



LES PORTS SECS

Outil d'accélération socio-économique
en Afrique Atlantique

DIRIGÉ PAR

Alexis B. N'GUESSAN

Denis CORDEL et Karim COULIBALY



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

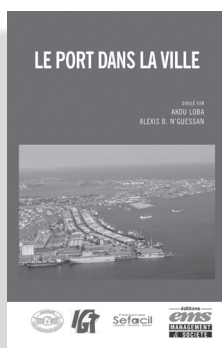
La collection « Afrique Atlantique » a été créée en 2017 pour diffuser les travaux de recherche appliquée d'un collectif pluridisciplinaire majoritairement composé de jeunes universitaires francophones africains.

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.

La collection « Afrique Atlantique »

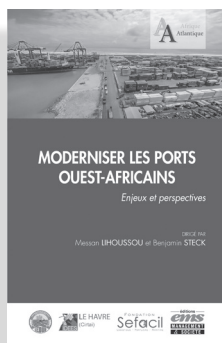
TOME I : Le port dans la ville



Les ports sont de toute évidence des interfaces de communication. Ils participent à l'accroissement des échanges et au développement du commerce international. Fixés sur les rivages ou à l'intérieur des terres par le biais de cours d'eau ou de canaux artificiels, ils sont le point de passage d'importants trafics en provenance et à destination des territoires terrestres.

Ce premier tome de la Collection Afrique Atlantique propose une lecture pluridisciplinaire sur les problématiques des relations ville-port en Afrique de l'Ouest.

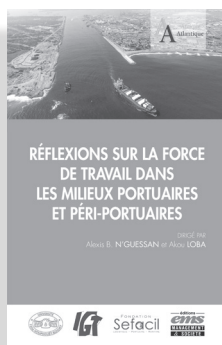
TOME II : Moderniser les ports ouest-Africains. Enjeux et perspectives



L'Afrique est liée au monde par les activités maritimes et ses ports sont au cœur des processus de croissance économique et de développement humain du continent. L'Afrique de l'Ouest dispose déjà d'un grand potentiel et attire des investisseurs et opérateurs qui concourent à accélérer une transformation performative des territoires portuaires.

Ce deuxième tome de la collection Afrique Atlantique comprend quatre parties et dix-neuf chapitres sur les enjeux et perspectives de la modernisation des ports ouest-africains.

TOME III : Réflexions sur la force de travail dans les milieux portuaires et péri-portuaires



Les villes portuaires sont le creuset d'une multitude d'activités générées par les trafics en tous genres qui irriguent les différents canaux de transport. Ces activités drainent une foule d'acteurs, présents aussi bien dans l'enceinte portuaire en zone sous-douane comme dans les espaces hors douane et en périphérie des ports.

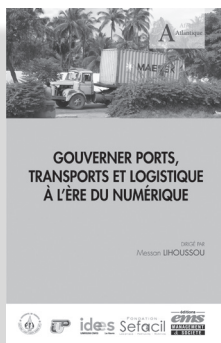
Le troisième opus rassemble 14 contributions originales d'auteurs universitaires et de praticiens essentiellement ouest-africains.



TOME IV : Construire la ville portuaire de demain en Afrique Atlantique

La fondation SEFACIL est devenue indispensable aux réflexions prospectives et stratégiques de nos secteurs portuaires et logistiques. Cette nouvelle contribution illustre combien le développement d'une infrastructure comme Kribi s'appréhende comme un ensemble de possibles qui se conjugue pour produire de la valeur ajoutée au Cameroun et dans toute la sous-région.

Ce quatrième volume réunit plus de 40 auteurs africains et européens avec 23 chapitres répartis en 3 parties pour couvrir les problématiques de gouvernance, de géostratégie, d'environnement, d'économie, de société, etc.



TOME V : Gouverner ports, transports et logistique à l'ère du numérique

Cet ouvrage de douze contributions interroge les modalités du développement digital dans les activités portuaires et logistiques ouest-africaines. Les politiques numériques visent à dématérialiser des procédures afin de simplifier la gestion des flux documentaires et de marchandises. Cela n'est pas sans poser des problèmes de gouvernance, de gestion intégrée des systèmes privatifs et de cohérence dans l'usage et le choix des outils technologiques disponibles et déployés.

La digitalisation n'est pas une fin en soi mais bien un moyen de rendre plus efficient et transparent la gestion des chaînes de transport et de valeur.

LES PORTS SECS

Outil d'accélération socio-économique en Afrique Atlantique

Dirigé par

Alexis B. N'GUESSAN, Denis CORDEL et Karim COULIBALY



136 boulevard du Maréchal Leclerc
14000 CAEN

Le Code de la propriété intellectuelle du 1^{er} 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, 2021

ISBN : 978-2-37687-584-0

SOMMAIRE

In memoriam	9
<i>Yann ALIX</i>	
Préface.....	11
<i>Colonel Karim COULIBALY</i>	
Capsule inaugurale	15
<i>Stéphane ADJINON</i>	
Comité scientifique.....	21
Comité de lecture	23
Introduction.....	25
<i>Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN</i>	

PREMIÈRE PARTIE

Du concept à sa définition : évolution structurelle et fonctionnelle des ports secs en Afrique subsaharienne

Chapitre 1. Introduction et considérations générales sur les ports secs en Afrique Atlantique	33
<i>Yann ALIX et Denis CORDEL</i>	
Chapitre 2. Les ports francs : des ports secs au service de l'attractivité logistique	53
<i>Alexandre LAVISSIÈRE et Charles DE CORBIÈRE</i>	
Chapitre 3. Des pistes de réflexion pour la gestion des ports secs en Afrique Atlantique : apport par le concept de résilience	69
<i>Suzanne M. APITSA et Brigitte DAUDET</i>	

DEUXIÈME PARTIE

Retours d'expérience sur le développement moderne des ports secs au service des ports maritimes et des corridors logistiques

Chapitre 4. Les mutations socio-économiques et environnementales de l'implantation du port sec d'Allada en République du Bénin.....	97
<i>Sotondji Benjamin ALLAGBÉ</i>	

Chapitre 5. Port sec de Bobo-Dioulasso : une potentialité stratégique et économique dans les échanges extérieurs du Burkina Faso.....	125
<i>Brice Patrick AKÉ AKÉ</i>	

Chapitre 6. Le port sec de la Zone Industrielle d'Adétikopé (Togo) : un outil de développement et de mutations socio-économiques de la périphérie nord de Lomé	143
<i>Iléri DANDONUGBO et Follygan HÉTCHÉLI</i>	

Chapitre 7. La Zone Economique à Régime Privilégié (ZERP) de Nkok et le port commercial d'Owendo : une complémentarité dans le traitement du fret à l'exportation ?	161
<i>Léandre Edgard NDJAMBOU</i>	

TROISIÈME PARTIE

Quels ports secs demain pour quels aménagements de l'arrière-pays subsaharien ? Regards prospectifs

Chapitre 8. Réflexions sur l'implantation de ports secs dans l'arrière-pays du port d'Abidjan et de San-Pedro : les cas de Ferkessédougou et Odienné au nord de la Côte d'Ivoire	191
<i>Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN, Atsé Willy Arnaud OGOU et Gnakan Maguil MOUTO</i>	

Chapitre 9. Quel avenir pour le terminal du Sahel, port sec de Lomé, rattrapé par la croissance urbaine ?	223
<i>Amevor Komlan AGBEMADON, Jérôme LOMBARD et Assogba GUEZERE</i>	

Chapitre 10. Le port d'Abidjan et le maillage de son arrière-pays ivoirien	241
<i>Konan Victorien KANGA</i>	

Chapitre 11. Renforcement des échanges intra-africains dans la zone CEMAC : que peut apporter un port sec aux corridors Douala-N'Djamena et Douala-Bangui ?	267
<i>Antoine de Padoue NSEGBE</i>	

Conclusion	287
<i>Yann ALIX</i>	

Présentation des contributeurs	293
---	-----

In memoriam

Yann ALIX,
Délégué Général – Fondation SEFACIL – France
Ex-Directeur de l'IPER – France

L'Afrique portuaire subsaharienne a ceci de particulier qu'elle compte des femmes aux plus hauts postes de responsabilité et de décision. De Conakry à Cotonou en passant par le secrétariat général de l'AGPAOC, ces dirigeantes portuaires demeurent d'immuables sources d'inspiration. En 2009, en collaboration étroite avec Annie Gruchy, Directrice de la coopération internationale du Port Autonome du Havre, nous remportons l'*IAPH Essay Award – Local Community & Ports* pour un plaidoyer en faveur de la création d'un Réseau International des Femmes Portuaires en Afrique de l'Ouest et du Centre. Nous écrivions à l'époque :

« Le pari est de voir se développer d'autres formes managériales basées sur des valeurs différentes. Les réflexes culturels et identitaires des femmes restent distincts et complémentaires de ceux des hommes. Au-delà d'une féminisation de la direction des ports, ce sont des bouleversements sociétaux qui sont espérés avec le soutien de nouveaux réseaux solidaires de développement des activités économiques et sociales. L'intégration des communautés locales dans les affaires portuaires et les retombées des actions portuaires sur les communautés locales profiteront de la présence de plus de femmes ! » (Alix & Gruchy, 2009).

La même année, toujours avec Annie Gruchy et soutenue par Pamela Tansey, Directrice Adjointe de la coopération technique de l'Organisation Maritime International (OMI), nous lançons la première édition du séminaire exécutif des femmes portuaires africaines de l'IPER

(*Institut Portuaire d'Enseignement et Recherche*) en partenariat avec l'AGPAOC et l'OMI. Notre ambition collective : accélérer l'émergence d'une génération de femmes portuaires en capacité d'assumer les plus hautes fonctions dans leurs institutions respectives.

Ces initiatives, aussi modestes qu'innovantes, ont accompagné le talent de femmes remarquables telles que Madame OKOU née Djenebou GON COULIBALY. Elle fut l'une des premières à nous soutenir en poussant les candidatures de jeunes pousses du Port Autonome d'Abidjan. Elle apportait une grande valeur à la formation et au renforcement des capacités professionnelles. Elle adouba la création de la Fondation SEFACIL en accueillant un premier séminaire de recherche appliquée qui mobilisa déjà plusieurs hauts dirigeants du PAA, des opérateurs économiques et des acteurs universitaires.

D'une efficacité discrète et d'un charisme audacieux, Madame OKOU née Djenebou GON COULIBALY confia à la Fondation SEFACIL la leçon inaugurale sur les enjeux et perspectives pour la compétitivité portuaire ivoirienne lors d'un événement national tenu sous le haut-patronage de la Primature de la République de Côte d'Ivoire fin 2017. Elle croyait dans l'utilité de travaux prospectifs et stratégiques afin d'alimenter la réflexion de la Direction Générale et des équipes du Port Autonome d'Abidjan.

Madame OKOU née Djenebou GON COULIBALY était aussi bienveillante qu'exigeante, surtout quand il s'agissait de travailler à la compétitivité et l'attractivité du PAA. Toujours avec une pointe d'autodérision, elle maniait un humour subtil pour aborder les problématiques les plus complexes du monde portuaire. Convaincue de l'impérieuse nécessité de co-produire et co-élaborer avec toutes les parties prenantes de l'écosystème portuaire ivoirien, Madame OKOU née Djenebou GON COULIBALY travaillait tout en compromis et en consensus... tout en défendant avec force ses propres arguments et convictions !

Notre dernière collaboration a lieu en avril 2021 alors que Monsieur Hien Yacouba SIE mobilisa un après-midi entier de son temps de Directeur Général en compagnie d'un panel restreint d'experts et d'acteurs privés pour réfléchir sur les solutions opérationnelles visant à décongestionner l'aire métropolito-portuaire abidjanaise. Elle n'avait pas pu assister à l'atelier mais comme toujours avait supervisé le déroulé complet de l'opération. C'était sa manière de procéder. Ne jamais rien laisser au hasard pour travailler en confiance et avancer ensemble.

Pour toutes ces raisons et mille autres encore, cet ouvrage collectif t'est dédié très chère amie.

Préface

*Colonel Karim COULIBALY,
Administrateur Général des Affaires Maritimes et Portuaires
Graduate MDE Business School/IESE de Barcelone
Directeur Général de l'ARSTM
Abidjan – République de Côte d'Ivoire*

L'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM) est une vénérable institution d'enseignement et de formation, à vocation internationale, destinée à préparer les futurs navigants et professionnels de la mer des 15 pays et partenaires de l'Afrique de l'Ouest et du Centre et du Golfe de Guinée. Organe spécialisé de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC), l'ARSTM constitue un lieu de création de savoir et de savoir-faire, et de plus en plus de recherche en partenariat avec le tissu économique et entrepreneurial africain.

Le CREMPOL, Centre de Recherche Maritime, Portuaire et Logistique lancé officiellement le 18 octobre 2018, marque la concrétisation d'un projet longtemps caressé par l'ARSTM à savoir, la mise en place d'un centre dédié à la Recherche. Cette volonté apparaît clairement dans notre plan stratégique dont la vision est de « faire de l'ARSTM une Institution de référence au cœur des enjeux maritimes mondiaux » ainsi que dans la politique qualité dont le second axe stratégique est : « promouvoir la recherche et développement ».

Dans le cadre des activités du CREMPOL, Monsieur Yann ALIX, chercheur associé à l'ARSTM et Délégué Général de la Fondation SEACIL, nous a mis à contribution pour assurer la co-direction du

Tome VI de la collection «Afrique Atlantique», dont trois piliers en constituent les fondations :

- Le premier est Denis CORDEL, infatigable passeur de connaissances opérationnelles et pratiques sur la logistique maritime et portuaire depuis plus de 35 ans. Son installation à Abidjan en facilite grandement l'implication auprès de nos étudiants, mais aussi de nos enseignants et de nos chercheurs ;
- Le deuxième pilier est aussi Abidjanais, en la personne du jeune Professeur Alexis N'GUESSAN, Maître de Conférences (CAMES) au département de géographie de l'Université Félix Houphouët-Boigny. Alexis consolide l'équipe du CREMPOL avec ses travaux de recherche sur la gouvernance portuaire, la gouvernance des villes portuaires et des milieux maritimes, les réseaux maritimes et les corridors de transport subsahariens ; et ;
- Le troisième pilier est le Directeur Général de l'ARSTM que je suis, car je crois en la qualité supérieure des synergies entre des professionnels engagés, passionnés et fidèles.

Cet ouvrage sur les ports secs constitue un nouveau jalon de la coopération entre l'ARSTM et la Fondation SEFACIL. 6^e volume de la collection « Afrique Atlantique », cet engagement pris par le CREMPOL résulte des premiers travaux qui ont animé nos équipes, malgré les contraintes pandémiques. Le séminaire de recherche tenu dans les locaux de l'ARSTM en avril 2021 a donné l'occasion de se retrouver, pour partager les premiers résultats que l'on a jugés suffisamment encourageants pour se lancer dans l'aventure d'une co-direction d'ouvrage.

Alexis N'GUESSAN, Denis CORDEL et moi-même avons accepté de relever le défi, car la thématique des ports secs est au cœur des problématiques de facilitation et d'accélération des échanges commerciaux entre les Nations d'Afrique. Avec l'entrée en vigueur de la ZLECAf le 1^{er} janvier 2021, un nouvel élan se matérialise pour que les marchés intra et inter-africains prennent leur envol et stimulent des fluidités commerciales synonymes de création de valeur, pour toutes les africaines et tous les africains. Et cela s'avère d'autant plus critique si l'on se réfère aux territoires intérieurs et enclavés qui ont besoin de plus de connectivité pour simplifier la mobilité des personnes, des biens et des capitaux. Il en va de la lutte contre la pauvreté, car la logistique est un vecteur de richesse, en permettant de mieux acheter et de mieux vendre, tout en réduisant le plus que possible les coûts de transport et de transaction.

Ce sixième tome assemble des travaux qui proviennent en priorité et en majorité de nos élites intellectuelles et universitaires. Le travail de la collection «Afrique Atlantique» rejoint celui de l'ARSTM : *transmettre de la connaissance pour élever les compétences et ainsi donner les meilleures chances à notre jeunesse africaine.*

La crise pandémique a révélé une chose cruciale au monde entier : *notre civilisation nomade repose sur la robustesse et la fiabilité des réseaux logistiques, du chargeur jusqu'au consommateur final.* Le logisticien, l'organisateur de transport, le gestionnaire d'infrastructure : tous ont en commun un socle de connaissances issues de disciplines que l'on enseigne à l'ARSTM, et que l'on diffuse dans le monde entier avec la Fondation SEFACIL.

De la Côte d'Ivoire au Gabon, du Bénin au Cameroun, du Togo à la Guinée, cet ouvrage collectif apporte un éclairage précieux sur le développement des ports secs, outils prégnants d'une diffusion des valeurs créées sur les territoires productifs du continent. Souvent continuum des ports maritimes mais aussi infrastructures structurantes des zones les plus enclavées, les ports secs continuent d'évoluer pour offrir toujours plus de services aux utilisateurs logistiques et usagers économiques. C'est pourquoi, il s'imposait que le CREMPOL et l'ARSTM s'associent à l'Université Félix Houphouët-Boigny et la Fondation SEFACIL pour l'édition de cet ouvrage. Des modules de formation et de renforcement des capacités professionnelles pourront se nourrir des textes et analyses proposés.

Enseignants, étudiants, décideurs publics, entreprises publiques et privés, investisseurs et entrepreneurs, cet ouvrage a été pensé pour vous afin que nous soyons toutes et tous, mieux préparés pour dépasser l'émergence et faire en sorte que le continent africain s'impose comme un pivot central d'une nouvelle mondialisation plus vertueuse, plus respectueuse et plus durable.

En ma qualité de Directeur Général de l'ARSTM, je souhaite conclure ces propos liminaires en adressant mes plus sincères remerciements à tous les membres du comité scientifique ainsi qu'à toutes les personnes qui ont mobilisé leur temps et leurs compétences pour relire et amender chaque texte soumis par les contributeurs.

Capsule inaugurale

*Stéphane ADJINON,
Conseiller technique, Ministre de l'économie maritime,
de la pêche et de la protection côtière, Lomé, TOGO*

Introduction

À première vue, le Togo avec 55 kilomètres de façade côtière demeure un «petit pays maritime» du Golfe de Guinée. Pourtant son seul port commercial, le Port Autonome de Lomé, niché dans la plus grande ville du pays, capitale politique et poumon économique d'une Nation de 7,9 millions d'habitants, a réalisé un trafic total de 26 millions de tonnes en 2020 et atteint un niveau de 1,7 million de conteneurs manutentionnés.

