport académique et le monde professionnel constitue un des nombreux ingrédients de la co-construction de la métropole portuaire subsaharienne du futur.

Ce chapitre conclusif se veut un plaidoyer pour que l'initiative *Le port dans la ville* se multiplie partout, de Nouakchott à Abidjan, d'Accra à Kinshasa, de Djibouti à Toamasina. Dans toutes les grandes métropoles portuaires subsahariennes, la capacité de recherche et d'innovation des laboratoires universitaires doit devenir partie prenante active pour apporter des pistes de réponse aux questionnements parfois vitaux sur l'avenir de la métropole et de son port, du port et de sa métropole.

Je mettrais en avant trois points qui peuvent résonner comme des pistes de réflexions sur les problématiques du futur du port dans la ville.

### **1. La fin de la relation organique ville-port ou comment réinventer les fondements d'une planification à long terme en plaçant de nouveaux interfaces portuaires en dehors des grands centres métropolitains historiques**

En 2006, la 10<sup>e</sup> Conférence internationale villes et ports se tenait à Sydney en Australie avec comme thème central « Territoires des villes, territoires des ports. Quel avenir commun ? » Avec deux collègues universitaires québécois, nous nous étions commis dans une analyse qui avait pour titre « Terminaux portuaires méthaniers : exception de la logique Ville-Port ou redéfinition d'une relation Ruralité-Terminal ? » (Alix, Guy et Pelletier, 2006). Le cas particulier des terminaux portuaires LNG nous invitait à l'époque à nous interroger sur la redéfinition des critères d'implantation et de développement de nouvelles infrastructures portuaires, avec les enjeux sous-jacents des retombées industrialo-portuaires, sociétales et environnementales de tels complexes.

Tableau 1

	Sites urbano-portuaires développés	Sites éloignés
Importance relative des retombés économiques locales	Importantes durant la construction et faibles par la suite (-)	Majeures durant la construction et faibles par la suite. (+)
Impact du terminal sur la disponibilité/diversité énergétique locale	Gaz naturel déjà disponible, mais augmente l'approvisionnement. (-)	Gaz naturel pas accessible aux entreprises et particuliers : construction du terminal peut rendre cette forme d'énergie disponible (situation où les réseaux nord-américains sont encore largement incomplets). (+)
Impacts sur les écosystèmes	Les pertes subies par des écosystèmes fortement altérés par une occupation historique intense peuvent être jugées moins importantes. Par contre, les sites naturels à proximité des zones urbaines peuvent être jugés de plus grande valeur de part leur raréfaction. (=)	Les impacts sur les sites vierges et/ou isolés sont comparativement plus importants. (-)
Acceptation sociale	Une population plus nombreuse, bénéficiant d'opportunités économiques plus variées est susceptible de mener une lutte plus directe à l'implantation. Une insatisfaction face aux externalités (bruits, circulation, blocage de l'accès au rivage, etc.) des activités portuaires peut faire l'objet d'une contestation citoyenne déjà organisée (avec implication des élus locaux très souvent).	Une population en manque de développement économique peut être plus conciliante face aux externalités annoncées. Les activités inexistantes, ou peu intenses, présupposent qu'il n'y ait peu d'opposition pré-organisée. (+)
Risque de sûreté/terroriste	(-) La combinaison de l'envergure potentielle d'une explosion sur un terminal gazier à l'importance d'une métropole peut constituer une cible terroriste stratégique. (-)	Forme une cible terroriste moins intéressante. (+)
Trafic maritime	Dense, risque plus grand. (-)	Faible, moindre risque. (+)
Connectivité au réseau de distribution	Probablement plus grande avec des exigences modales plus contraignantes. (+)	Possiblement nulle même si les projets sont inclus dans la planification de l'extension du réseau de distribution. (-)