Il faut dire que le Togo, l'un des plus petits pays d'Afrique, est l'une des plaques tournantes du commerce dans la région. En effet, dans la contrainte de ses frontières, le Togo a trouvé une opportunité : devenir un pays de transit. En cela, il bénéficie indirectement des faiblesses de ses voisins, qu'il s'agisse d'instabilité politique, d'interdictions commerciales ou d'infrastructures portuaires congestionnées. Ce statut du Togo vient de la vision des dirigeants du pays pour qui de par sa petite taille, le Togo devait devenir un carrefour commercial et ont orienté leurs politiques en ce sens.

Le développement des infrastructures portuaires et routières ne pouvait que jouer un rôle primordial dans cette quête. Le Togo s'est donc évertué au cours de la dernière décennie à améliorer ses in-

frastructures pour atteindre et affermir un statut de hub régional de commerce.

Ce challenge atteint, le Togo s'est attaqué à un tout autre chantier, l'opérationnalisation d'un tout nouveau port sec adossé à une zone économique spéciale : la Plateforme Industrielle d'Adétikopé (PIA). Le but étant d'une part de faire face et anticiper la congestion du port qui est victime de son succès, et d'autre part de créer un véritable pôle logistique bénéficiant à un bon nombre de secteurs, autour de cette plateforme.

Dans ce qui suit, on examinera la mutation du circuit logistique togolais suite à la mise en place du port sec de la PIA. On exposera ensuite les réflexions sur les probables évolutions de la gouvernance portuaire entraînées par la mise en place de la PIA.

1. La mutation du circuit logistique togolais suite à la mise en place du port sec de la PIA

Dans le cadre du partenariat entre l'État togolais et Arise IIP pour la mise en place de la Plateforme industrielle d'Adétikopé (PIA) (Figure 1, p. 18), la première phase du projet comprend notamment un port sec d'une capacité de 12 500 conteneurs et un parking pour 700 camions. Ce port sec et le parking à camions serviront de relais entre le port de Lomé et les camions qui transitent vers et depuis les pays de l'hinterland. Les objectifs affichés sont multiples :

- Réduire la congestion dans la zone du port de Lomé ;
- Éliminer le stationnement illégal des camions dans la ville de Lomé ;
- Permettre une réduction du nombre d'accidents de la circulation dans la ville et sur la nationale N 1 ;
- Organiser et rationaliser les activités logistiques induites par les activités portuaires ;
- Favoriser un marché équitable et équilibré pour l'importation et l'exportation de marchandises ;
- Réduire les activités et actes illicites associés au secteur.

Afin de favoriser la mise en œuvre de ce changement, un décret présidentiel a été promulgué portant création d'un parking de camions de transport de marchandises et d'un port sec franc au sein de la plateforme industrielle intégrée d'Adétikopé. Ce décret entérine

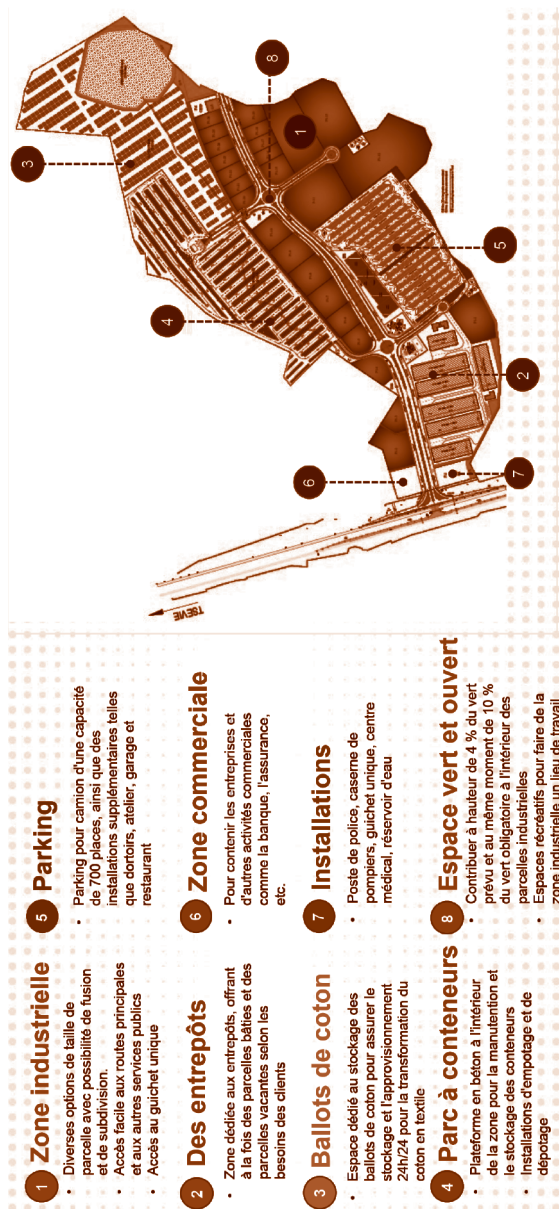
donc la création du port sec franc et d'un parking à camions, mais surtout fait de ce port sec, le point d'arrêt des marchandises en transit en provenance ou à destination du Port de Lomé. De plus, il porte interdiction des stationnements de camions en bordure de route en faisant du parking à camions de la PIA la seule aire de stationnement pour les camions en transit.

À cela il faut ajouter une innovation qui est l'obligation faite aux concessionnaires des terminaux de manutention, aux douanes et au guichet unique d'interconnecter leurs systèmes informatiques à celui de la Plateforme Industrielle d'Adétikopé (PIA).

Ce décret permettra concrètement à l'État togolais de réduire la congestion croissante du port, victime de son succès et les accidents et autres désagréments inhérents au stationnement anarchique des camions de marchandises. L'État togolais place de grandes ambitions en cette plateforme qui lui générera des revenus supplémentaires, rendra – et cela est essentiel – le secteur logistique plus concurrentiel et donc le corridor togolais plus attractif, permettra un contrôle accru de la circulation des camions de marchandises.

Il est certain que l'État a également un rôle majeur à jouer tout d'abord auprès des concessionnaires existants pour les fédérer autour du projet, et surtout pour impulser un vaste chantier de conduite du changement auprès des acteurs du circuit logistique togolais. L'État ne sera évidemment pas l'unique gagnant de la mise en place du port sec de la PIA. Ainsi, les concessionnaires portuaires et les compagnies maritimes bénéficieront d'une productivité accrue des quais, laissant entrevoir la possibilité d'un plus grand nombre d'escales de navires.

Figure 1 : Vue d'ensemble des principaux zonages de la Plateforme Industrielle d'Adétikopé (PIA) au Togo



2. Réflexions sur les probables évolutions de la gouvernance portuaire

2.1. *Le port sec, un « embranchement » du port*

Le port sec de la PIA s'inscrit résolument dans la 4^e génération de port sec, en cela qu'il est d'une part indissociable du Port de Lomé, mais d'autre part, un noyau autour duquel sont appelés à se greffer de véritables pôles industrialo-logistiques. Fort de ce double aspect, le port sec doit être connecté au port à la fois par des infrastructures physiques (réseau routier, réseau ferroviaire), mais également par des infrastructures numériques (IoT, Big Data, Blockchain, Open Data, etc.). Ces deux natures d'infrastructure sont primordiales pour assurer une fluidité et une fiabilité logistique.

Les infrastructures numériques sont essentielles pour le port, celui-ci n'étant qu'un nœud d'une chaîne logistique complexe impliquant un certain nombre d'interactions ; la numérisation est essentielle pour améliorer la compétitivité de cette chaîne. Elles impliquent indubitablement une maturité technologique non seulement de l'autorité portuaire et des terminaux, mais également des autres acteurs du corridor logistique. Dans un pays en développement à l'instar du Togo, atteindre cette maturité sur des technologies de pointe n'est pas chose aisée pour les acteurs logistiques tels que les transitaires, les consignataires ou les transporteurs.

Une approche fédérative serait la mise en place d'un Port Community System, c'est-à-dire une plateforme collaborative digitale neutre qui optimise, automatise et sécurise tous les process liés au passage de la marchandise, qui intégrerait tous ces aspects de pointe et serait assez modulable pour permettre aux acteurs de s'y interfacer et de bénéficier de ses avancées à l'aide d'un gateway.

2.2. *L'avènement du port sec et la mutation du modèle des terminaux portuaires*

Il est à noter qu'avec l'avènement de la 4^e génération de port sec à laquelle appartient la PIA, on assiste à un changement de paradigme, en particulier dans le secteur portuaire en Afrique subsaharienne.

Historiquement en Afrique subsaharienne, un certain nombre d'opérateurs de terminaux fonctionnaient sur un modèle inédit et propre à cette région. En effet, ces opérateurs en début de projet ré-

alisaient des investissements conséquents et de bonnes factures dans les infrastructures de manutention, puis au cours de l'exploitation du terminal concentraient leurs investissements sur les aires de stockage et de stationnement, cela s'expliquant par le fait qu'un certain nombre de ports ouest-africains, dont Lomé, sont des plateformes flottantes pour les négociants qui y entreposent leurs marchandises le temps de trouver preneur.

Factuellement, le fait pour les opérateurs d'investir dans ces infrastructures de stockage et stationnement au lieu d'infrastructures de manutention fait progressivement perdre aux terminaux leurs célérités et favorise la congestion. L'arrivée des ports secs de 4^e génération est donc une aubaine pour voir se renverser cette tendance. En effet, l'évacuation rapide des conteneurs vers les ports secs fait que le modèle n'est plus viable pour les terminaux à conteneurs, qui vont résolument revenir à un modèle plus classique et plus en ligne avec les objectifs de l'autorité portuaire.

Comité scientifique

ALIX Yann, Délégué Général, Fondation SEFACIL et Senior Manager, Abington Advisory, France.

AKA Kouadio Akou, Directeur de Recherche, Centre de Recherches Architecturales et Urbaines (CRAU), Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

ASSI-KAUDHJIS Joseph Pierre, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire.

BOIGIBAUT Louis (Dr), HEC Paris, France.

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

CORDEL Denis, PDG, DATOPI, Côte d'Ivoire.

COULIBALY Karim, DG, Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer, Côte d'Ivoire.

DIBI-ANOAH Agoh Pauline, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

GUERRERO David, Maître de Conférences, Université Gustave EIFFEL, France.

HOUNTO Armand, Expert Consultant, Cabinet International Trade Partners, Canada.

KAMBIRE Bébé, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

KOFFI-YEBOUE Stéphane, Maître de Conférences, Université Péléforo Gon Coulibaly, Côte d'Ivoire.

LOBA Akou Don Franck Valery, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

MADOUNGOU Ndjeunda Guy Merlo, Maître de Recherche, CENAREST, Gabon.

MBAHA Pascal, Maître de Conférences, Université de Yaoundé I, Cameroun.

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

NASSA Dabié Désiré Axel, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

NDJAMBOU Léandre Edgard, Maître de Conférences, Université Omar Bongo, Gabon.

OURA Kouadio Raphaël, Maître de Recherche, Centre de Recherche pour le Développement, Côte d'Ivoire.

SEKA Aba Clément (Dr), Juriste, Cabinet d'avocats OUATTARA-BOGUI et Associés, Côte d'Ivoire.

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

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

VIMENYO Messan, Maître de Conférences, Université de Lomé, Togo.

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

Comité de lecture

ALIX Yann, Délégué Général, Fondation SEFACIL et Senior Manager, Abington Advisory, France.

ASSI-KAUDHJIS Joseph Pierre, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire.

BAMBA Naférina, Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer, Côte d'Ivoire.

BOIGIBAUT Louis (Dr), HEC Paris, France.

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

GUERRERO David, Maître de Conférences, Université Gustave EIFFEL, France.

HOUNTO Armand, Expert Consultant, Cabinet International Trade Partners, Canada.

KAMBIRE Bébé, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

KOFFI-YEBOUE Stéphane, Maître de Conférences, Université Péléforo Gon Coulibaly, Côte d'Ivoire.

LOBA Akou Don Franck Valery, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

MONKOTAN Espérance Sètonджи, Juriste d'entreprise, Bénin.

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

NASSA Dabié Désiré Axel, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire.

OURA Kouadio Raphaël, Maître de Recherche, Centre de Recherche pour le Développement, Côte d'Ivoire.

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

VIMENYO Messan, Maître de Conférences, Université de Lomé, Togo.

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

Introduction

*Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN,
Enseignant-Chercheur, Maître de Conférences (CAMES)
Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire*

Les ports secs, tout comme les ports maritimes, sont des points de passage stratégiques pour les marchandises dans l'hinterland. Le port sec tient son origine du monde de la plaisance avec le développement de « ports secs » aux Etats-Unis dans les années 1960 (Yann Alix, 2021, p. 1). Dans un contexte de congestion des ports maritimes liée en partie à la dynamique du commerce international et à l'interconnexion des économies, de difficultés de passage au niveau des corridors, d'encombrement des villes portuaires, la solution des terminaux intermodaux ou multimodaux à l'intérieur des terres s'est imposée au fil du temps. Ces terminaux connectés par la route ou le rail à un port maritime, opèrent comme des centres de transbordement de cargaisons maritimes vers les destinations à l'intérieur des terres.

Ces installations en plein développement en Afrique en général et dans les territoires de l'Afrique Atlantique en particulier, ont des visées géostratégiques en termes de rapprochement des services logistiques des pays de l'hinterland, de création de nouveaux marchés capables de mobiliser l'économie productive locale, d'accueillir le trop plein des ports maritimes et de servir de plaque tournante dans le processus d'intégration sous-régionale tant souhaité. Aborder la question des ports secs dans une vision d'accélération socio-économique, plonge dans la réflexion pour co-construire des espaces impactés par l'édification et l'exploitation de plateformes créatrices de richesses, pas que pour les opérateurs classiques de métier, mais

également pour les populations qui vivent dans le rayon de ces infrastructures logistiques.

Pour apporter un éclairage sur cette question sensible et essentielle des ports secs, cet ouvrage se propose d'exposer les réflexions d'éminents chercheurs et professionnels du domaine des transports et de la logistique. Il met en tandem des concepts théoriques et méthodologiques appliqués aux expériences vécues des réalités africaines et d'ailleurs, dans un corpus scindé en trois parties.

La première partie intitulée « Du concept à sa définition : évolution structurelle et fonctionnelle des ports secs en Afrique Subsaharienne » regroupe trois contributions. Celles-ci font le point des fondamentaux des ports secs et de leur implémentation en contexte africain en général et subsaharien en particulier.

Dans le chapitre 1 co-signé par Yann ALIX et Denis CORDEL, nous entrons dans les fondamentaux des ports secs en Afrique Subsaharienne à travers « Introduction et considérations générales sur les ports secs en Afrique Atlantique ». En effet, la réalité des villes portuaires en Afrique Subsaharienne met en évidence des cités macrocéphales dans lesquelles les ports sont ceinturés de part et d'autre. Cette situation les met dans une position inconfortable. Celle-ci est synonyme de congestion, d'embouteillages, etc. qui impactent négativement les performances portuaires. Une solution alternative est in fine le déploiement de zones tampons, de préférence à la périphérie des métropoles portuaires. Ces zones tampons connues sous le nom de ports secs, de zones logistiques, de ports intérieurs, connaissent une vulgarisation ces dernières années. On distingue cinq générations de ports secs qui se caractérisent chacune par des particularités spécifiques, alliant à la fois des aspects logistiques, techniques, opérationnels, spatiaux et environnementaux.

Le chapitre 2 d'Alexandre LAVISSIERE et de Charles de CORBIERE évoque la question des ports francs, concept développé depuis l'Antiquité par les Romains et les Chinois. Ce concept de port franc actualisé se met en évidence en tant que concept transversal. Il renvoie tantôt à la fonction logistique, tantôt à la notion de port sec, tantôt à la notion de cluster logistique. Entre plusieurs lignes, les auteurs dressent les avantages et facteurs limitants des ports francs. Les avantages pour la chaîne logistique s'apprécient au niveau des formalités douanières, de trésorerie, d'accès du propriétaire à la marchandise etc. En termes de distance, le port franc accorde de nombreux avantages largement argumentés. Pour faire corps avec les réalités africaines, les auteurs soulignent l'importance des ports francs

pour l'Afrique en s'appuyant sur plusieurs exemples. Ils mettent particulièrement en évidence l'ancrage de la logistique dans les activités des ports francs, des zones franches par ricochet, avec une ouverture sur les clusters logistiques durables de demain.

La troisième contribution (chapitre 3) est l'œuvre de Suzanne APITSA et Brigitte DAUDET, qui nous entretiennent sur le sujet suivant « Pistes de réflexion pour la gestion des ports secs en Afrique Atlantique ». Il y est question de l'introduction du concept de résilience dans la gestion des ports secs. Le concept de port sec prend de l'ampleur sur le continent africain, en réponse à la congestion portuaire et aux problèmes de fluidité des trafics dans les agglomérations portuaires. À partir des études de cas d'Abidjan, de Cotonou, de Douala et de Kribi, les auteures mettent en évidence la position de ces capitales portuaires à la croisée des réalités mentionnées en sus. Comment s'appuyer sur les ports secs pour faciliter la fluidité des échanges entre les ports maritimes et les pays enclavés ? Des pistes de réflexion pratiques et pragmatiques à travers la capacité d'absorption, la capacité de renouvellement, la capacité d'appropriation et la capacité d'anticipation.

La seconde partie intitulée « Retours d'expérience sur le développement moderne des ports secs au service des ports maritimes et des corridors » compte quatre textes.

Le quatrième chapitre rédigé par ALLAGBÉ Benjamin fait état des « mutations socio-économiques et environnementales de l'implantation du port sec d'Allada en République du Bénin ». Il met en évidence la sollicitation de la commune d'Allada du fait de la saturation du port de Cotonou. La volonté de désengorger le port de Cotonou par la création d'un terminal à conteneurs à Allada, puis d'une plateforme d'activités dédiées aux marchandises issues du port, ont transformé la commune d'Allada. Ce port sec in fine jour un rôle clé dans le développement socio-économique de la localité d'Allada, à travers les diverses activités générées qui mobilisent une frange importante de la population. Divers prestataires se côtoient sur cet espace dont les activités ont des effets spatiaux et environnementaux palpables à Allada.