Source : Alix, Guy &amp; Pelletier, 2006

Aujourd'hui, de Dakar et son port du futur à Kribi et son complexe industrialo-portuaire, de Lekki/Badagry au Nigéria aux projections de Lamu et de Bagamoyo sur la côte orientale africaine, ces mêmes questionnements se conjuguent à la mode subsaharienne. Un pan entier de recherche émerge sur les planifications et les aménagements à court, moyen et long termes induits par le déploiement de ces méga projets industrialo-portuaires africains. Les spécificités territoriales d'un complexe comme Kribi posent les questions de connectivités logistiques pour désenclaver des espaces éloignés (encore) faiblement peuplés. L'ambition de créer des « villes neuves » adossées à ces territoires industrialo-portuaires appelle à l'analyse du temps long pour d'ores et déjà anticiper les conséquences inévitables d'une croissance urbaine annoncée. Le futur enchâssement spatial des territoires productifs côtiers par l'expansion des activités formelles et informelles exige de penser dès maintenant aux parades fonctionnelles et opérationnelles. Et pourquoi ces « nouvelles villes » ne sont pas pensées avec des matériaux visionnaires, des systèmes énergétiques novateurs, des organisations sociales innovantes, etc ?

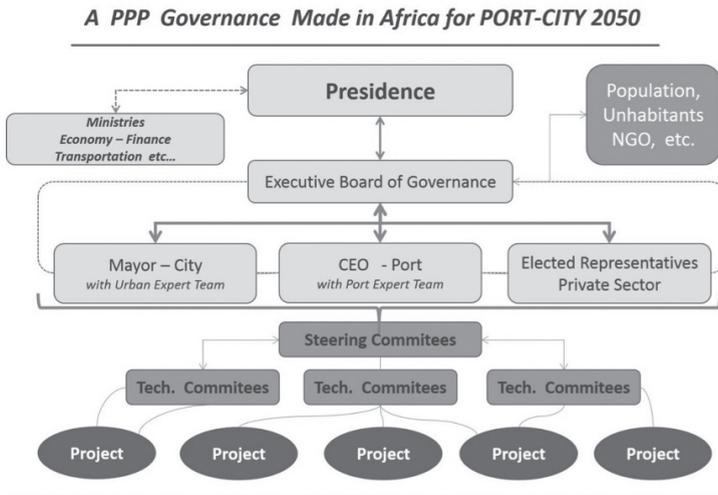
Ces terrains d'expérimentations doivent devenir de véritables laboratoires de recherche pluridisciplinaires d'où pourraient émerger de véritables écoles de pensées africaines, à l'instar de ce que nous avons pu observer avec les géographes maritimistes français sous la houlette du Professeur Vigarié à l'Université de Nantes et de Mme le Professeur Brocard à l'Université du Havre.

## **2. Les nouvelles modalités managériales et stratégiques pour inventer les contours d'une forme originale de gouvernance des relations villes-ports africaines**

Avec l'édition en 2014 de l'ouvrage *Port-City Governance*, la fondation SEFACIL concrétisait en un opus de 300 pages une somme assez intrigante de questionnements sur le terme de gouvernance et ses applications dans le contexte des relations ville-port (Alix, Delsalle et Comtois, 2014). Échelles de temps, échelles de valeurs, échelles d'espaces, échelles d'intérêts, la gouvernance semble incarner une sorte de syncrétisme complexe. Avec la complicité de chercheurs et professionnels aux horizons très variés, la fondation SEFACIL a abondamment écrit sur cet objet mal identifié que représente la gouvernance en partant de l'hypothèse que les fondements méthodologiques actuels de la gouvernance devaient être totalement repensés (Alix et Ikambouyat Ndeka, 2014)(Alix et Willemsen,

2013). En particulier, les travaux avec Brigitte Daudet se sont portés sur un grand terrain de jeu : la métropole portuaire ouest-africaine à l'horizon 2050 ! Nous avons alors osé la prospective pour casser les schémas actuels de gouvernance et ainsi esquisser de nouvelles formes d'organisations managériales et stratégiques, replaçant la trilogie politique–économique–société civile au cœur du projet de consensus ville-port ! (Alix et Daudet, 2014).