Le cinquième chapitre signé de AKE Aké Brice Patrick parle du « Port sec de Bobo-Dioulasso, une potentialité économique stratégique au cœur des échanges extérieurs du Burkina Faso ». Ce port sec encore appelé Bobo-Inter, a été mis en place pour répondre aux besoins des opérateurs économiques locaux en termes de réduction des distances et de point de rupture de charge. Idéalement situé et

desservi par la route et le rail, ce port sec dispose d'infrastructures, d'équipements et offre divers services aux opérateurs. De par ses activités, il génère des ressources importantes pour l'économie ; lesquelles sont collectées à partir des taxes telles que le droit de transit des camions, les droits et taxes des douanes, les pénalités journalières etc. Son incidence sur l'économie locale et nationale est indéniable, compte tenu de son rôle stratégique de structuration spatiale et de régulation des flux terrestres et ferroviaires.

Le sixième chapitre est l'œuvre de DANDONOUGBO Iléri et HETCHELI Follygan, qui nous entretiennent sur le sujet ainsi libellé « Le port sec de la zone industrielle d'Adétikopé (Togo) : un outil de développement et de mutations socio-économiques de la périphérie nord de Lomé ». Ce port sec s'inscrit dans le Plan National de Développement (PND) élaboré par les autorités togolaises, pour répondre à la hausse du trafic conteneurisé au port de Lomé et faire face à la problématique de l'engorgement portuaire. Cette plateforme, fruit du partenariat entre l'Etat Togolais (35 %) et ARISE (65 %), promoteurs du projet, au-delà des missions de désengorgement du port et du grand Lomé et de facilitation du commerce intra-africain, est un germe de croissance démographique et d'extension spatiale pour Lomé. La construction du port sec a entraîné le développement d'activités informelles en tous genres. Celles-ci participent à la dynamique du paysage local et à l'épanouissement économique des populations.

Le septième chapitre nous introduit au cœur de Nkok, dans la région de Libreville au Gabon avec NDJAMBOU Léandre Edgard. Sa contribution intitulée « La zone économique à régime privilégié (ZERP) de Nkok et le port commercial d'Owendo, une complémentarité dans le traitement du fret à l'exportation », met en évidence le développement d'une zone spéciale par la volonté des plus hautes autorités gabonaises. Cette ZERP est une réponse aux difficultés des ports d'Owendo et de Port-Gentil à accroître les exportations de produits transformés. Cette expérience réussie de plateforme complémentaire au port commercial d'Owendo, relève de plusieurs facteurs. Il s'agit entre autres des atouts naturels, des facilités de connexion avec le réseau routier, ferroviaire et fluvial, des avantages fiscal-douaniers appliqués aux entreprises installées sur zone etc. La présence de la ZERP a contribué significativement au développement de la filière bois pour le port d'Owendo, qui a réalisé des performances intéressantes. Au-delà, les opportunités ont profité aux populations locales en termes d'emplois dont 65% sont occupés par les nationaux.

La troisième partie portant sur le sous-thème « **Quels ports secs demain pour quels aménagements de l'arrière-pays subsaharien ? Regards prospectifs** » est une approche orientée vers l'avenir et le devenir des ports secs en Afrique Atlantique, à travers quelques études de cas.

N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard, OGOU Atsé Willy Arnaud et MOUTO Gnakan Maguil qui ont co-écrit le **chapitre 8**, nous introduisent dans le vif du sujet avec le cas de la Côte d'Ivoire, par le biais du sujet suivant « **Réflexions sur l'implantation des ports secs dans l'arrière-pays du port d'Abidjan et de San-Pedro : les cas de Ferkessédougou et d'Odienné au nord de la Côte d'Ivoire** ». Les auteurs nous entraînent dans les méandres des projets de port sec dans ces deux localités du nord de la Côte d'Ivoire. Si du côté de Ferkessédougou, il y a eu lancement effectif du projet en 2021, du côté d'Odienné, ce n'est pas le cas. Le port sec à Ferkessédougou s'annonce comme une opportunité de développement pour cette région, vu sa position stratégique par rapport à la frontière nord dans la desserte du Burkina Faso, du Mali et du Niger. Du côté d'Odienné, bien que le projet de port sec ne soit pas encore sur la table, ce serait un atout majeur de le voir être réalisé. Ces ports secs une fois réalisés, seront des leviers stratégiques pour les ports d'Abidjan et de San-Pedro, dans l'optique d'une desserte optimale de leur hinterland, en dépit des facteurs limitants en présence.

À Lomé, le Terminal du Sahel a été construit en 1998 en milieu rural à Togblékopé. Ce port sec intervient dans la régulation des trafics du port de Lomé à destination et en provenance de l'hinterland. La dynamique des activités du terminal du Sahel couplée avec la progression du front urbain, ont fini par transformer le paysage autour du terminal. Celui-ci jadis en milieu rural se retrouve désormais en milieu urbanisé, et son avenir est mis en question à travers le **chapitre 9** intitulé « **Quel avenir pour le Terminal du Sahel, port sec de Lomé, rattrapé par la croissance urbaine ?** », proposé par AGBEMADON Amevor Komlan, LOMBARD Jérôme et GUEZERE Assogba. Les auteurs mettent en évidence le rôle stratégique de cette infrastructure dans l'accueil et le traitement des camions qui assurent la desserte avec l'hinterland. Par ailleurs, le terminal du Sahel avec la dynamique économique, génère des externalités négatives en termes de stationnement anarchique etc. Eu égard aux difficultés rencontrées avec ce terminal, le nouveau port sec de la plateforme d'Adétikopé est une solution alternative.

Le **chapitre 10** écrit par KANGA Konan Victorien met en évidence le port d'Abidjan, premier port ivoirien en parallèle avec le

maillage de son hinterland national, à travers le sujet suivant « Le port d'Abidjan et le maillage de son arrière-pays ivoirien ». L'arrière-pays national du port d'Abidjan s'étend aux confins des frontières nationales et couvre une superficie de 257 884 km² pour 58,5% de la population ivoirienne. Cet arrière-pays recèle des ressources du sol et du sous-sol qui alimentent les trafics au port d'Abidjan. Pour mailler son hinterland et y avoir un accès permanent, le port d'Abidjan s'appuie sur un réseau de villes et de villages connectés entre eux par des voies routières bitumées et non bitumées. S'y ajoute un réseau ferroviaire qui traverse le pays du sud au nord, permettant l'opérationnalisation du feroutage. Des stratégies de fluidité routière sont mobilisées, de concert avec les acteurs institutionnels, pour une meilleure desserte de l'arrière-pays national du port d'Abidjan. Ce qui contribue au développement des activités du port d'Abidjan en termes de trafic de transit et d'évolution du trafic global.

Le chapitre 11 est l'affaire de Nsegbe Antoine de Padoue, qui nous entretient sur le sujet suivant « Renforcement des échanges intra-africains dans la zone CEMAC : que peut apporter un port sec aux corridors Douala-Ndjamena et Douala-Bangui ? ». L'auteur questionne les relations d'échange entre le Tchad, la République Centrafricaine, deux pays enclavés et le Cameroun, qui par le port de Douala, leur sert de point de passage pour l'accès à la mer. Les corridors Douala-Ndjamena et Douala-Bangui sont les principaux axes qui supportent les différents trafics à l'exportation et à l'importation. Mais ces corridors ne sont pas exempts de difficultés, avec les goulots d'étranglement et les contraintes d'acheminement. Dès lors, la nécessité de disposer d'un terminal intérieur comme port sec s'impose.

PREMIÈRE PARTIE

**Du concept à sa définition :
évolution structurelle et fonctionnelle
des ports secs en Afrique subsaharienne**

Chapitre 1.

Introduction et considérations générales sur les ports secs en Afrique Atlantique

Yann ALIX et Denis CORDEL

Résumé

Les ports secs sont des infrastructures plastiques dans le sens où la somme des services et prestations disponibles continue d'évoluer en fonction des besoins exprimés par ses clients et usagers. Souvent d'obédience régaliennne, mais pas toujours, les ports secs constituent des interfaces qui lient les espaces et les territoires. Quand il est positionné à proximité d'un foncier maritimo-portuaire, le port sec peut devenir une zone de préparation, de transformation et de délestage des marchandises et des matériels. Quand il se trouve à proximité de deux frontières terrestres de pays enclavés, le port sec peut être un lieu privilégié pour grouper/dégrouper des marchandises, assurer leur sécurité ou tout simplement une aire d'attente et de transit.

Ce chapitre introductif, sans avoir la prétention de parvenir à une définition exhaustive, cherche à caractériser ce que recouvre la notion souvent galvaudée du port sec. Pour ce faire, les auteurs déclinent 5 générations de ports secs, en tenant compte de l'évolution des besoins logistiques, manufacturiers et industriels d'une Afrique subsaharienne en constante mutation.

Mots-clés : Port sec, logistique, infrastructures, transport, chaines de valeur.

Abstract

Introduction and general considerations on dry ports in Atlantic Africa

Dry ports are modular and flexible by nature because services and solutions proposed are unceasingly adapted and adjusted in order to supply needs expressed by their clients and users. Mostly supported by the public sector, dry ports are physical and infrastructural interfaces keen to link and connect territories. When dry ports are located nearby maritime ports, they use to be considered as logistics area dedicated to load/unload/consolidate cargo flows as well as rolling stocks, maximizing business fluidity by minimizing traffic congestion. When they are settled at the crossroads of inland/landlocked/remote territories, dry ports can become attractive areas for “stuffing/destuffing” activities, proposing secured area for disseminated cargo on transit.

This chapter is an introduction which does not aim to propose an absolute definition of a dry port rather than suggests some fundamental characteristics which must be taken into account to understand what means “dry port”. To do so, authors have declined a 5 generation matrix of dry port, essentially built-on on logistics, manufactured and industrial necessities encountered on a very turbulent Sub-Saharan market.

Keywords: Dry Port, logistic, infrastructures, transport, Value Chain Management.

Introduction

Les ports maritimes constituent des entités juridiques et légales très bien définies, avec des prérogatives opérationnelles cadrées dans des statuts qui délimitent les responsabilités des parties prenantes publiques et privées. Un port maritime est un espace foncier subdivisé en terminaux spécialisés avec des bassins, des chenaux d'accès et des services aux navires qui se retrouvent dans un effet mimétique sur terre avec des routes d'accès et de circulation et des prestations dédiées à la manutention, le stockage et le transport des marchandises. Ces ports maritimes constituent des interfaces stratégiques essentielles pour le fonctionnement socio-économique des nations. Ils sont souvent avec les services douaniers associés les principaux pourvoyeurs de fonds pour les états. Ils sont souvent qualifiés de poumon ou de cœur vitaux, connectant structurellement les aires de

marchés côtiers et intérieurs au commerce international ultramarin. Pour ce faire, les corridors de transport et les facilités logistiques constituent des continuités infrastructurelles pour garantir la fluidité des circulations de marchandises sur les arrière-pays des ports maritimes, et en particulier pour les pays enclavés dont ils représentent le cordon ombilical, les reliant aux marchés internationaux. Ces aménagements territoriaux s'avèrent indispensables pour optimiser la gestion de l'interface portuaire et maritime, car ils doivent permettre de prolonger les performances enregistrées à l'interface bateau-terminal sur les corridors.

Aujourd'hui, une des plus importantes problématiques portuaires subsahariennes a trait à la congestion, avec une saturation des infrastructures de transport qui engendre des surcoûts, des temps de transit dégradés et des externalités négatives préjudiciables pour l'attractivité et la compétitivité de systèmes logistiques. La congestion ne doit pas s'appréhender comme la résultante d'un manque de planification et d'investissements dans les infrastructures. Elle est le produit conjugué d'une croissance des trafics maritimes et portuaires d'une part, et d'une augmentation démographique des métropoles littorales d'autre part. Les villes grandissent grâce aux ports et finissent par les étouffer, car il n'y a pas de port sans ville alors qu'il y a des villes sans port. Une des solutions opérationnelles et pragmatiques face à la congestion, c'est le déploiement de zones tampons, au cœur mais surtout aux périphéries des métropoles portuaires. Ces territoires logistiques à valeur ajoutée sont appelés ports secs, zones logistiques, ports intérieurs, etc.

Au-delà d'être des territoires qui travaillent en synergie avec les terminaisons portuaires maritimes, ces ports secs hébergent des services aux marchandises, aux transporteurs et aux logisticiens. Créateurs de valeurs ajoutées et d'emploi direct, ces ports secs présentent des typologies de prestations qui se combinent pour produire de l'attractivité, de la fluidité et de la productivité dans les chaînes et corridors de transport.

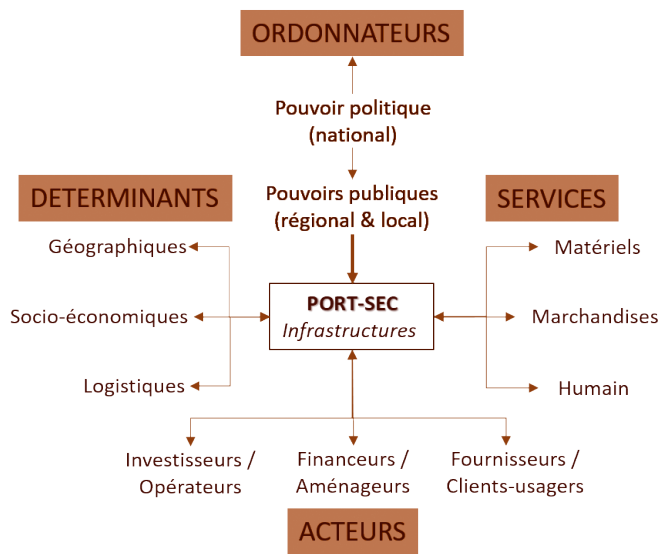
Ce chapitre introductif vise à contextualiser et caractériser ce que sont les ports secs aujourd'hui, de leur utilité fonctionnelle et stratégique aux typologies de services déclinées dans ce que les auteurs qualifient de « générations de ports secs ». L'ambition de cette contribution est de qualifier, mais aussi de quantifier ce qu'est un port sec et de projeter ses caractéristiques essentielles dans l'évolution des structures industrielles, manufacturières et logistiques des économies de l'Afrique subsaharienne. Partir de l'évolution des besoins pour décliner des ports secs en phase avec la demande réelle

des prestataires et des transporteurs : telle est l’ambition de ce premier chapitre qui sera illustré de nombreux cas d’étude et de retours d’expériences en provenance du terrain tout au long de cet ouvrage pluriel.

1. Caractériser de manière systémique le port sec subsaharien

Il existe autant de ports secs que de déclinaisons de services disponibles, d’acteurs présents et de déterminants qui se conjuguent en fonction de l’ambition et de la vision que portent les différentes sphères du pouvoir politique. La figure 1 ci-après propose une cartographie des forces vives et des facteurs essentiels qui concourent à la mise en place et l’opération des ports secs.

Figure 1 : Cartographie générale de la préfiguration d’un port sec subsaharien



Source : Yann ALIX, 2021

En premier lieu, l’initiateur, ou tout du moins le validateur ultime, se retrouve dans le pouvoir politique. Qu’il soit enchâssé dans une vision nationale portée par le Chef de l’Etat en personne comme ce fut récemment le cas au Gabon ou en République du Togo ou à

des sphères intermédiaires comme celle d'une agglomération portuaire ou même d'une autorité portuaire ou d'un conseil des chargeurs comme au Congo, les ordonnateurs publics et politiques apparaissent incontournables dans l'implantation d'un port sec. Ces différentes sphères politiques et publiques entérinent le déploiement plus ou moins planifié de ports secs sur son territoire dans une logique de maillage infrastructurel intérieur.

En miroir des ordonnateurs figurent les acteurs qui financent et investissent, mais aussi aménagent et opèrent les ports secs pour répondre tant aux besoins de ses clients directs que de clients-usagers qui ont recours au port sec dans leur propre gestion des flux d'importation, d'exportation et de transit. Ces acteurs peuvent être regroupés en différentes grandes catégories de promoteurs des ports secs, en premier lieu desquels figurent les « financiers », qu'il s'agisse des bailleurs de fonds africains et multilatéraux classiques, mais des fonds d'investissement privés ou souverains, des pools d'investisseurs où figurent des banques spécialisées, etc. Ces acteurs incontournables soutiennent les aménageurs-opérateurs, la plupart du temps des entreprises logistiques et de transport qui se positionnent comme concessionnaires-exploitants des ports secs, dans le cadre maintenant bien rodé de partenariat public-privé. Les fournisseurs et clients-usagers incluent entreprises de transport et leur personnel, entreprises de logistique qui disposent d'espaces et de services, des organes publics comme la douane ou les services phytosanitaires à titre d'exemple.

Les services, et nous le verrons plus en avant, se déclinent dans des nomenclatures et des typologies de prestations qui se sont densifiées au fur et à mesure de la maturité logistique des ports secs. Ces services peuvent cependant être classés en trois catégories :

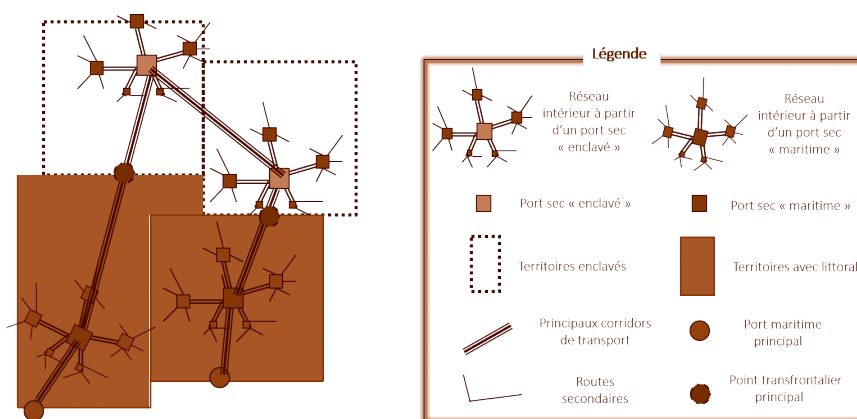
- Ceux qui concernent les matériels avec une somme de services dédiés à l'entretien général des matériels roulants, mais aussi des conteneurs, des véhicules ou de tout autre matériel qui sert de contenant à une marchandise ;
- Ceux qui se destinent aux marchandises elles-mêmes avec des services qui vont traiter le produit, le diviser ou le consolider, le valoriser et même le transformer ;
- Ceux enfin qui s'adressent aux femmes et aux hommes qui empruntent ces ports secs dans leurs pré et post-acheminements, mais aussi celles et ceux qui interviennent dans une gestion documentaire liée aux déplacements physiques d'une marchandise.