*Illustration 2*



Source : Alix & Daudet, 2014

Une fois encore, le laboratoire de recherche est magnifique avec des métropoles portuaires « historiques » qui présentent peu ou prou des héritages semblables et qui portent organiquement aujourd'hui les conséquences de planifications sexagénaires... et donc obsolètes par défaut ! À l'instar de ce que portent certains courants d'artistes urbains et d'architectes africains, il apparaît fondamental de voir s'imposer des universitaires pour proposer des visions et des projections qui esquisseront les futurs organes de gouvernance des métropoles portuaires du continent. À titre purement indicatif, pourquoi ne pas :

- ré-inventer des organes de décision par l'inclusion stratégique des acteurs de la sphère privée ?
- re-définir le pouvoir citoyen et générer de nouvelles organisations de la gouvernance participative ?

- ou encore, repenser les modalités même de la gestion intégrée des grands projets infrastructurels structurants, qu'ils soient métropolitains, portuaires et surtout les deux à la fois ?

### **3. La révolution numérique et la métropole portuaire africaine 2.0**

Saut technologique majeur, « *leap frog technologique* », révolution technologique : quelle que soit la manière dont on qualifie le sujet technologique, force est de reconnaître que les métropolitains africains, dans leur grande majorité, sont à la pointe dans l'usage des nouvelles technologies de l'information. La métropole portuaire africaine 2.0 doit impérieusement profiter de toutes les opportunités d'univers marchand et administratif dématérialisés. La capacité à créer de l'innovation africaine en phase avec les besoins spécifiques de la métropole africaine doit foisonner depuis les laboratoires d'universités entreprenantes et entrepreneuriales. Les compétences empiriques et généralistes des universitaires africains peuvent et doivent trouver des applications fertiles dans la mise en production de solutions qui ne sont pas nécessairement technologiques.

Un exemple pour illustrer une nouvelle fois le champ des possibles sur la question des relations ville-port : la fondation Sefacil travaille depuis maintenant 5 ans sur les conséquences directes et indirectes de la dématérialisation des flux d'informations sur les performances logistique et portuaire africaines. En concertation avec des experts de la Banque Mondiale et du CETMEF en France, des travaux de recherche ont été entrepris afin que des indicateurs de performance soient créés pour calculer l'amélioration des conditions générales du passage des marchandises dans les systèmes de transport ouest-africains. Et comme l'illustre cette nouvelle image compilée à partir de rapports de la fondation SEFACIL, des pans entiers de recherche appliquée exigent des compétences, qu'elles soient en économie, en statistiques, en logistique, en géographie ou même en écologie ou en stratégie.



sique. Demain, nous renforcerons nos réseaux et les élargirons pour drainer toujours plus de talents et de compétence. Nous continuerons à produire des supports qui seront lus et utilisés par un nombre croissant de décideurs publics et privés. Nous assumeront d'autant mieux notre rôle d'observateurs, d'accompagnateurs et même d'incubateurs pour participer, modestement mais sûrement, à la co-production des fondamentaux de la ville portuaire subsaharienne du futur.