Nous verrons dans la partie suivante que ces typologies de services pourraient encore se complexifier dans la prochaine génération de port sec, tirant profit des facilités réglementaires, des opportunités technologiques ou encore des capacités à produire plus de valeur ajoutée sur ces territoires aux statuts juridiques et fiscaux souvent attractifs.

La quatrième dimension si on peut se permettre de la qualifier ainsi, englobe les déterminants qui entrent en interaction dynamique pour choisir le lieu géographique, le positionnement logistique ou encore l'intérêt socio-économique d'un port sec. Une infrastructure constitue une pièce d'un puzzle d'aménagement et le port sec est devenu un espace productif où la génération de valeur ajoutée dépend de nombreux déterminants. Le foncier et la géographie physique sont évidemment des déterminants essentiels, avec une localisation à proximité des maillages routiers et ferroviaires pour optimiser les connectivités modales intérieures. La socio-économie inclut une main-d'œuvre qui soit de qualité sans être trop chère, abondante sans être pléthorique. Le tissu manufacturier et industriel et la planification spatiale sont des déterminants qui s'ajoutent dans une cohérence territoriale. La logistique se nourrit en quelque sorte de ces déterminants pour décliner ses services et ainsi produire des emplois directs et indirects, tout en irriguant les marchés et potentiels locaux-régionaux. Les ports secs sont donc de facto des facteurs majeurs de l'aménagement du territoire et de la déconcentration de la valeur ajoutée.

Ces quatre catégories sont toutes sauf exhaustives et la déclinaison de quelques caractéristiques pour chacune des catégories ne tend pas à la complétude. En concertation avec le Conseil Burkinabés des Chargeurs (CBC), nous avons listé d'autres déterminants qui relevaient par exemple de la stratégie de stockage et d'exportation des chargeurs burkinabés de coton et de cacao. Ces travaux qui ont eu lieu lors des éditions des conférences internationales *TRANSLOG AFRICA*, avaient permis de modéliser différents scénarios de développement et d'implantation de ports secs, comme on peut le retrouver dans la figure 2, qui est une adaptation graphique des synthèses des réflexions menées en concertation avec les autorités portuaires d'Abidjan, de San Pedro mais aussi du Havre et de Rouen en France.

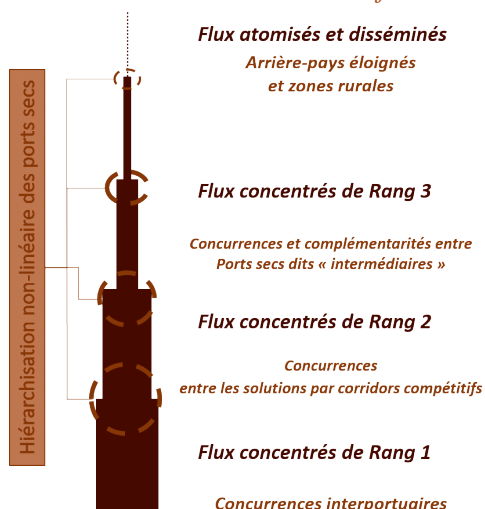
Figure 2 : Réseaux, territoires, corridors : le port sec comme infrastructure essentiel d'aménagement spatial



Source : Yann Alix, 2021

Dans une autre analyse, nous avons abordé la problématique de la massification/concentration des flux le long des principaux corridors logistiques intérieurs. Lors des réflexions menées au cours des sessions annuelles du *Paris Africa Ports* du *Journal de la Marine Marchande*, une autre figure avait permis de comprendre comment les déterminants, les acteurs et les services pouvaient se configurer dans des arrière-pays de plus en plus concurrentiels (Figure 3).

Figure 3 : Hiérarchisation non-linéaire des ports secs selon les degrés de concentration-dissémination des flux de marchandises sur l'arrière-pays

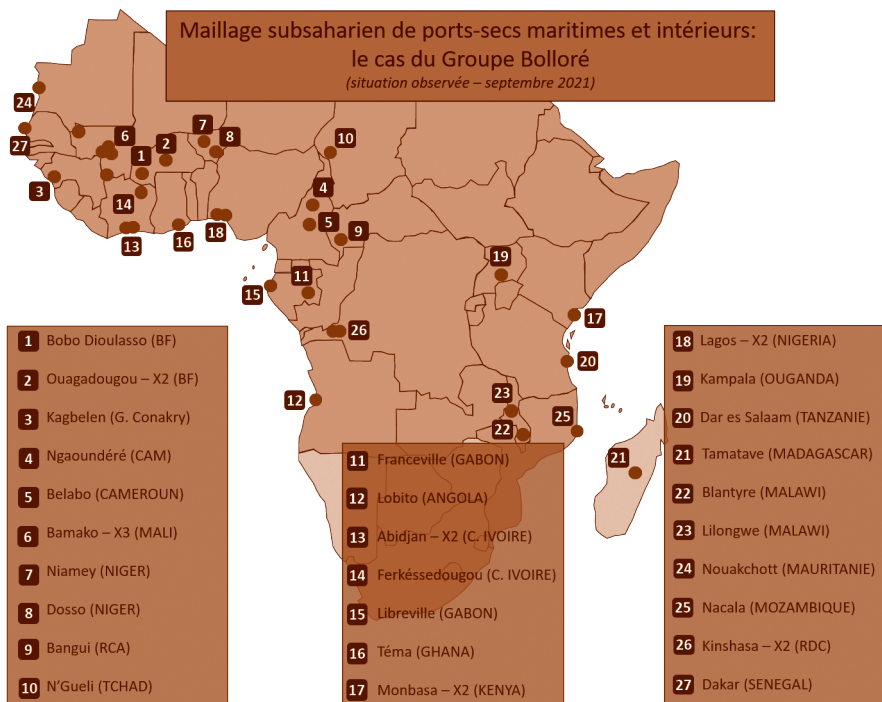


Source : Yann Alix, 2021 à partir de Yann Alix, 2015

La géographie des ports secs pouvait alors se lire en fonction de ces concentrations et atomisations de flux qui se distribuaient et évoluaient selon la disponibilité et l'état des sillons routiers et ferroviaires. Une des préconisations centrales qui était ressortie de ces réflexions menées par la Fondation SEFACIL, consistait à optimiser les concertations entre les chargeurs qui demeurent trop souvent dans une gestion « en silo » de leurs propres productions sans s'intéresser aux synergies productives que la complémentarité inter-filières pourrait mécaniquement générer via quelques ajustements logistiques et pratiques. Autre observation au moment de considérer l'utilité stratégique des ports secs, l'impérieuse nécessité de gommer les effets limitatifs et contraignants des frontières. Les tracasseries administratives et douanières constituent des freins à une intégration et une fluidification logistique. Les passages transfrontaliers demeurent pourtant des lieux stratégiques souvent idéaux où se massifient et s'éclatent des flux. Le facteur politique et même géopolitique intervient alors de manière souvent prégnante dans la cohérence d'implantation de ports secs, disposant parfois d'infrastructures concurrentes de part et d'autre d'une frontière politique, alors qu'un seul investissement eut été préférable et plus productif.

Le passage transfrontalier peut devenir aussi une opportunité d'implantation logistique de ports secs. Le cas des aménagements réalisés de chaque côté de la frontière entre la RDC et la Zambie à Kasumbalesa, en est un exemple qui a permis de sensiblement améliorer ce point de passage qui voit passer toute l'activité minière du Katanga et est non seulement un poste frontière, mais aussi un lieu de changement de monnaie, de changement de langue et de changement de sens de circulation. La distribution spatiale du réseau de ports secs du groupe Bolloré illustre cette réalité avec des investissements et des opérations qui se situent majoritairement à proximité des terminaux maritimes, mais aussi aux convergences des routes qui assurent le maillage des fluidités intérieures et enclavées (Figure 4).

*Figure 4 : Maillage subsaharien de ports-secs
du logisticien-intégrateur Bolloré*



*Source : Yann Alix, 2021 à partir des données de Bolloré
Ports et de Bolloré Transport & Logistics*

2. Une déclinaison simplifiée en quatre générations

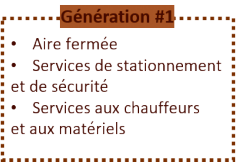
Les ports secs sur le continent africain ont finalement toujours existé dans la mesure où ils sont initiés dès la période coloniale comme des prolongements infrastructurels du linéaire de quai maritime. Les magasins et entrepôts qui dessinaient le paysage portuaire subsaharien du XX^e siècle se trouvaient en quelque sorte dupliqués dans un arrière-pays immédiat, souvent localisés à quelques centaines de mètres ou quelques kilomètres le long de la route principale ou de la voie de chemin de fer quand il y en avait une comme à Pointe-Noire par exemple, sur l'unique voie qui mène à la capitale Brazzaville.

Une organisation simple mais efficace faisait de ces ports secs des territoires tampons qui venaient compléter les capacités portuaires

de stockage. Ils agissaient comme des espaces d’attente et de transit, en particulier au service des marchandises qui provenaient de l’intérieur dans une économie d’exportation axée principalement sur le secteur agricole. L’organisation des grandes villes portuaires de l’époque, que l’on évoque Dakar, Conakry, Abidjan ou encore Lomé, Cotonou, Douala, Pointe-Noire et Luanda, s’orchestre sur des logiques circulatoires semi-circulaires où l’interface portuaire s’imposait comme le point de départ et d’arrivée de tous les produits ultramarins.

Les ports secs constituent déjà des aires de délestage que l’on peut schématiser dans la figure 5 suivante. Cette génération de ports secs n’est généralement pas structurée par un organe de gestion spécifique.

Figure 5 : Première génération de port sec en Afrique Subsaharienne



Source : Yann Alix, 2021

Cette première génération se caractérise par des aménagements sommaires avec souvent une simple aire circonscrite qui permet de garantir un accueil des châssis routiers dans une sécurité minimale. Ce port sec est une aire de stationnement de petite ou de moyenne taille où les chauffeurs routiers et leur matériel peuvent attendre pour aller déposer ou chercher leurs marchandises qui transitent par les terminaux maritimes. Ce port sec est conçu et demeure une aire de délestage qui profite de disponibilités foncières à moindre coût en comparaison des terminaisons portuaires maritimes.

Avec l’accroissement des flux conteneurisés, ces ports secs ont accueilli des boîtes métalliques standardisées en plus des châssis routiers et des remorques. La deuxième génération se systématise au début dans le courant des années 2000, avec la spécialisation des terminaux maritimes et l’accroissement des volumes ultramarins importés.

Des infrastructures plus conséquentes se construisent pour protéger les marchandises qui peuvent subir des manutentions à l’aide d’équipements somme toute identiques à ceux que l’on retrouve

sur les terminaux. Véritable duplication fonctionnelle du terminal en bord à quai, cette deuxième génération s'agrandit pour accueillir des entrepôts de stockage, mais surtout pour densifier des prestations d'empotage, de dépotage et de groupage. Profitant toujours de tarifications foncières attractives, cette deuxième génération permet de stationner des conteneurs comme des dépôts intérieurs. Une main-d'œuvre plus importante et mieux formée est aussi à remarquer par rapport à la génération précédente avec des prestations qui ne concernent plus les seuls contenants (caisse mobile, remorque, conteneurs, etc.) mais aussi les contenus (marchandises générales diverses et manufacturées).

Figure 6 : Deuxième génération de port sec en Afrique Subsaharienne



Source : Yann Alix, 2021

Élément essentiel à observer : des services régaliens comme la douane et les contrôles phytosanitaires peuvent se déplacer, ou du moins, s'implantent sur les ports secs pour assurer des prestations dans un véritable continuum organisationnel depuis et vers le terminal maritime. Malgré une rupture de charge et un transfert, ces services publics à la marchandise se réalisent en amont et/ou en aval des terminaux, toujours dans un souci d'optimisation et de fluidification de l'interface portuaire. Cette caractéristique de la deuxième génération de port sec n'est pas systématique car elle suppose que des accords ont été entérinés au préalable entre toutes les parties prenantes.

Avec l'accroissement des importations de matériels roulants neufs (voitures, véhicules légers, engins du BTP ou de l'extraction minière, etc.), ces ports secs ont aussi diversifié les typologies de marchandises et donc densifié la palette de prestations, allant même jusqu'à proposer des services sur mesure, notamment dans la préparation des véhicules destinés aux marchés aux climats tropicaux ou sahéliens.

La troisième génération s’inscrit dans la continuité de la précédente, bien évidemment avec l’ajout d’une nouvelle couche de solutions logistiques mais aussi informationnelles grâce à la digitalisation des procédures. En effet, l’ambition de dématérialiser les processus administratifs se diffuse à la fin des années 2000, avec les premières expérimentations notamment sur les ports de Cotonou au Bénin ou de Lomé au Togo, en plus de celles déjà implantées à Dakar ou Abidjan. Ces processus, qui présentent des degrés de maturité et de couverture fonctionnelle disparates, se prolongent autant que faire se peut sur les ports secs, afin de tirer un maximum de profit dans la gestion sans papier des liasses documentaires qui accompagnent toute importation ou exportation. On peut citer parmi ces services documentaires et financiers, les processus de tierce-détention et d’entrepôt fictifs.

Cela s’avère d’autant plus essentiel que ces anticipations documentaires dématérialisées accompagnent des services logistiques « avancés » vis-à-vis des marchandises. En clair, les marchandises physiques peuvent être mieux traitées du fait que leur gestion documentaire est optimisée. Cette sécurisation de la chaîne d’information facilite l’installation de prestations industrielles et manufacturières de nouvelle génération. L’aménagement de zones industrialo-portuaires à proximité des terminaux comme à Owendo ou le long de la Nationale 1 à Abidjan, illustre cette réalité de la troisième génération de ports secs.

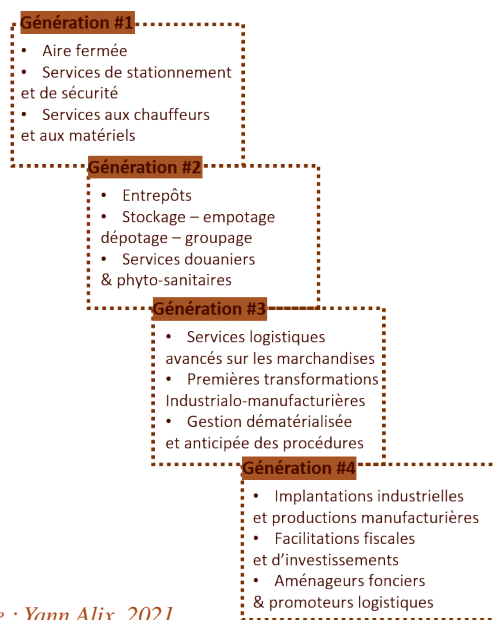
Figure 7 : Troisième génération de port sec en Afrique Subsaharienne



Source : Yann Alix, 2021

La quatrième génération constitue la dernière étape connue et documentée des ports secs en Afrique Atlantique. La différence notable avec la génération précédente relève du fait que ces installations, de nettement plus grande envergure, sont initiées par des promoteurs spécialisés internationaux comme le groupe Arise de Singapour dans le cas très médiatisé de la future plateforme industrielle d'Adetikopé (PIA) dans la banlieue nord de Lomé au Togo, et s'inscrivent dans des ambitions politiques de planification industrielle et stratégique de long terme comme c'est le cas au port autonome de Kribi par exemple (Figure 9).

Figure 8 : Quatrième génération de port sec en Afrique Subsaharienne



Source : Yann Alix, 2021

La présentation officielle de PIA est à cet égard éclairante :

« La Plateforme Industrielle d'Adetikopé (PIA) est un partenariat public-privé entre la République du Togo et Arise Plateformes Industrielles Intégrées (PII). Arise IIP développera, financera, construira et gèrera cette plateforme industrielle, qui est dédiée à permettre la transformation des ressources naturelles du Togo et les exportations agricoles. A ce titre, la zone veillera à ce que les produits bruts soient transformés au Togo et génèrent une valeur ajoutée considérable avant exportation et en termes d'emploi. »¹

¹ Source : <https://pia-togo.com/about-us/>

Les constructions économiques, financières et fiscales de cette quatrième génération sont devenues plus complexes mais véritablement systémiques. Ces ports secs que l'on qualifie plus avantageusement de plateforme industrielle ou plateforme manufacturo-industrielles, deviennent des installations stratégiques prioritaires telles que des zones économiques spéciales qui doivent fonctionner en synergie avec leur alter-égo portuaire.

Elles ressemblent dans certains aspects aux zones industrialo-portuaires (ZIP) qui avaient changé le paysage portuaire de la fin des années 1960 et tout au long des années 1970 dans l'Hémisphère Nord ; à ceci près qu'aujourd'hui, ce sont les potentialités de l'économie mondialisée qui sont appréhendées. Cette quatrième génération de port sec s'impose comme une pierre angulaire d'un dispositif politique et stratégique visant à transformer les matières premières et les potentialités des économies extractives du continent pour générer des dividendes socio-économiques optimaux. L'industrialisation et la manufacturisation des économies d'exportation africaines trouvent dans cette quatrième génération, les installations pour concentrer les énergies et les efforts, en concertation directe avec le fonctionnement du poumon portuaire. À toute la gamme des prestations des trois premières générations s'ajoute une vision écosystémique qui doit capitaliser sur la densification industrialo-manufacturière de ces nouvelles zones polyfonctionnelles.

Ce qui est intéressant avec cette quatrième génération, c'est la relation directe avec l'évolution et la modernisation de l'interface maritime et portuaire auquel se rattache physiquement le port sec. Il existe une véritable cohérence planifiée qui s'articule dans une forme de réciprocité de croissance. Ces ports secs sont « paramétrés » en plusieurs phases de croissance, corrélés en quelque sorte aux capacités projetées des terminaux portuaires adjacents (linéaire de quais, profondeur d'eau et surface des terminaux disponibles et planifiés). Cette synergie relativement nouvelle sur le continent africain s'inspire en grande partie de la réussite du complexe de Tanger Med sur la dernière décennie.

Les incitatifs fiscaux impulsent une attractivité vis-à-vis de sociétés nationales et internationales qui disposent de garanties sur l'approvisionnement électrique par exemple ou des embranchements multimodaux qui facilitent les pré et post-acheminements. La connectivité des transports se double d'une connectivité digitale puisque cette quatrième génération constitue bien souvent une vitrine technologique où les dernières solutions numériques garantissent une cybersécurité renforcée. D'ailleurs, les solutions de type *Port Community*

System et/ou *Cargo Community System* sont prolongées pour inclure dans la vision communautaire l'ensemble des activités et prestations déclinées et à venir sur ces ports secs high tech.

Figure 9 : Le Port Autonome de Kribi au Cameroun : 6 000 hectares de réserves foncières pour conjuguer terminaux maritimes en eau profonde et installations industrialo-logistiques de dernière génération



Source : Yann Alix, 2021

3. Une cinquième génération en énergie positive et circulaire avec une ambition productive continentalisée

L'exemple de la projection de la plateforme de dernière génération d'Adétikopé au Togo, laisse encore la place pour une future génération qui inclut l'innovation écologique et la circularité au cœur de futurs écosystèmes, comme on peut en voir à Marseille-Fos avec la plateforme industrielle et d'innovation du Caban-Tonkin (PIICTO). Le défi énergétique est au cœur de la réussite des quatrième et cinquième générations de ports secs en Afrique. Ce défi devient une opportunité pour le futur, car les terminaux portuaires mais aussi les ports secs de la prochaine génération seront des hubs énergétiques (des « hot & green spot »). À l'instar de ce que nous avons vécu sous l'aire du tout-pétrole pendant près d'un siècle, les ports sont les creusets naturels pour accueillir et servir les installations de conversion

du gaz naturel liquéfié, les transformations liées à la biomasse, les potentialités de l'éolien (terrestre et maritime) ainsi que les futurs développements de l'hydrogène ou encore des biocarburants.

Comme l'évoquait Jan Hoffmann lors de son intervention en ouverture de la troisième édition du Forum Africain des Ports tenue à Douala et présidée par la Fondation SEFACIL :

« La décarbonisation du transport maritime est au top de l'agenda de la transformation de notre modèle d'échange et cela peut représenter un gisement d'opportunités pour les écosystèmes portuaires africains qui sauront se saisir de ce défi global. »

Figure 10 : La décarbonisation du transport maritime mondial comme une opportunité pour les écosystèmes logistico-portuaires africains de dernière génération



Source : Jan Hoffmann, 2021

Les ports secs de cinquième génération sont des prolongements fonctionnels et énergétiques des ports et pourraient d'ailleurs devenir des ensembles complets avec une gouvernance unifiée ou à tout le moins fortement intégrée. La Fondation SEFACIL a déjà longuement élaboré sur l'impérieuse nécessité de créer un cadre de gouvernance qui sache concilier le développement intrinsèque du port, de l'agglomération... et des installations périphériques essentielles comme les ports secs de dernière génération. L'encadrement institutionnel et politique s'avère crucial au moment des choix structurants

de planification économique, logistique, industrielle, énergétique, etc.

Avec la projection de cette cinquième génération de port sec, le débat autour de la gouvernance inclusive de toutes les parties prenantes demeure un défi majeur d'efficacité. La Fondation SEFACIL évoque le terme de « gouvernance performative » pour qualifier cette structure indispensable pour piloter le développement en synergie du port maritime et du port sec. Cette gouvernance performative doit sortir des carcans politiques et institutionnels pour se projeter dans un modèle hybride public-privé qui est motivée par la recherche constante d'efficacité collective et de performance collaborative. Au moment d'écrire ces lignes, des réflexions prospectives et stratégiques ont lieu entre les autorités portuaires camerounaises et la Fondation SEFACIL pour évoquer ces modèles anticipatifs de gouvernance.

Dans le cadre particulier de la plateforme marseillaise PIICTO, une association a permis la gestion « indépendante » d'un outil qui sert la mutation industrielle et énergétique, qui apparaît depuis quelques années déjà comme inéluctable pour toutes les économies portuaires, africaines incluses bien entendu. Cette forme de gouvernance originale tend à montrer son efficacité, et il ne serait pas interdit d'explorer comment un tel modèle peut inspirer des solutions de gouvernance qui soient en phase avec les héritages mais aussi et surtout avec les projections voulues par les plus hautes sphères politiques des Etats africains.

Cette cinquième génération de port sec africain constitue une vitrine de l'après, avec un possible saut incrémental technologique et industriel, qui permettrait aux activités de la quatrième génération de profiter des évolutions de l'écologie industrielle et de la circularité économique des produits recyclables. L'innovation n'est pas encore dans l'ADN des ports secs africains, ou tout du moins, elle se greffe dans des expérimentations, des applications ou encore des solutions qui sont souvent appliquées et partielles. Dans la prochaine génération de port sec, l'innovation sera la raison d'être de l'installation et du développement des transformations énergétiques, industrielles et manufacturières. L'accompagnement de clusters d'innovation avec le tissu entrepreneurial local-national sera inclus dans les modalités de financement et d'exploitation des futures installations. Des incubateurs logistiques et digitaux seront les moteurs de la performance du passage de la marchandise.

En guise de conclusion pour l'avenir

Cette nomenclature en générations des ports secs africains constitue un exercice qui repose avant tout sur des considérations pratiques recensées depuis le début des années 2000, sur quasiment tous les terrains portuaires et logistiques d'Afrique Atlantique. La proposition d'une vision d'avenir de cinquième étape relève quant à elle d'une ambition prospective et stratégique inhérente à la mission de la Fondation SEFACIL. Cette introduction générale est un reflet du travail accompli par le réseau de la Fondation, qui mêle sans retenue des expertises de professionnels aguerris et des analyses portées par des contributeurs académiques.

Dans une vision continentale de libre échange tel que le stipule la ZLECAf depuis le 1^{er} janvier 2021, puisse cet ouvrage pluriel accélérer les connectivités et les fluidités logistiques, afin que la facilitation des échanges intra-africains passe d'un faible 15 % des échanges totaux à des taux européens et asiatiques qui dépassent les 65%. Les ports secs sont des outils du développement socio-économique. Ils sont des relais infrastructurels plus ou moins complexes et complets qui aménagent durablement les mobilités entre un producteur, un vendeur, un transformateur, un distributeur et un acheteur. Comme nous l'avions présenté lors de la conférence inaugurale au CREMPOL de l'Académie Régionale des Sciences Techniques et de la Mer (ARSTM) à Abidjan, les 7 commandements de l'intégration logistique africaine sont des ingrédients indispensables pour que les ports secs des 5 générations jouent pleinement leur rôle clé dans les chaînes de valeurs africaines (Figure 11).

L'harmonisation des pratiques et la standardisation des référentiels sont indispensables pour que le nouveau marché unique africain puisse libérer les capacités d'investissements et d'exploitation des ports secs. Comme l'a dit le Président Félix Houphouët Boigny, c'est la route qui précède le développement et le désenclavement. Dans le cas des ports secs, c'est la connectivité entre toutes les routes, les sillons ferroviaires et même les quelques artères fluviales et lagunaires, qui permettra le drainage des marchés sans surcoûts de transport et de logistique. Pour que le continent africain ne soit plus l'espace économique qui supporte les coûts de transactions les plus élevés du monde, les ports secs doivent être les pivots d'une facilitation des échanges de biens, mais aussi d'informations et de compétences. Les populations les plus pauvres sont presque toujours celles qui sont le plus éloignées des centres logistiques majeurs et des ports maritimes. Car c'est bien avec cette dimension qu'il convient de conclure : le

potentiel logistique, industriel et manufacturier du continent ne sera valorisé à sa juste dimension, que si les talents et ressources humaines du continent le plus jeune de la planète sont pleinement impliqués dans le succès et la démultiplication des ports secs, qu'ils soient de première ou de cinquième génération.

Figure 11 : Pour une vision stratégique et opérationnelle de la facilitation logistique du continent africain

Les 7 commandements de l'intégration logistique africaine

- #1 : De la politique d'intégration tu devras encourager !
 - De la profusion des accords politiques aux corridors logistiques structurants
- #2 : De la réalité des marchés tu devras t'appuyer !
 - Des infrastructures multimodales aux géographies logistiques sous-régionales des flux
- #3 : Des « PDG » tu devras te préoccuper !
 - S'évertuer à mieux éduquer et mieux payer ceux qui se servent (trop) de l'informel
- #4 : Du passage portuaire tu devras moderniser !
 - Transparence des acteurs, dématérialisation des procédures et performance logistico-portuaire
- #5 : De la fluidité logistique métropolitaine tu devras innover !
 - Penser la métropole africaine durable avec un poumon portuaire intégré et intégratif
- #6 : De gouvernances adaptées tu devras te doter !
 - Travailler des réformes adaptées à l'environnement concurrentiel ivoirien et international
- #7 : D'un potentiel énorme tu devras prospérer !
 - Une jeunesse éduquée, motivée et sensibilisée à la logistique



Dr. Yann ALIX & Denis CORDEL - Académie Régionale des Sciences et Technique de la Mer
Les défis logistiques et la gestion des corridors au cœur des stratégies de développement en Afrique

Source : Alix & Cordel, 2018

Bibliographie sélective des auteurs sur le sujet des ports secs en Afrique subsaharienne

Alix Yann, 2021. Les ports secs : de la définition à la génération de valeurs territorialisées. In *Ports secs logistiques : Relais de croissance et de développement*. Les premiers ateliers de la logistique du Centre de Recherche Maritime, Portuaire et Logistique (CREMPOL). Académie Régionale des Sciences et Techniques de la mer (ARSTM). 9 avril 2021. Abidjan. Côte d'Ivoire.

Alix Yann & Cordel Denis, 2018. *Les 7 commandements de la logistique africaine du futur*. Leçon inaugurale du lancement officiel du Centre de Recherche Maritime Portuaire et Logistique (CREMPOL) – Académie Régionale des Sciences et Technique de la Mer (ARSTM). 19 octobre 2018. Abidjan. Côte d'Ivoire.

Alix Yann, 2017. La compétitivité portuaire ivoirienne : enjeux et avenir. *Séminaire interministériel sous l'égide de la Présidence de la République de Côte d'Ivoire*. 17 au 19 décembre 2017. Grand-Bassam. Côte d'Ivoire.

- Alix Yann, 2017. Transport, logistique et intégration régionale. Illustrations internationales et réalités ouest-africaines. *5ème forum international et salon africain des transports et des infrastructures économiques*. 23-27 mai. Abidjan. Côte d'Ivoire.
- Cordel Denis & Alix Yann, 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)*. 3 décembre 2015. Abidjan, Côte d'Ivoire.
- Alix Yann, 2015. Manutention des marchandises générales diverses en Afrique subsaharienne. Questionnements sur les modèles de gouvernance des autorités portuaires. *83^e congrès annuel de l'Association Francophone pour le Savoir (ACFAS). Atelier Transport maritime : enjeux sectoriels et encadrement public*. 25 au 29 mai 2015. Rimouski. Canada.
- Alix Yann, Daudet Brigitte, 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 Yann, Pelletier Jean François, 2011. Territoires enclavés et opportunités de marché : analyse des performances logistiques des corridors de transport en Afrique subsaharienne. *Organisations et Territoires*. Université du Québec. Volume 20, Numéro 1. 41-51.
- Alix Yann, Pelletier Jean François, 2011. "Trade Corridors, Value Networks & Logistics Performance : Applied methodology to Sub-Saharan Landlocked Countries ». *African Review of Maritime Affairs and Transportation*. January 2011, N°3. 50-56.

Chapitre 2.

Les ports francs : des ports secs au service de l'attractivité logistique

Alexandre LAVISSIÈRE et Charles DE CORBIÈRE

Résumé

Le port franc est souvent perçu comme un type de port maritime spécifique ; or c'est un port sec attaché à une infrastructure portuaire qu'elle soit maritime, fluviale, aéroportuaire ou plus simplement une zone logistique nodale de l'hinterland. Les ports francs sont constitués d'une zone économique spéciale en extraterritorialité douanière qui permet aux entreprises qui s'y installent, de bénéficier d'avantages tant financiers que commerciaux. Pour l'Etat hôte, ce n'est pas nécessairement une perte fiscale, puisque les entreprises qui s'y installent n'auraient probablement pas investi sans ces facilités et, en revanche, elles génèrent, lorsque le port franc est bien géré, des recettes fiscales indirectes liées au surcroît d'activité.

Le principal avantage du port franc n'est cependant pas financier. C'est surtout un moyen de réduire les distances entre les acteurs économiques de la globalisation, c'est-à-dire les distances logistiques, de par l'efficacité des chaînes, la distance fiscale, de par l'extraterritorialité douanière et les distances d'affaires, en réduisant les nuisances de passage de frontière, qu'elles soient culturelles, linguistiques, normatives ou administratives. Ainsi, dans la perspective de fort développement de l'Afrique, les ports francs sont un outil qui, bien employé et bien géré, pourrait permettre la constitution d'un réseau de ports secs d'excellence, des clusters

de logistique durable et de zones de développement de souveraineté numérique liée à la supply chain.

Mots-clés : port franc, entreprise, logistique, réseau, cluster.

Abstract

Free ports: dry ports at the service of logistics attractiveness

The free port is often perceived as a specific type of seaport, yet it is a dry port next to a port infrastructure, whether maritime-, river-, air- port or simply a nodal logistics area of the hinterland. Free ports are made up of a special economic zone with customs extraterritoriality that allows companies that set up in the free port to benefit from both financial and commercial advantages. For the host State, this is not necessarily a tax loss, since the companies that set up there would probably not have invested without these facilities and, on the other hand, they generate, when the free port is well managed, indirect tax revenue related to increased activity.

The main advantage of the free port is however not financial, it is above all, a means of reducing the distances between the economic actors of globalization, that is to say the logistical distances, due to the efficiency of the chains, fiscal distance, through customs extraterritoriality and business distances, by reducing border crossing nuisances, whether cultural, linguistic, normative or administrative. Thus, in the perspective of strong development of Africa, free ports are a tool which, well used and well managed, could allow the constitution of a network of dry ports of excellence, clusters of sustainable logistics and zones of development of digital sovereignty linked to the supply chain.

Keywords: Free port, company, logistics, network, cluster

Introduction : les ports francs, outils méconnus

Le concept de port franc est presque aussi ancien que le commerce lui-même. Les Phéniciens, les Romains et les Chinois ont développé des concepts de stockage exonéré d'impôts dans leurs empires commerciaux dès l'Antiquité. Ces systèmes sont les ancêtres des ports francs du Pirée, de Trieste ou de Shanghai. Le nombre de ports francs ainsi que les spécificités de ces zones spéciales, se sont développés avec la mondialisation des économies au fil de l'histoire en plusieurs vagues.

Les ports francs ont ainsi pris une importance croissante pour le transport et la logistique ces dernières décennies et leur développement n'est pas limité à certaines zones géographiques ou niveaux de développement. Géographiquement, on voit que les zones franches se développent le long des routes du commerce et fleurissent ainsi au XXI^e siècle le long des nouvelles routes de la soie, de la route arctique nord et des côtes africaines. Économiquement, on note qu'en 2012, Madagascar lançait un nouveau port franc, à Ehoala, dans son sud isolé, région parmi les plus pauvres du monde ; tandis que dans le pays le plus riche du monde, les États-Unis d'Amérique, 370 000 personnes étaient employées dans plus de 3 200 entreprises opérant sous un statut de zone franche.

Comme le conteneur façonne la logistique internationale, le développement des ports francs met en lumière la manière dont la logistique intérieure et les ports secs façonnent le transport, notamment maritime. Pourtant le concept de port franc reste encore assez flou et peu homogène, tant dans la forme, que dans la structure juridique et réglementaire. L'Annexe D de la convention de Kyoto sur les douanes évoque le port franc sans vraiment le définir, de même que le Code des Douanes de l'Union Européenne traite les zones franches sans pour autant nous éclairer sur leur nature profonde.

Bost dans son *Atlas des zones franches dans le monde*, compile plus de quarante-cinq noms différents liés au concept de zones franches portuaire dans le monde. Ces termes sont souvent utilisés de manière interchangeable et parfois ils sont simplement le fruit de choix marketing des promoteurs d'une zone. En conséquence, il y a parfois confusion sur les définitions et les concepts. De sa taxonomie, Bost considère que la zone franche est le concept principal et ce concept se divise en deux catégories : les zones franches industrielles et les zones franches d'import/export. Les premières permettent l'implantation d'usines qui font de la transformation lourde, tandis que les secondes accueillent des transitaires et des industriels qui font principalement du stockage et de la transformation retardée, donc légère.

Le terme de port franc est cependant plus transversal. C'est l'ancienne dénomination de telles zones et il renvoie à la fonction logistique du concept plutôt qu'à son zonage. Le port franc est un port. C'est un port sec, parfois prêt d'un port maritime, d'un aéro-port ou d'un port fluvial. On relie ces ports avec du transport, pour faire de l'import et de l'export. Par conséquent, un port franc peut être soit une zone franche d'import-export, soit une zone franche industrielle ; pour peu qu'il offre une valeur ajoutée logistique. Ainsi, Lavissière, Fedi & Cheaitou définissent le port franc comme une infrastructure

qui, de par sa nature, réduit les frictions liées au commerce international, c'est-à-dire l'effet de frontière grâce à des services logistiques.

Dans la quasi-totalité des cas, le port franc est créé par un Etat ou une collectivité territoriale, et ses objectifs affichés sont d'ordre macro-économique. Le port franc est créé dans le but de produire de la croissance économique et de créer des emplois. Pour le secteur privé, en revanche, le port franc est un cluster logistique et en tant que tel, il doit fournir un service de qualité supérieure pour les entreprises impliquées. Ce service premium comprend des infrastructures logistiques, des liaisons routières, des services informatiques, mais aussi des travailleurs qualifiés, des services marketing et parfois des services financiers. Le port franc contribue à la fois à optimiser les chaînes logistiques et à en réduire les contraintes aux flux.

Certains ports francs sont des échecs, car leur gouvernance n'est pas assez transparente et au final, elle n'inspire pas confiance aux investisseurs. Le seul avantage de coût de la main-d'œuvre est un autre facteur d'échecs, car la qualité du service logistique passe aussi par une main-d'œuvre qualifiée et rétribuée à hauteur de ses compétences. Enfin, certaines zones sont mal dimensionnées et ou mal gérées et restent vides.