*Yann Alix*

*Fondation SEFACIL*

### **Sources bibliographiques de l'auteur et des contributeurs de la Fondation SEFACIL citées dans la conclusion**

- Alix Y., Guy E. et Pelletier J.F. (2006), « Terminaux portuaires méthaniers: exception de la logique Ville-Port ou redéfinition d'une relation Ruralité-Terminal ? », *Actes de la 10<sup>e</sup> Conférence internationale Villes et Ports*, 5/9 novembre 2006, Sydney, Australie, 21 p.
- Alix Y. et Willemsen T. (2013), *Métropolisation portuaire : systèmes sans frontières. La nécessité de penser et agir Out of the box*, ouvrage collectif Grand Paris : Ses systèmes métropolitains sous la direction d'Antoine Grumbach. Travaux de l'Atelier International du Grand Paris.
- Alix, Y. et Daudet, B. (2014), "West Africa Port-City: Not waiting until 2050 to turn governance into practice", in Bina O., Balula L. and Ricci A., (Eds.)(2014), *Urban Futures – Squaring Circles: Europe, China and the World in 2050*, Conference Proceedings, Institute of Social Sciences – University of Lisbon ; Institute of Studies for the Integration of Systems – Rome ; The Chinese University of Hong Kong.
- Alix Y., Delsalle B. et Comtois C. (sous la direction) (2014), *Port-City Governance*, Collection « Les Océanides » de la Fondation SEFACIL, Éditions EMS, Caen, 300 p.
- Alix Y. et Ikambouayat Deka R. (2014), « Réflexions sur le futur des relations ville-port en Afrique de l'Ouest et du Centre », In Y. Alix et alii (dir.) *Port-City Governance*, Collection « Les Océanides » de la Fondation SEFACIL, Éditions EMS, Caen, p. 167-180.



## Les auteurs

**ABOYA Narcisse** (Chapitre 18) est Docteur en Géographie, enseignant-chercheur à l'Institut de Géographie Tropicale (IGT) de l'Université Félix Houphouët Boigny Abidjan. Il a obtenu son doctorat de Géographie halieutique dans ladite université en 2011. Il s'intéresse aux questions liées aux développements de l'aquaculture en lagune. Dr Aboya est membre du Laboratoire Littoral, Mer, Santé et Sécurité Alimentaire (LIMERSSA).

**ALIX Yann** (Chapitre 2) est responsable de la stratégie pour SOGET SA, société havraise *leader* mondial des solutions informatiques portuaires et logistiques. Il a publié pour le compte de SOGET SA un livre blanc intitulé *L'avenir sera fluide*. Depuis novembre 2010, il occupe également le poste de Délégué Général de la Fondation SEFACIL, laboratoire d'idées prospectives sur les stratégies maritime, portuaire et logistique. Il a fondé et dirige la collection « Les Océanides » (Éditions EMS). Le dernier ouvrage de Yann Alix est sorti en juin 2016 avec pour titre *Histoires courtes maritimes et portuaires. D'Afrique et d'ailleurs*. Il est titulaire d'un PhD de Concordia University (Montréal – Canada) et d'un doctorat en Géographie des Transports de l'Université de Caen en France.

**ALLA Kouadio Augustin** (Chapitre 8, Chapitre 18) est Docteur en Géographie, enseignant-chercheur au département de Géographie de l'Université Peleforo Gon Coulibaly, à Korhogo en Côte d'Ivoire. Il a obtenu son doctorat de Géographie halieutique à l'Université Félix Houphouët Boigny en 2012. En plus des problématiques en rapport avec le développement de la pêche en Côte d'Ivoire, Dr. Alla s'intéresse à la prospective. Il est membre du Littoral, Mer, Santé et Sécurité Alimentaire (LIMERSSA).

**ALLAGBÉ S. Benjamin** (Chapitre 13), 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 ».

**AYENON Séka Fernand** (Chapitre 16) est Docteur en Géographie et enseignant-chercheur au département de Géographie de l'Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan. Il est diplômé de l'École Normale Supérieure (ENS) d'Abidjan et ex-professeur de lycée à Agboville et Bouaké. Il est également titulaire du diplôme de Brevet de Technicien Supérieur (BTS) option Géologie, Mines, Pétrole et Environnement.

**BALOUBI Makodjami David** (Chapitre 5) est géographe, spécialiste des questions de populations et des dynamiques urbaines, il est titulaire d'un Doctorat Unique en Géographie et Gestion de l'Environnement, spécialité Géosciences de l'Environnement et Aménagement de l'Espace à l'Université d'Abomey-Calavi. Il a le grade de maître-assistant des universités du CAMES en service au Département de Géographie et Aménagement du Territoire de l'Université d'Abomey-Calavi au Bénin. Il est membre du Laboratoire d'Études des Dynamiques Urbaines et Régionales (LEDUR).