Les ports francs qui réussissent atteignent leurs objectifs, car ils réduisent les frictions du commerce international et notamment celles liées au franchissement des frontières. Trois facteurs principaux interviennent dans le processus. Le premier étant la juridiction et le système réglementaire du pays hôte ; car plus la disposition frontalière et/ou domestique est stricte, plus le port franc apportera de la fluidité à la chaîne d'approvisionnement. Le deuxième facteur est l'effet de cluster du port franc, avec non seulement des services de logistique et d'entreposage, mais aussi des services de chaîne d'approvisionnement, y compris la gestion des flux en porte-à-porte, le suivi et la traçabilité, la facilitation douanière, les services bancaires et marketing ainsi que tous les services qui peuvent lier les acteurs de la communauté portuaire et faciliter le passage des frontières. Le troisième facteur est l'orientation des flux, qu'ils soient séquentiels ou multidirectionnels. Ce facteur est intrinsèquement lié au franchissement des frontières, car soit le port franc agit comme un tampon afin de traverser la frontière en douceur (flux séquentiels), soit il permet d'incorporer de la valeur ajoutée dans la chaîne d'approvisionnement, afin de franchir d'autres frontières, sans même avoir à traverser la frontière intérieure du pays d'accueil du port franc (flux multidirectionnels). Ici, c'est l'extraterritorialité douanière du port franc qui prend toute son importance.

1. Des avantages pour la chaîne de valeur logistique

Cette zone logistique qu'est le port franc bénéficie donc d'une extra-territorialité douanière, ce qui signifie que les produits qui y sont entreposés ne sont pas sujets à des droits de douane tant qu'ils n'entrent pas définitivement sur le marché. Ils peuvent ainsi être transformés et réexpédier sans que l'industriel ne paie de droits de douane ou bien ne paye ces droits que lorsque les produits sont vendus sur le territoire.

Contrairement aux entrepôts sous douane, les zones franches permettent, de stocker les produits sans limites de temps. C'est un avantage important en matière d'attractivité pour certaines industries et en matière de trésorerie pour les entreprises. Si les avantages accordés aux opérateurs de zones franches logistiques sont souvent évoqués en termes d'avantages fiscaux et douaniers, rares sont les analyses des conséquences opérationnelles et donc des avantages que confèrent de telles zones pour les entreprises. C'est pourtant sur ces avantages que va se construire l'attractivité de la zone. Tiefenbrun, liste ces avantages. Ils sont au nombre de 12.

Avantage de formalités douanières

Cet avantage couvre à la fois le fait que la zone franche, ou les produits de la zone franche, selon la doctrine, ne sont pas soumis à la taxe douanière, et le fait qu'il existe des corridors douaniers à partir du point d'entrée, souvent des ports maritimes, et la zone franche, jusqu'à la destination finale. Cela signifie qu'il existe un double avantage non seulement d'éviter de payer une taxe douanière avant l'entrée du produit sur le marché, mais aussi d'éviter les procédures douanières et les éventuelles lourdeurs administratives.

Avantage de trésorerie

Ceci est une conséquence de l'avantage précédent puisque l'entreprise n'a pas à payer de taxes douanières avant que le produit n'entre dans la zone douanière, ou, parfois, même avant sa vente. De plus, les taxes douanières sont payables sur les lots dès leur entrée sur le marché domestique plutôt que sur le total des produits. Cependant, dans certaines dispositions juridiques, des taxes douanières sont payables sur le produit qui entre dans la zone domestique. C'est-à-dire lorsque des matières premières ont été importées avec de faibles taxes douanières dans la zone franche et transformées en un produit final avec un taux de taxes douanières plus élevé, le taux le plus

élevé doit être payé. Aujourd'hui, cependant, il existe des accords pour payer ces taxes sur la base des matières premières lorsqu'elles sont la part importée. Concrètement, l'accord permet de s'acquitter de la taxe douanière sur la nomenclature ayant le plus faible droit de douane entre l'import et le produit fini. La contrepartie pour le pays hôte est la création d'emplois et de valeur ajoutée sur son sol.

Avantage d'accès du propriétaire à la marchandise

Cet avantage permet au propriétaire d'avoir un accès direct à sa marchandise, même si celle-ci n'est pas encore entrée dans la zone douanière. La principale conséquence est la possibilité d'utiliser le récépissé d'entrepôt pour garantir la capacité financière du propriétaire, et par exemple, contracter des emprunts auprès d'une banque.

Avantage d'exposition

La plupart des zones franches ont des salles d'exposition et showroom, car, en plus de tous les autres avantages de la zone, cela permet aux importateurs de montrer leurs produits à des clients potentiels. En conséquence, les taxes ne seront payées qu'en cas d'entrée effective sur le marché intérieur, c'est-à-dire lorsque les produits sont vendus. De plus, il y a parfois des foires organisées à l'intérieur des zones franches. Cet avantage est une bonne opportunité pour les utilisateurs de la zone de montrer leurs produits et de cibler le marché tout en diminuant le risque financier.

Avantages comptables

Étant donné que les produits ne doivent figurer dans les livres que s'ils entrent sur le marché intérieur ou s'ils sont réexportés, ils n'ont pas besoin de figurer dans les livres avant d'être vendus. En plus d'un avantage fiscal douanier, il s'agit également d'une question de taxe sur les sociétés pour l'entreprise, qui a la possibilité de mettre la taxe dans l'année en cours ou l'année suivante, si le produit n'est pas encore vendu. Pour autant, cet avantage n'exonère pas l'entreprise de la tenue informatique des flux physiques et donc des contrôles douaniers.

Avantage sur les frais d'assurance

Cet avantage permet à l'importateur de payer moins d'assurance car la prime est calculée avant l'ajout des droits et taxes.

Avantage d'assemblage de produits nationaux avec des produits étrangers

Cet avantage fonctionne surtout pour les opérateurs qui réexportent des marchandises, car ils ne paient ni les taxes douanières sur la partie domestique, car elle est assemblée dans le pays d'accueil, ni sur la partie importée, car elle n'est pas entrée dans la zone douanière.

Avantage de fabrication idéale de marchandises

Étant donc « binational », le produit peut soit obtenir le certificat d'origine *Made-in-Local*, soit conserver l'ancienne origine, en fonction de son marché cible. C'était, par exemple, l'une des stratégies de développement de l'Île Maurice, qui avait des accords spéciaux avec l'Union européenne et pouvait importer des produits textiles partiellement façonnés en Chine. Les entreprises chinoises, en revanche, ne pouvaient pas exporter ces produits en Europe en raison des quotas (Accords Multi-Fibres).

Avantage de traitement ou manipulation de marchandises

Cet avantage réside dans la possibilité de traiter les marchandises en franchise de toute zone douanière et parfois sans taxes d'entreprise. La zone franche logistique permet l'importation de certains produits et marchandises, qui peuvent ensuite être transformés ou transformés (là encore, avec l'avantage de choisir la meilleure nomenclature douanière pour les opérations futures) et réexportés.

Avantage d'emballage, reconditionnement et étiquetage

Cet avantage est l'un des plus anciens. L'emballage, le reconditionnement et l'étiquetage sont en fait des avantages de transformation tardive, car les travailleurs prépareront et emballeront les produits dans l'entrepôt et effectueront les dernières transformations avant que ces produits n'entrent sur le marché. Cela est particulièrement vrai pour les produits des zones proches d'un grand marché comme Tanger, la Tunisie, la Grande-Bretagne post-Brexit concernant l'Union Européenne. Cet avantage reflète une offre d'un très haut niveau de flexibilité et réduit ainsi les stocks et l'effet Forester, faisant de la zone franche un optimiseur de chaîne d'approvisionnement.

Avantage de déstockage

Le commerce international est soumis à des conditions de transport qui peuvent détériorer les produits. Cependant, alors que les

dispositions légales générales obligent l'entreprise à vérifier le produit une fois les droits de douane payés, la zone franche permet un contrôle qualité avant que le produit ne soit taxé. En conséquence, le produit peut être jeté ou renvoyé et le coût de la non-conformité peut être réduit.

Avantage de cluster

C'est un avantage qui paraît parfois marginal. Cependant, la zone franche logistique est une zone d'excellence où des entreprises traitent le même type de produits que l'utilisateur. Par conséquent, l'expérience et le savoir-faire sont créés et la fertilisation croisée est importante. D'autre part, un autre avantage lié à une large gamme de produits traités est la standardisation des installations au sein de la zone. Cela permet aux opérateurs de traiter une large gamme de produits dans l'entrepôt ainsi que de faire de la transformation de produits au sein de la zone. L'enchâssement des investissements directs étrangers avec les savoirs faire locaux, incluant la R&D, la RSE et NTIC créent une zone attractive en support de l'infrastructure logistique portuaire.

2. Le port franc réduit la distance du commerce

Le port franc donne également un avantage aux flux internationaux car il réduit les distances. En effet, plusieurs niveaux de distances coexistent au sein du commerce international. La première distance est une distance physique représentée par la distance parcourue lorsque les cargaisons sont expédiées. Le deuxième niveau de distance est une distance géographique, car souvent une ligne droite physique n'est pas le meilleur itinéraire. La Route de la Soie et la Route du Cap sont des exemples de routes qui contournent les difficultés géographiques. Basés sur des infrastructures telles que la route, ils facilitent les flux de personnes et de marchandises.

La distance logistique est le troisième niveau, qui représente l'organisation humaine des flux. Les organisations de transport telles que les plateformes multimodales ou les systèmes Hub and Spoke, contribuent à réduire le fardeau du transport. Parfois, le chemin le plus court n'est pas le plus direct. C'est là que les ports secs qui consolident les flux, ont une importance forte pour la viabilité de la chaîne logistique.

Le quatrième niveau est financier. Une entreprise transnationale optimise ses chaînes d'approvisionnement mondiales sur une base financière. Les frictions frontalières telles que les quotas, les accises, les douanes, les certificats d'origine, sont prises en compte dans le processus de conception de la chaîne. Les points nodaux des transports internationaux sont des clusters dans lesquels des niveaux élevés de services sont fournis à des entreprises. C'est le cas à Dubaï, Hong Kong ou Singapour.

Le dernier niveau est la distance commerciale. Plus qu'une optimisation financière des flux, l'enjeu du commerce international est la facilitation des interactions. Des endroits comme Maurice offrent une capacité commerciale permettant le commerce. La place mauricienne détourne le flux de la route habituelle de l'Asie vers l'Europe, en bénéficiant de l'expertise des entreprises mauriciennes en gestion de réseau d'affaires. Les langues, les différences culturelles et les accords commerciaux font partie des facteurs facilitants qui font gagner du temps et de l'énergie aux entreprises transnationales et créent de la valeur pour la chaîne d'approvisionnement. Réduire cette distance est l'objectif ultime des responsables de la chaîne d'approvisionnement mondiale. Or c'est là que l'Afrique, place multilingue et commerciale à un grand rôle à jouer.

En effet, les ports francs facilitent les réductions de distance, offrent la possibilité aux entreprises et aux États d'atteindre leur développement social et économique grâce à la réduction de la distance. Cette capacité attire des entreprises, des investissements directs étrangers, des employés qualifiés et de la valeur ajoutée, qui agrégés représentent les objectifs macroéconomiques de l'État d'accueil. C'est là, l'attractivité du port franc et parfois, par extension, l'attractivité du port auquel il est accolé ou lié.

3. Une opportunité pour l'Afrique

L'Afrique n'est pas en reste concernant les ports francs. Plusieurs ports francs africains font figure d'exemple ou de modèle. On pense notamment à Tanger-Med, au port franc de Mer Rouge à Maurice, ou encore au port franc Malien à Dakar. Dès après la seconde guerre mondiale, les pays africains se sont dotés de textes régissant les zones franches. Le Libéria fut le pionnier, suivi de la République Centrafricaine dans les années 50, puis le Maroc et le Lesotho dans les années 60. Chaque décennie, le nombre de pays qui se dotaient

de telles réglementations a doublé par rapport à la précédente. Dans les années 2000 la quasi-totalité des pays africains pouvait créer des ports francs.

Certaines zones ont cependant connu des difficultés par excès de bureaucratie, de manque de cohérence fiscale ou de freins organisationnels, mais également dans certains cas, à cause du zèle à vouloir éradiquer les affres de certains pans de l'économie africaine.

Le cœur d'un port sec est son excellence logistique et le port franc ne fait pas exception. Lorsqu'on parle avec des logisticiens, les ports francs évoquent pour eux l'excellence de la gestion des chaînes logistiques internationales. La zone franche de Jebel Ali à Dubaï importe des fleurs du Kenya pour les reconditionner et les exporter toujours fraîches à Amsterdam. La zone franche portuaire de Port Louis à l'île Maurice alimente les marchés aux poissons européens dans le respect le plus strict des normes HACCP de chaîne du froid. La zone franche de Tanger-Med gère tout ou partie des flux de l'usine Renault marocaine en juste à temps.

L'avenir de la logistique s'inscrit sur trois piliers : les réseaux, l'excellence opérationnelle et le développement durable. Si les ports africains veulent éviter d'être relégués au statut de ports secondaires de la mondialisation, ils doivent s'inscrire dans cette dynamique. Les zones franches logistiques en tant que projets disruptifs du paysage maritime et portuaire actuel, sont une opportunité de construire l'avenir maritime et portuaire africain.

4. Des ports francs plus efficaces en réseau

Les zones franches portuaires du XXI^e siècle doivent donc s'inscrire dans un réseau de zones franches logistiques. Il faut créer des partenariats avec les zones franches qui comptent sur les routes maritimes visées par les pays hôtes. L'objectif est de faciliter le transit. D'offrir une sorte de corridor aux opérateurs de transport international et ainsi réduire les frictions administratives au maximum. Il faut également des liens entre les zones en Afrique, comme c'est le cas à Tanger par exemple. L'une des spécificités de l'Afrique est son nombre important de pays enclavés. Ces pays doivent construire des liens forts avec les pays côtiers. C'est le cas du Mali qui possède un port franc à Dakar.

Ce port franc est fondé sur le même modèle que le port franc de Trieste qui jadis servait de porte méditerranéenne à l'empire Austro-

Hongrois, enclavé. Les pays enclavés, devraient s'inspirer de ce modèle et le moderniser. Le moderniser, d'une part, avec les services qui sont disponibles dans ces ports francs, c'est-à-dire des services axés sur la facilitation des flux et la réduction des distances d'affaires grâce à un enchâssement avec les tissus d'affaires locaux et domestiques. D'autre part, le moderniser en construisant de vrais réseaux de ports secs francs. On pense notamment au Burkina Faso qui a de nombreux liens avec les ports de la côte Ouest Africaine. Créer un réseau de zones franches qui soient à la fois des zones tampons et des accélérateurs de flux avec, pourquoi pas des outils de synchromodalité ou d'optimisation des canaux d'accès permettrait une gestion des flux optimisée, donc de la valeur pour les acteurs.

Penser un maillage de ports-secs francs au niveau de la sous-région avec des logiques de corridor douanier et de zones d'expertise industrielle ou logistique, pourrait mener à une plus grande attractivité pour les opérateurs.

5. D'abord des ports secs d'excellence logistique

Il faut que les zones franches portuaires africaines soient des zones d'excellence de la logistique mondiale, des Silicon Valley de la logistique. Ceci comprend tous les services liés à l'optimisation des flux : physiques (entrepôts du futur, usines flexibles, industrie 4.0), organisationnels (fluidité, dématérialisation, guichet unique, sécurité, contrôles), informatiques (Block Chain, Traçabilité, cybersécurité, production de data, hackathons), ressources humaines (attirer les meilleurs managers et les meilleurs opérateurs, former l'élite logistique, avoir une recherche et développement à la pointe, partager les savoirs faire) et financiers (soutiens des projets innovants). Aujourd'hui, on manque souvent en Afrique de solutions logistiques modernes, alors que les compétences et le besoin sont présents. C'est d'autant plus le cas dans l'hinterland. Le développement d'une logistique d'excellence à Maurice correspond à l'introduction d'entreprises comme Mauritius Freeport Development dans le port franc, avec le transfert d'expertise par des cadres expatriés vers des cadres locaux qui ont pu essaimer leurs compétences localement. À l'heure actuelle, on voit trop souvent le bas-côté des routes africaines servir d'entreposage. En effet, tous ces camions arrêtés pendant plusieurs jours sont des stockages et non plus des transports. La logistique est la science d'un arbitrage entre bouger ses marchandises et les laisser

sur place. Les stocks roulants sont une solution, mais une solution sous-optimale.

Pour être économiquement compétitifs, les pays doivent améliorer la performance logistique, laquelle est un bon moyen de dégager des gains d'efficience, d'abaisser les coûts et d'accélérer la croissance. La rationalisation de la chaîne logistique – reliant les marchés, les fabricants, les producteurs et les consommateurs – offre des opportunités de croissance et d'investissement et devrait constituer, selon la Banque Mondiale, un axe privilégié des stratégies de croissance des pays en développement.

D'après l'étude Logistic Performance Index (LPI) de la Banque Mondiale, les pays à revenu élevé dominent le classement logistique mondial et occupent pour la plupart une place importante dans les chaînes d'approvisionnement régionales et mondiales. En revanche, les dix pays les moins performants appartiennent quasiment tous aux groupes des pays à faible ou très faible revenu. Bien que l'étude révèle l'existence d'un large fossé logistique entre les pays riches et la plupart des pays en développement, elle constate une évolution positive dans certains domaines d'une importance cruciale pour la performance logistique et les échanges, en particulier la modernisation des douanes, l'utilisation des technologies de l'information ou le développement de services logistiques privés.

Les pays relativement plus performants au plan logistique peuvent doper leur croissance, devenir plus compétitifs et investir davantage. Les travaux de la Banque Mondiale montrent que si la performance logistique des pays à faible revenu s'améliorait pour atteindre le niveau moyen de celle des pays à revenu intermédiaire, il pourrait en résulter un accroissement d'environ 15 % des échanges, une diminution des coûts et une amélioration de la qualité des services qui bénéficieraient à l'ensemble des entreprises et des consommateurs.

Toujours selon cette étude, la performance logistique est fortement tributaire de la qualité des institutions publiques et de la coordination efficace des procédures de dédouanement des différents services de contrôle aux frontières. À cet égard, les services douaniers sont plus efficaces que beaucoup d'autres administrations, ce qui met en avant la nécessité de réformer les procédures de contrôle aux frontières. Dans les pays les moins performants, la moitié en moyenne des conteneurs fait l'objet d'une inspection physique, et un conteneur sur sept est inspecté au moins deux fois.

Parmi les autres aspects à améliorer, sont cités les politiques de transport, la concurrence dans les services liés aux échanges, no-

tamment de transport routier et ferroviaire et d'expédition de fret, et les infrastructures liées au commerce. Les principaux obstacles auxquels se heurtent de nombreux pays à faible revenu concernent souvent les services logistiques et les systèmes de transit international. Pour les pays à revenu intermédiaire, qui sont plus performants au regard de nombreux indicateurs, la priorité consiste souvent à améliorer les infrastructures du commerce international, réduire les frictions du passage de frontière et donc créer des ports francs où la gestion des flux est facilitée.

Conclusion : Des clusters logistiques tournés vers l'avenir, donc durables

Enfin, Il faut créer des zones durables. Pour attirer les investissements et les forces vives, il faut proposer un modèle durable. Non seulement économiquement sain, mais écologiquement positif et socialement équitable. L'Afrique logistique compte des initiatives pionnières, des start-ups et des volontés fortes. En outre, la recherche sur ces aspects se développe en Afrique de l'Ouest et du Centre et les liens entre secteur portuaire et recherche peuvent être plus resserrés. Il faut décliner et activer ces forces vives dans le secteur logistico-portuaire.

Un port (sec) intelligent, c'est un port connecté qui apporte de meilleurs services aussi bien à ceux qui y travaillent qu'aux clients. C'est un port plus fluide pour ses utilisateurs, chargeurs, manutentionnaires, transporteurs routiers, etc. La fluidité permettant un passage portuaire sans frictions, mais également un passage portuaire qui va mobiliser des ressources autour du flux ; ce n'est donc pas tant un passage portuaire rapide qu'un passage portuaire efficace, avec de la valeur ajoutée. Un port intelligent, enfin, c'est un port qui fédère sa communauté autour d'une stratégie de développement durable.

Les grandes places portuaires du monde se sont lancées dans le développement de projets Smart Port avec des modèles différents, mais avec des constantes qui sont d'une part l'implication des forces vives de la place portuaire, l'incorporation des nouvelles technologies et la volonté d'un développement partagé et durable. Rotterdam, Durban, Marseille sont des exemples de Smart Port qui à leur manière proposent un modèle de port intelligent.

Parmi les thèmes récurrents, on retrouve l'Internet des objets, les transactions sécurisées, la dématérialisation des documents, les ou-

tils de simulation. Marseille dans son projet de Smart Port a pu développer des initiatives de coopération dans l'interface ville-port, mais aussi une réorientation stratégique vers les flux de conteneurs et les flux de croisières. Pour les croisiéristes, c'est l'expérience qui est au centre de l'attention du port avec un nouveau terminal, une zone de commerce, des musées et des applications mobiles qui viennent en support du flux de touristes ainsi que la réduction des pollutions.

Le Havre a de son côté développé un guichet unique parmi les leaders du marché, mais également un système smart de rendez-vous transporteurs qui permet de fluidifier le trafic de poids lourds sur la zone industrialo-portuaire, réduisant ainsi les goulets d'étranglement, les temps d'attente et les émissions de gaz à effet de serre.

Les ports francs, en tant que plateformes logistiques doivent incorporer ces aspects durables, car ils en sont l'un des vecteurs forts. La consolidation des flux, l'optimisation des chaînes logistiques et le souci d'un développement social, sont le cœur de la logistique et donc des ports francs de demain pour demain.

Références

- Akinci, G. & Crittle, J. (2008). *Special economic zones: Performance, lessons learned, and implications for zone development*. Washington DC: The World Bank.
- Bost, F. (2007). Les zones franches, interfaces de la mondialisation. *Annales de géographie*, 6, 563-585
- Bost, F. (2010). *Atlas mondial des zones franches*. Paris : La Documentation française.
- Engman, M., Onodera, O., & Pinali, E. (2007). Export processing zones: Past and future role in trade and development. *OECD Trade Policy Papers 53*, OECD Publishing.
- Farole, T. (2011). *Special economic zones in Africa: comparing performance and learning from global experiences*. Washington, DC: The World Bank.
- Farole, T., & Akinci, G. (2011). *Special economic zones: progress, emerging challenges, and future directions*. Washington, DC: The World Bank.
- Fedi, L., & Lavissière, A. (2014). Les régimes d'exploitation des ports francs au début du 21ème siècle. *Droit maritime français*, 759, 766-774.
- Johansson, H. (1994). The economics of export processing zones revisited. *Development Policy Review*, 12(4), 387-402.
- Kusago, T. & Tzannatos, Z. (1998). *Export processing zones: A review in need of update*. Social Protection Group, Human Development Network. Washington, D.C.: The World Bank.
- Lafargue, Y., 2008. Les zones franches industrielles et logistiques dans la Supply Chain mondiale. 18e journée CPIM de France, Paris.

- Lavissière, A. (2014). Les ports francs en Méditerranée et l'exception Marseillaise. *Annales de l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes* CMCI, Marseille.
- Lavissière, A. & Rodrigue, J. P. (2017). FPs: towards a network of trade gateways. *Journal of Shipping and Trade*, 2(7).
- Lavissière, A., Fedi, L. & Cheaitou, A. (2014). A modern concept of FPs in the 21st century: a definition towards a supply chain added value. *Supply Chain Forum: an International Journal*. 15(3), 22-28.
- Lorot, P. & Schwob, T., 1987. *Les Zones franches dans le monde*, La Documentation française.
- Madani, D. (1999). *A review of the role and impact of export processing zones*. Washington, D.C.: The World Bank.
- Mandják, T. & Lavissière, A. (2014). The Island that Should Be Isolated from Trade Routes: The Paradox of FPs. Communication: *30th Annual Industrial Marketing and Purchasing Conference*, Bordeaux, 4-6th September.
- Rhee, Y. W., Katterbach, K. & White, J. (1990). *Free trade zones in export strategies*. The World Bank Industry and Energy Department.
- Thoman, R. S. (1956). *FPs and foreign-trade zones*. Cambridge, MA: Cornell Maritime Press.
- Tiefenbrun, S. (2012). *Tax free Trade Zones of the world and in the United States*. Cheltenham, U.K.: Edward Elgar Publishing.
- Trampus, Francesca (2003): Challenges threats and new opportunities for the World's free zones, *Trasporti – diritto, economia, politica*, Volume 2003, n°89, p.65.

Chapitre 3.

Des pistes de réflexion pour la gestion des ports secs en Afrique Atlantique : apport par le concept de résilience

Suzanne M. APITSA et Brigitte DAUDET

Résumé

En écho à la pandémie de la Covid-19, crise sanitaire majeure à laquelle la très grande majorité des pays du monde est confrontée, le modèle théorique et opérationnel dominant de gestion des organisations a montré ses limites. Le débat sur le paradigme de résilience que doit déployer toutes ces organisations qu'elles soient grandes, moyennes, petites ou de très petites tailles, publiques ou privées dans la gestion des situations de crise ou de changement a été relancé.

En Afrique, les ports sont en permanence soumis à des mutations socio-économiques, à des injonctions contradictoires, à des problèmes de fluidité du trafic de conteneur pour connecter port maritime et port sec (accessibilités intérieures), à des tensions à toutes les échelles et sur l'ensemble des niveaux stratégiques et opérationnelles.

Dans ce contexte, ce chapitre ambitionne de fournir des pistes de réflexions prometteuses et utiles pour la gestion des ports secs africains. L'analyse qualitative des travaux menés dans quatre villes portuaires africaines (Cotonou, Abidjan, Douala, Kribi), complétée par l'analyse des données produites par les acteurs portuaires sur leurs sites institutionnelles et les ressources do-

cumentaires, démontrent l'intérêt de porter à la réflexion de la gestion des ports secs, le concept de résilience. Ce dernier, mis en évidence par l'organisation portuaire, aux niveaux social, économique, écologique, démographique et culturel, par l'entremise de conditions favorables, est une clé de voûte de compréhension, de préconisations et de levier à actionner.

Mots-clés : ports secs, résilience, innovation, façade atlantique, Afrique.

Abstract

Ways of thinking about the management of dry ports in Atlantic Africa: contribution by the concept of resilience

In response to the Covid-19 pandemic, the vast majority of the world's countries is facing, the dominant theoretical and operational model of organizational management has shown its limits. The debate on the resilience paradigm to be deployed by all these organizations, whether large, medium, small or very small, public or private, in managing situations of crisis or change has been revived.

In Africa, ports are permanently subjected to socio-economic changes, contradictory injunctions, problems of fluidity of container traffic to connect seaports and dry ports (inland accessibilities), tensions at all levels and on all strategic and operational levels.

In this context, this chapter aims to provide promising and useful ideas for the management of African dry ports. The qualitative analysis of the work carried out in four African port cities (Cotonou, Abidjan, Douala, Kribi), complemented by the analysis of the data produced by the port actors on their institutional sites and documentary resources, demonstrate the interest of bringing the concept of resilience to the reflection on the management of dry ports. The latter, highlighted by the port organization, at social, economic, ecological, demographic and cultural levels, through favourable conditions, is a keystone of understanding, recommendations and actionable leverage.

Keywords: dry ports, resilience, innovation, Atlantic coast, Africa.

Introduction

Les ports secs constituent autant un objet de recherche pluridisciplinaire qu'un outil opérationnel dans l'organisation des chaînes de valeur logistique africaine (Alix, 2021). Il n'existe pas une définition générique et universelle des ports secs, puisqu'il existe autant de ports secs que de typologies de services directs et indirects inclus dans l'enceinte d'espace qualifié de port sec. Accolé parfois au foncier du port maritime ou situé à des milliers de kilomètres au cœur des territoires enclavés, les ports secs déclinent une nomenclature de prestations qui va du simple parking sécurisé jusqu'à des lieux de transformation et de valorisation industrielle. Le port sec, par définition non maritime, dispose de matériels et de superstructures qui permettent le traitement physique (et de plus en plus informationnel) des marchandises qui y transitent. Il est géré via une organisation plus ou moins complexe selon sa structure juridique, son mode opératoire et son environnement réglementaire (ESCAP, 2013). Le port sec est aussi une dénomination qui peut se superposer aisément avec un « Dépôt intérieur de conteneurs » (*Interior/Inland Container Depot*, ICD en anglais), une zone logistique intérieure, une aire ou station de fret intérieure (*Interior/Inland Freight Station*, IFS en anglais), etc. (ESCAP, 2015).

Avec une déclinaison en quatre générations de ports secs et une cinquième en devenir, la Fondation SEFACIL apporte des éléments de réflexion qui négligent cependant un concept clé, au moment même où les chaînes de transport africaines démontrent une forte capacité d'adaptation face aux incertitudes logistiques internationales (UNCTAD, 2021). Ce concept, c'est celui de résilience, et il fait l'objet de la réflexion proposée dans cette contribution. Dans un contexte pandémique généralisé, le terme de résilience a été largement utilisé pour décrire la capacité d'une organisation à produire de l'agilité dans les processus de gestion et de prise de décisions (Notteboom *et al.*, 2020 ; Hoffmann, 2021). Un webinaire sur la gestion résiliente des autorités portuaires africaines a même été organisé en juin 2021 (I-Conférences, 2021 : *Eastern and Southern Africa Ports : Between Opportunities and Challenges*), durant lequel plusieurs gestionnaires portuaires ont évoqué des mesures opérationnelles qui se sont mises en place de manière très réactive, souvent sous la pression, mais aussi en concertation avec les armements maritimes et les intégrateurs logistiques (Modhi, 2021 ; Kiondo, 2021 ; Ciseau, 2021).

Ce qui nous amène à poser la problématique suivante : comment le concept de résilience peut-il être un levier d'action opérationnel pour la gestion des ports secs ?

Pour répondre à ce questionnement, ce chapitre se construit en quatre parties distinctes. La première met en perspective l'insertion des ports secs dans des logiques circulatoires, et explicite le rôle et la valeur d'un port sec dans la stimulation de la fluidité et de la connectivité logistique terrestre africaine. Indissociable de son homologue maritime, le port sec est une forme d'extension au service de l'échange national et international des marchandises dans une aire de marché. Cela interroge sur son mode de gestion.

La deuxième partie du chapitre s'arrête sur le concept de résilience dans un environnement logistique incertain, pour ne pas dire turbulent. Une revue de la littérature permet de cerner le concept général et le cadre théorique du terme résilience organisationnelle, pour ensuite analyser les conditions et les opportunités dans le contexte spécifique de la gestion des ports secs africains. La résilience organisationnelle telle que déclinée, a été mise en perspective sur quatre villes portuaires africaines toutes localisées dans le pourtour du Golfe de Guinée. Il s'agit d'Abidjan, première agglomération portuaire de la Côte d'Ivoire, de Cotonou qui joue sensiblement le même rôle stratégique et socio-économique que son homologue ivoirien mais au service de l'économie béninoise. Les deux autres se situent au Cameroun, avec Douala comme port historique qui dessert un arrière-pays captif de près de 10 millions de camerounais, alors que le dernier terrain concerne le port « Greenfield » de Kribi, nouveau port en eau profonde qui dispose d'un retour d'expérience quinquennale.

Les résultats obtenus et comparés sur ces quatre terrains d'expérimentation alimentent une troisième et une quatrième et dernière partie sur les pistes de réflexion, ouvrant ainsi une discussion pour que le concept de résilience organisationnelle apporte des plus-values structurelles et opérationnelles pour la gestion des ports secs en Afrique Atlantique.

1. Ports secs : un outil logistique stratégique du dynamisme du commerce et d'interconnexion des territoires portuaires

De manière générale, le territoire portuaire est un nœud central des flux de marchandises nationaux et internationaux. Les ports

constituent de véritables poumons socio-économiques des sociétés. En Afrique, plus qu'ailleurs, ils constituent un instrument de la dynamique économique des pays par la force de travail nationale importante employée, et, par l'attractivité des activités formelles et informelles en milieu portuaire (N'Guessan et Loba, 2018). L'émergence de l'Afrique sur la scène économique internationale a entraîné un développement du volume de trafic conteneurisé (Walsh, 2015 ; Steck, 2015 ; Lihoussou *et al.*, 2021). Ce phénomène observé, améliorant la croissance économique continue et soutenue du continent (avant la Covid-19), a accentué fortement la concurrence en zone portuaire et l'encombrement du trafic. Compte tenu de cette situation, certains Etats africains ont vu une opportunité de rendre à la fois compétitifs leurs ports maritimes et de fluidifier les flux des marchandises par la création de ports secs.

Ces derniers sont des plateformes logistiques qui permettent de connecter un port maritime par la route ou par le chemin de fer (corridors de transit). Ils fonctionnent comme un centre de transbordement de cargaisons maritimes vers des destinations à l'intérieur des terres (corridors vers l'hinterland). Ils ont pour but de désengorger les ports maritimes (optimiser et réduire les coûts et différents problèmes de congestion), de développer et de créer de nouveaux débouchés intra-africains et locaux, de faciliter le commerce national et international.

Ces deux modèles de connexion (route et chemin de fer) appellent à des réflexions sur la gestion des ports secs en Afrique, un continent qui manque suffisamment d'infrastructures logistiques et de transport (Steck, 2013 ; Daudet, 2015 ; Alix, 2018), malgré des progrès d'aménagement observés cette dernière décennie (notamment en matière de digitalisation) (Lihoussou et Steck, 2018 ; Lihoussou, 2020). De nombreux défis restent à relever, au niveau des investissements (Harding *et al.*, 2007 ; Lavaud-Letilleul, 2008 ; Frémont *et al.*, 2016) certes mais, aussi au niveau de leur gestion qui intéresse ce chapitre. Ces activités portuaires évoluent dans un contexte concurrentiel fort ; et où les intérêts chinois, avec le renforcement stratégique de la politique Belt & Road Initiative (BRI depuis 2013), apportent de nouvelles mannes financières pour construire des milliers de kilomètres de routes et de voies ferrées sur le continent.

Nonobstant, comme le fait remarquer Steck (2015, p. 448), les ports jouent un rôle primordial comme interface entre deux mondes, le terrestre et le maritime, mais aussi, ce sont des lieux et des instruments de continuité logistique qu'imposent les organisateurs de la fluidité des échanges. Cette remarque appelle à une autre qui sup-

pose que les échanges internationaux africains dépendent à plus de 95 % du transport maritime (Steck, 2015). Ce qui place les ports africains comme lieux prometteurs d'attractivité dans la dynamique du commerce international (Alix et Daudet, 2018 ; CIAN/Le Moci, 2019 ; Filleul et Vaspert, 2020). Un tel constat soulève en toute évidence la question de la gestion des flux de marchandises vers l'arrière-pays ; et celle de l'optimisation de l'offre globale de service logistique et du transport.

L'augmentation du trafic de conteneur depuis les années 2000 dans les ports africains, conjuguée à une urbanisation forte vers les franges littorales, a conduit à la création de nouveaux ports (*Greenfield*) à l'instar du dernier né en Afrique Atlantique, le Port Autonome de Kribi (PAK). Certains pays comme le Burkina-Faso, le Mali et le Niger qui n'ont pas de façade maritime, déploient des initiatives de construction des ports secs. D'autres pays comme le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Cameroun et l'Éthiopie par exemple, ont construit des ports secs pour décongestionner les corridors de transit maritime. Ces ports secs sont un instrument de la chaîne logistique qui conditionne l'attrait du commerce intra-africain. Ils sont au cœur des rapports de force entre les parties prenantes des chaînes logistiques (Miossec, 2019). Par ailleurs, les ports ont d'importantes réserves foncières qui leur permettent de réaliser ces projets d'investissements. Ceux-ci apportent une contribution significative au développement des ports maritimes (Alix *et al.*, 2014 ; N'Guessan et Loba, 2017).

Si la route et les rails sont considérés comme une solution de connexion et de massification des flux de marchandises, ces plateformes logistiques mettent en lumière les problèmes de congestion, de saturation des corridors, d'encombrement des villes et de pollution des territoires portuaires maritimes et des villes (Daudet, 2016 ; N'Guessan et Loba, 2017 ; Baron et Apitsa, 2017 ; Tchindjang *et al.*, 2019). Une étude empirique menée en 2019 à Douala montre comment les délais de traction portuaire sont extrêmement importants entre le rond-point Deido et la traversée du fleuve Wouri (Apitsa, 2019). Cette situation s'observe aussi dans plusieurs villes africaines telles que Dakar, Abidjan et Lagos. Ce phénomène d'embouteillage a un impact en termes de coût logistique, de préservation de l'environnement et d'urbanisation (Aldrigetti *et al.*, 2021).

Dans un tel contexte, comment faciliter la connexion du port maritime et du port sec en vue d'optimiser la chaîne logistique et du transport des marchandises ? Dans quelle mesure les deux modèles de connexion (rails et route) peuvent-ils servir de leviers actionnables

de la dynamique compétitive et économique des pays africains dans le commerce régional et international ? Quelle est la capacité des ports secs à s'adapter, à se transformer et à anticiper ? Les réponses à ces questions résident dans le paradigme de la résilience dite organisationnelle.