**BOUPDA Esther** (Chapitre 10) est titulaire d'un Doctorat de l'Université Michel de Montaigne (Bordeaux III, France) en 1994. En fonction à l'Université de Douala, cette spécialiste des transports y mène des recherches depuis 37 ans. Elle enseigne depuis 22 ans la Géographie des Transports en faculté des Lettres et Sciences humaines (Département de Géographie) et plus récemment, en faculté des Sciences Juridiques et Politiques. Son champ de recherche porte sur les Transports en Afrique (Cameroun). Son expertise porte sur les Transports Urbains en Afrique au sud du Sahara, l'Aménagement Urbain et les Transports maritimes internationaux. Elle est consultante pour de nombreux projets et dans le réseau Solidarité Internationale pour la Recherche sur les Transports en Afrique Sub-Saharienne (SITRASS).

**DAKOURI Guissa Desmos Francis** (Chapitre 15) est titulaire d'un doctorat en Géographie de l'environnement et santé. Il est enseignant-chercheur à l'Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët Boigny Abidjan, et travaille depuis 2006 sur l'impact de l'économie urbaine sur l'environnement et la santé des po-

pulations. Ses perspectives de recherches portent sur le management de l'environnement.

**DANDONOUGBO Iléri** (Chapitre 7) est enseignant-chercheur au Département de Géographie de l'Université de Lomé et assistant en Géographie. Il est membre du Laboratoire d'Études Urbaines (LEURB) qui s'intéresse à la Géographie urbaine/urbanisme et aménagement et transport.

**HÉTCHÉLI Follygan** (Chapitre 7) 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'Études Urbaines (LEURB) dont il est le responsable pédagogique. 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 17) est enseignant-chercheur et maître de conférences à l'Université Félix Houphouët-Boigny-Abidjan. Titulaire d'une thèse de 3<sup>e</sup> cycle et d'une thèse unique, ses recherches sont axées sur la géographie des transports, l'économie portuaire et la Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC). Les perspectives de développement des recherches en cours portent sur les transports maritimes et l'émergence de la Côte d'Ivoire, les transports dans le contexte des systèmes d'information géographique appliqués au domaine du transport maritime (SIG-TM). Il compte aussi développer la réflexion sur les nouveaux enjeux des transports, des réseaux et des besoins des acteurs (publics et privés).

**KANGA Konan Victorien** (Chapitre 6) entame des études supérieures à l'Université de Cocody (Abidjan), devenue Université Félix Houphouët Boigny en 2013, après l'obtention du baccalauréat en 1999. Recruté comme enseignant-chercheur au Département de Géographie (IGT) en 2014, il s'intéresse à l'économie portuaire et maritime, à l'étude les relations ville-port et aux SIG.

**KOFFI Yéboué Stéphane Koissy** (Chapitre 8) est Docteur en Géographie et en poste comme enseignant-chercheur à l'Université Peleforo Gon Coulibaly de Korhogo. Il est maître-assistant et a travaillé sur les questions de l'Aménagement du territoire. Sa thèse soutenue en 2012 à l'Université Felix Houphouët-Boigny (Cocody) porte sur la décentralisation et la Gouvernance Locale. Ses recherches portent depuis l'aménagement régional et urbain, et de la décentralisation. Auteur de plusieurs publications scientifiques, il a

participé à de nombreuses rencontres scientifiques internationales. Il est membre des Laboratoires Villes Société Territoire (VST) et Laboratoire de Recherche Espace-Système (LARES).

**KOUADIO Nanan Kouamé Félix** (Chapitre 18) est Docteur en Géographie, maître-assistant (CAMES) à l'Université Peleforo Gon Coulibaly. Il a obtenu son doctorat de Géographie halieutique à l'Université Félix Houphouët Boigny en 2012. Il mène depuis lors des recherches sur le développement de l'aquaculture et la lutte contre l'insécurité alimentaire. Il est membre du Laboratoire Littoral, Mer, Santé et Sécurité Alimentaire (LIMERSSA).

**KOUAKOU N'goran Norbert** (Chapitre 17) est enseignant-chercheur et assistant à l'Université Félix Houphouët-Boigny-Abidjan. Il est titulaire d'un doctorat en Géographie depuis 2014 après la soutenance d'une thèse sur intitulée « Ports, industrialisation et aménagement du territoire en Côte d'Ivoire ». Ses recherches actuelles sont axées sur les relations ports-industries, relations ports-aménagement de l'espace ou encore l'aménagement industrialo-portuaire.

**KOULAÏ-DJÉDJÉ Edith** (Chapitre 12) est Docteur en Géographie, assistante à l'Institut de Géographie Tropicale, UFR Sciences de l'Homme et de la Société de l'Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan. Ses travaux de recherche s'intéressent à la durabilité de la filière halieutique dans une optique de gestion et de valorisation des ressources halieutiques et du littoral.

**KRA Kouadio Joseph** (Chapitre 8) est Docteur en Géographie urbaine et aménagement du territoire, maître-assistant à l'Université Peleforo Gon Coulibaly de Korhogo. Il travaille sur les questions de décentralisation et de gouvernance urbaine. Son champ de recherche s'étend sur l'impact des infrastructures macro-économiques sur le développement local. Il est auteur de plusieurs publications sur les questions urbaines et de décentralisation.

**LOBA Akou Don Franck Valéry** (Chapitre 4, Chapitre 12) 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.

**MOUTO Gnakan Maguil** (Chapitre 11) est doctorant en Géographie à l'Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan. Il est titulaire d'un Master en Géographie, spécialité ports et transports maritimes. Ses travaux de recherche portent sur la libéralisation des transports maritimes et leurs impacts sur l'économie portuaire ivoirienne.

**N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard** (Chapitre 4, chapitre 6) est enseignant-chercheur, Maître-Assistant (CAMES) au département de Géographie de l'Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan. Il est titulaire d'un Doctorat unique en Géographie, spécialité transports, obtenu en 2010. Ses travaux de recherche portent sur les ports et les transports, le management des chaînes d'approvisionnement et de distribution, les relations ville-port, la recomposition des espaces portuaires, les relations port/avant-pays/arrière-pays. Il a effectué des recherches postdoctoral au laboratoire ENeC (Espaces, Nature et Culture), UMR 8185 CNRS de l'Université Paris-Sorbonne (Paris IV) en 2015. Auteur et co-auteur de plusieurs articles scientifiques, il a participé à de nombreuses rencontres scientifiques. Il est membre du laboratoire LIMERSSA (Littoral, Mer, Santé et Sécurité Alimentaire) et du réseau Afrique Atlantique.

**NSEGBE Antoine de Padoue** (Chapitre 10) est titulaire d'un Doctorat (Ph.D.) de Géographie (environnement et aménagement) obtenu à l'Université de Yaoundé 1 en 2012. En fonction à l'Université de Douala depuis 2007, il est spécialiste des questions urbaines, en particulier l'écologie urbaine, la croissance urbaine et les risques en milieu urbain littoral. Son champ de recherche porte sur la ville en milieu littoral et s'intéresse de plus en plus à la thématique de la ville-port. Secrétaire exécutif du Réseau Africain de Recherche en Urbanisation (RUBAFRIQUE) et secrétaire exécutif de l'Association d'Écologie Humaine d'Afrique (AEHA), antenne africaine de la Société d'Écologie Humaine de France (SEH), il est consultant et expert en Géomatique (Télé-détection satellitale, SIG, Traitements statistiques et cartographie).

**OUATTARA Seydou** (Chapitre 17), 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.

**PRAH Klemen** (Chapitre 1) est professeur assistant à la faculté de logistique de l'Université de Maribor en Slovénie. Il donne des enseignements sur les systèmes d'information géographique dans les niveaux Licence et Master en transport. Le Dr. Klemen Prah est auteur et co-auteur de plusieurs publications sur les SIG et l'optimisation des transports. En ce qui concerne la logistique maritime, il se concentre sur la modélisation de l'arrière-pays portuaire et étudie l'intégration des fonctions portuaires et urbaines, basées sur des techniques de cartographie et de SIG.

**STECK Benjamin** (Introduction + chapitre 3), géographe, professeur émérite, Université de Normandie, Université du Havre, chercheur à l'UMR IDEES, il conduit des travaux en Géographie des transports, contributrice à une géographie du développement, tout spécialement en Afrique de l'Ouest. Ses recherches, ses participations à des colloques, ses publications, portent sur les ports de la Côte Ouest-africaine et sur les corridors qui les prolongent vers les territoires de l'intérieur du continent. Il est l'initiateur d'un réseau de jeunes chercheurs africains fédérés par leurs travaux sur l'Afrique atlantique.

**TAPE Bidi Jean** (Préface + chapitre 11) est professeur titulaire de Géographie depuis 2010. Il a fait une thèse de 3<sup>e</sup> cycle en Géographie physique et une thèse d'État sur l'« Économie maritime et portuaire de la Côte d'Ivoire, étude géographique ». Ancien responsable du laboratoire LIMERSSA, il est l'auteur de plusieurs articles scientifiques et a dirigé de nombreux travaux de recherche d'étudiants en fin de cycle. 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.

**TOURE Mamoutou** (Chapitre 15) est Docteur de Géographie de l'Université de Nantes (France) depuis juin 2004. Il est actuellement maître-assistant à l'Université Félix Houphouët-Boigny-Abidjan où il a été recruté en 2006 au Département de Géographie. Il est spécialisé en aménagement urbain et régional. Ses travaux portent sur les politiques publiques en Côte d'Ivoire, les dynamiques régionales et urbaines induites. Il s'intéresse aussi aux conséquences géographiques des NTIC en milieu urbain.

**VIGNINOU Toussaint** (Chapitre 5) est maître de conférences des universités CAMES, il enseigne dans plusieurs facultés et écoles des universités du Bénin. Titulaire d'un Doctorat en Géographie urbaine et gestion de l'environnement de l'Université d'Abomey-Calavi au Bénin, il possède de solides formations en Géographie humaine et économique. Membre du Laboratoire d'Études des Dynamiques Urbaines et Régionales (LEDUR), il poursuit ses recherches sur la dynamique urbaine, la périurbanisation, les relations ville-port, la mobilité urbaine, etc. Il est actuellement le chef adjoint du Département de Géographie et Aménagement du Territoire de l'Université d'Abomey-Calavi.

**VIMENYO Messan** (Chapitre 14) est Docteur en Géographie des transports. Après avoir soutenu une thèse intitulée « Le port Autonome de Lomé et son arrière-pays » depuis 2006, il poursuit une carrière d'enseignant-chercheur dans les universités de Lomé et de Kara au Togo. Il a participé à plusieurs manifestations internationales en Afrique et hors d'Afrique dans le domaine des transports. Ses publications tournent autour du transport en général et du transport maritime en particulier.

**YAO Beli Didier** (Chapitre 15) est maître assistant au Département de Géographie de l'Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan. Il est membre du Laboratoire Littoral, Mer Santé et Sécurité Alimentaire. Sa spécialité est la Géographie des transports et des échanges commerciaux. Ses travaux actuels s'orientent sur le transport de marchandises entre les ports ouest africains (têtes de pont) et leurs arrières pays enclavés.

**ZRAN Gonkanou Marius** (Chapitre 9) est titulaire d'un Doctorat Unique en Géographie. Il est maître-assistant des universités du CAMES. Enseignant-chercheur à l'Université Félix Houphouët Boigny de Coady, il est l'auteur de plusieurs articles scientifiques. Il travaille sur les thématiques en rapport avec la pêche maritime et continentale.