2. La résilience organisationnelle : concept, théorie, conditions et opportunités pour la gestion des ports secs africains

Toute démarche stratégique d'organisation commence par une réflexion prospective. Il s'agit de réfléchir aux évolutions de l'environnement de l'organisation, d'apprécier leurs impacts à plus ou moins long terme, et d'identifier les principaux changements qu'elle devra envisager pour établir une trajectoire résiliente gagnante dans le futur.

En Afrique, les ports secs ont été envisagés comme solution structurelle et opérationnelle par les Etats pour répondre aux problèmes de congestion dans l'acheminement des flux de marchandises. Si cette solution paraît pertinente, elle met en exergue la question de la résilience pour conjuguer les effets bénéfiques des ports secs déployés.

Le concept de résilience n'est pas nouveau, ni à la mode aujourd'hui, mais son émergence dans les situations de crise, de rupture, d'imprévu, de changement, invite à opérer un lien entre sa compréhension et son accueil dans la gestion des ports secs dans des conditions favorables d'action.

...un concept aux origines diverses

Le concept de résilience se trouve dans diverses disciplines : physique, psychologique, économie, social, écologie, politique, bancaire, géographie, etc. Ses ressorts sont complexes, car il recouvre de multiples réalités aux enjeux variés, ce qui rend le concept difficile à cerner.

Impulsé aux Etats-Unis dans les années 1950, le mot résilience a connu des vagues successives d'acception selon les disciplines. En physique, il est perçu comme la capacité interne d'un individu à retrouver son état initial après avoir reçu un choc, la capacité d'un matériau à résister aux pressions, à reprendre une structure normale.

En psychologie, il est appréhendé comme la capacité d'un individu à surmonter un traumatisme dans un environnement défavorable. L'individu est au centre de l'approche psychologique de la résilience. Celle-ci apparaît comme un processus permettant à un individu à savoir dépasser les situations traumatiques pour repartir sur de bonnes bases, ou d'apprendre de ses expériences douloureuses pour se relever plus fort (Cyrulnik, 2004).

Cette vision individuelle de la résilience a été transposée au niveau collectif (Weick, 2010 ; Spicer, 2020). Sur ce point, elle désigne la force qu'il faut posséder à un degré ou à un autre au sein d'un processus individuel et collectif, pour négocier à tout moment avec les ruptures de l'environnement et les bouleversements intérieurs qui en résultent (Lengnick-Hall *et al.*, 2011). De ce fait, pour les organisations, la résilience désigne la capacité à se relever plus fort suite aux turbulences/perturbations qui menacent leur survie (Coutu, 2002), à savoir gouverner les risques et incertitudes (Slayton, 2020). Il s'agit de savoir traverser les torrents des changements sans chavirer afin de répondre ou de faire face aux défis. Pour certains auteurs tels que Robert (2010) et Koninckx et Teneau (2010), la résilience vise à restaurer un état de fonctionnement proche de la normalité. Transposé de l'individu à l'organisation, le terme résilience apparaît comme une réponse appropriée, efficace aux imprévus, aux perturbations, aux bouleversements socio-économiques et technologiques qui modifient la perception et les modalités de gestion des risques (Power, 2004).

La littérature sur la gestion des risques au sein des organisations est abondante et s'inscrit dans le champ de la théorie des organisations. Pour les auteurs de l'ouvrage « *Villes et territoires résilients* », la résilience ouvre de nouvelles perspectives en proposant une stratégie évolutive, fondée sur des processus de flexibilité, de redondance, et de connaissance pour répondre aux défis de la complexité des systèmes territoriaux et des échelles de gestion (Chardonnet-Darmaillacq *et al.*, 2020). En terme de gestion, cette remarque présente un avantage, en ce sens que le concept de résilience peut être la clé de voûte des réflexions et des préconisations pour la gestion des ports secs. En effet, de nombreux travaux empiriques sur les ports indiquent qu'en Afrique, il y a un problème de la gouvernance (Daudet, 2020). Cette auteure étudie la gouvernance portuaire dans deux contextes : le Havre et Abidjan. Les résultats empiriques de cette recherche conduisent à suggérer le développement d'une pratique de gouvernance portuaire par le compromis. Nous dépassons

ce cadre dans ce chapitre pour aller plus loin en intégrant le concept de résilience dans la gestion des activités portuaires.

En effet, dans la sphère de l'écologie, du changement climatique et des fragilités systémiques, de nombreux travaux appellent au développement de la résilience (Bériot, 2013 ; Villar, 2020).

... une clé de voûte des réflexions et des préconisations

Même si selon Duchek (2020), la littérature sur la résilience organisationnelle reste relativement pauvre, en particulier à propos des capacités et compétences qui la composent, et à propos des facteurs qui expliquent pourquoi certaines organisations sont plus résilientes que d'autres, la résilience revêt, malgré tout, un intérêt majeur pour les organisations (Frimousse et Peretti, 2021). En effet, dans les situations de crise ou de rupture, les organisations sont soumises à des exigences fortes sur l'ensemble des niveaux stratégiques et opérationnels. La résilience invite à développer de nouvelles compétences pour mieux affronter de futures perturbations (Lengnick *et al.*, 2011). Les travaux académiques sur les crises, les catastrophes et les turbulences s'intéressent essentiellement aux étapes de prévention/préparation, de gestion et enfin d'apprentissage post-crise, aux facteurs qui permettent d'éviter une catastrophe ou à retrouver un état d'équilibre initial (Frimousse et Peretti, 2021).

Au niveau de l'activité portuaire, le phénomène de mondialisation des activités économiques conduit à l'augmentation des flux de biens et de services et expose les organisations à des événements inattendus, non planifiés et souhaités, dont la nature complexe dépasse la capacité de gestion (Goldin et Mariathan, 2014), parce qu'ils résultent d'un ensemble d'éléments dont la survenue et les conséquences sont imprévisibles. Cette mutation encourage les acteurs portuaires, à repenser leur déploiement du trafic de conteneur par les projets d'investissements des ports secs. Ces transformations font partie de leur capacité de résilience dans la mesure où elles permettent, selon Hamel et Välikangas (2003), de répondre à quatre types de défis (stratégique, cognitif, politique et idéologique) pour prendre des mesures d'action favorables.

De ce fait, Weick et Sutcliffe (2007) proposent trois dimensions corrélées qu'une organisation doit savoir considérer pour être résiliente :

- sa capacité d'absorption ;
- sa capacité de renouvellement ;

- sa capacité d'appropriation ;
- Kendra et Wachtendorf (2003) incluent sa capacité d'anticipation.

Ces quatre dimensions sont mobilisées pour donner sens aux pistes de réflexion pour la gestion des ports secs. Elles permettent de comprendre comment les changements, les perturbations, les impacts majeurs provoqués par des investissements en ports secs, peuvent être compris et mieux gérés. Elles éclairent les leviers à actionner pour tirer parti de ces contextes nouveaux, que sont les ports secs.

Dans la section suivante, nous allons nous appuyer sur l'expérience empirique réalisée dans le cas de quatre sites portuaires africains, pour mettre en discussion les pistes de réflexion prometteuses et utiles pour la gestion des ports secs en Afrique.

3. Des retours d'expériences empiriques de quatre sites portuaires africains

La méthodologie de recherche mobilisée repose sur ces quatre cas situés dans des contextes géographiques différents (Abidjan, Cotonou, Douala, Kribi). Ce choix se justifie par la recherche de contextes organisationnels variés (Yin, 2014). Ce positionnement empirique s'appuie sur une démarche construite en plusieurs étapes (Le Moigne, 2001).

La première étape part de nos recherches empiriques menées dans ces contextes de 2017 à 2020, et qui ont été publiées. La deuxième étape définit clairement l'objectif de la recherche pour répondre au besoin étudié. Un retour sur le terrain en novembre 2021 permet d'approfondir les données empiriques antérieures et marque la troisième étape. Celle-ci concerne le processus d'inférence abductive, utilisant une dizaine d'entretiens comme une source de données principales.

Ces entretiens sont couplés des sources documentaires issues des supports de presse, des travaux de SEFACIL et des sites institutionnels des acteurs portuaires, qui induisent certes des biais principalement dans le traitement journalistique, mais leur dépouillement permet d'établir une analyse fine et complète. La quatrième étape accorde une importance à la grille d'analyse comme support de connaissance générique qui peut être utilisée par les acteurs portuaires comme base de réflexion. La cartographie mobilisée matérialise le déploie-

ment des activités portuaires maritimes qui permettent une connectivité intérieure des ports secs vers l'hinterland.

3.1. Le cas du Port Autonome d'Abidjan (Côte d'Ivoire)

Le Port Autonome d'Abidjan (PAA), véritable port en eau profonde, est l'un des plus importants ports de commerce d'Afrique de l'ouest, avec un volume de marchandises qui circulent par le port supérieur à 25 millions de tonnes en 2020. Le port d'Abidjan est qualifié de grand port moderne de commerce, de pêche, de transit et de transbordement d'Afrique de l'Ouest et du Centre.

Sa position géographique idéale, sur la côte ouest Africaine, à une distance presque égale à celle entre les ports du Cameroun et celui du Sénégal, couplée avec la qualité des services, la synergie des compétences, les expertises de ses acteurs et la modernité de sa plateforme logistique, valent son rang d'un des grands ports africains. Il se situe également à la croisée des chemins des grandes lignes maritimes en provenance d'Europe, d'Asie et d'Amérique. Il est un véritable outil de coopération et d'intégration. Environ 70 % des échanges extérieurs des pays de l'hinterland (Burkina Faso, Mali, Niger...) y transitent.

Figure 1 : TC1 à Abidjan : pionnier du développement conteneurisé portuaire du Golfe de Guinée dès 2004



Source : Brigitte Daudet, 2019

Par ailleurs, les importants investissements dans l'approfondissement du Canal de Vridi et la construction du nouveau terminal à conteneurs TC2 dans une des plus grandes lagunes naturelles du monde, permettront au Port Autonome d'Abidjan de s'affranchir d'un tirant d'eau limité pour accueillir dès 2022 les navires porte-conteneurs les plus importants qui touchent les ports du Golfe de Guinée.

Pour désengorger le Port Autonome d'Abidjan et lui permettre de se rapprocher de ses débouchés régionaux, le gouvernement a lancé un vaste plan de construction des ports secs. Le dernier en date est celui qui a été lancé en mai 2021, pour la construction du port sec de Ferkessedougou, dans la région du Tchologo, au nord de la Côte d'Ivoire, afin de desservir le Mali, le Burkina Faso et le Niger par rail et par route *via* le Port Autonome d'Abidjan. De plus, on observe, le long de la route nationale qui relie l'agglomération d'Abidjan au reste du pays, le déploiement d'importantes infrastructures logistiques qui constitue une réponse à la congestion. Cette dernière est un problème pour la fluidité du trafic des marchandises.

D'autres importants projets nationaux doivent soutenir le développement du second port de commerce ivoirien, situé au sud-ouest du pays et fruit de la volonté politique du Président Félix Houphouët Boigny en 1972. 50 ans après son inauguration, la croissance projetée du Port Autonome de San Pedro repose autant sur la modernisation des actuelles installations maritimes que sur la capacité à construire un réseau routier qui maille différents ports secs projetés aux frontières avec le Libéria ou encore la Guinée et le Mali.

3.2. Le cas du Port Autonome de Cotonou (Bénin)

Le Port Autonome de Cotonou (PAC) est situé au Bénin, pays d'Afrique de l'Ouest, un marché de 350 millions d'habitants étendu sur une superficie de plus de 6 millions de km². Ce territoire portuaire ouest-africain couvre la rangée Dakar-Lagos. Il est constitué par son arrière-pays qui dessert les territoires enclavés : Burkina Faso, Bénin, Mali, Tchad et Niger. Le Niger est l'arrière-pays principal du Port de Cotonou.

Figure 2 : Les installations conteneurisées du Port Autonome de Cotonou depuis la plage urbaine



Source : Fondation SEFACIL, 2020

Selon les travaux de la fondation SEFACIL, environ 40 % du trafic total du PAC a pour origine ou destination les marchés du Niger et de l'ouest du Nigéria (PPA, 2021). Ces travaux révèlent aussi que plus de 10 millions de tonnes métriques et un peu moins de 500 000 conteneurs ont été manipulés en 2020. Ce qui représente un positionnement stratégique important pour l'émergence socio-économique du Bénin sur la scène intracontinentale, sous-régionale et internationale. Le PAC est le port régional, géographiquement positionné comme une véritable porte d'entrée de l'arrière-pays. Il est un véritable poumon fiscal national où se réalise plus de 80 % des droits et taxes indirectes (PPA, 2021). Il joue un rôle de transversalité économique et de curseur de développement du Bénin. Cependant, les trafics de conteneur connaissent une croissance en volumes transbordés qui impactent la connectivité logistique vers le Nigéria et les autres arrière-pays.

De ce fait, pour décongestionner le trafic portuaire du PAC, les autorités ont entrepris la construction de ports secs (Ségbana, Porga, Tori remplacé par celui d'Allada, Parakou qui n'est pas encore exploité) pour fluidifier le trafic et baisser les coûts des marchandises. En ce qui concerne le port sec d'Allada, il est véritablement opérationnel et fonctionnel. Il assure le transit terrestre de l'hinterland *via* le PAC. Le port sec de Parakou dont le transit ferroviaire est en fin de construction, n'est pas opérationnel ; ce qui constitue aujourd'hui

un frein pour répondre aux sollicitations des plateformes logistiques portuaires béninoises. Notre immersion en novembre 2021 dans ce site, qui sera exploitable à la fin du premier semestre 2022, nous a permis de relever les problématiques de gestion des activités de ce port sec qui se recoupent avec celles observées au Cameroun dans la même période d'investigation empirique.

3.3. Les ports autonomes de Douala et de Kribi (Cameroun)

Le port de Douala est rangé dans la catégorie « ville-port ». Le Port Autonome de Douala est situé sur la côte du littoral, à l'estuaire du Wouri, à 65 km de l'océan atlantique. Il emploie une main-d'œuvre considérable. Il est le principal port du Cameroun. À lui seul, il draine plus de 95 % du trafic portuaire du pays, et est le lieu où transite environ 90 % du commerce extérieur (source documentaire, annuaire portuaire de Douala). Il dessert au travers de ses corridors terrestres les pays limitrophes de la sous-région (Tchad, République Centrafricaine, Congo, Guinée équatoriale, Gabon, Nigéria...).

Figure 3 : Vue des installations du Port Autonome de Douala prise depuis le bâtiment de la Direction Générale du PAD



Source : Fondation SEFACIL, 2021

Les marchandises sont acheminées principalement à travers le réseau routier avec une extension vers le Tchad et la République Centrafricaine (deux Etats d'Afrique Centrale privés d'accès à la mer). Le PAD s'affirme comme un port favorisant l'intégration régionale. Un réseau ferroviaire existe et relie le nord, le sud et l'est

(Douala à Kumba, Nkongsamba, Yaoundé, Ngaoundéré). Son activité conteneur oscille autour des 400 000 conteneurs manutentionnés, avec cependant une érosion progressive de sa part de marché au profit des ports concurrents voisins que sont Lomé mais aussi Kribi.

Le port de Kribi est situé sur la côte camerounaise qui donne sur l'océan atlantique. Il représente le premier port à conteneurs en eau profonde au Cameroun, ce qui le différencie de Douala qui est limité à 7 mètres de colonne d'eau disponible. Il constitue une porte d'entrée maritime sur le Cameroun et ses pays de l'hinterland (Tchad, République centrafricaine, Gabon, le nord forestier et minier de la République du Congo et une partie enclavée de l'immense territoire de la République Démocratique du Congo). Il facilite le commerce régional et ambitionne de se positionner comme un hub de transbordement. La capacité annuelle de son activité conteneur est en constante progression. Kribi Conteneur Terminal (KCT) a enregistré une belle performance au premier semestre 2021, traitant un record de 21 594 conteneurs EVP (équivalent vingt pieds) manutentionnés en importation et 4 429 en exportation. Comparativement au premier semestre 2020, KCT avait traité 7 149 conteneurs EVP en importation et 3 850 en exportation ; soit le triple à l'importation avec une hausse de 15 % à l'exportation.

Le PAK est un consortium constitué d'actionnaires camerounais, de Bolloré Transport et Logistique, CMA-CGM et du groupe CHEC (China Harbour Engineering Company). Il a été construit pour désengorger le port de Douala. Ce terminal est une solution logistique de référence pour la croissance du Cameroun et la connectivité de la région du Golfe de Guinée.

Cet enjeu de connectivité terrestre (et de prolongement rail, si possible) constitue une véritable clé d'attractivité concurrentielle pour Kribi, car il permet de consolider différentes filières et typologies de fret. À titre illustratif, les exploitants forestiers situés au nord du Congo ont d'importants projets de ports secs à la frontière avec le Cameroun, mais les contraintes routières actuelles et la complétion des derniers tronçons en asphalte limitent leur déploiement pourtant prometteurs pour le Port Autonome de Kribi.

Figure 4 : Autoroute construite par les chinois de CHEC qui permettra de contourner la ville de Kribi pour connecter Edéa d'une part et Campo d'autre part



Source : Fondation SEFACIL, 2021

Dans la même perspective de décongestionner les ports maritimes, les autorités camerounaises ont eu l'idée de créer des ports secs. Ces derniers existent à Douala, à Edéa, à Belabo, à Yaoundé, à Nanga Eboko, à Obala (en construction). Le port sec de Ngaoundéré est en cours de construction pour contribuer à la réduction de la congestion des ports de Douala et de Kribi, ainsi qu'à la réduction des délais de pré et post acheminement.

Notre immersion empirique en novembre 2021 permet d'observer un aménagement d'une large plateforme logistique dans une aire de station dans le quartier de Bonabéri, construite par le groupe Bolloré, pour le trafic conteneurisé du coton afin de désengorger le port de Douala, qui n'est pas très loin. Cependant, la congestion est importante, générant une durée de trafic plus longue des marchandises.

Ces ports secs africains, situés en dehors de la zone portuaire, sont un outil stratégique dans la chaîne logistique. Ils sont de véritables sources de création de milliers d'emplois. Ils permettent de booster l'accroissement des activités économiques à travers de multiples opportunités d'investissement offertes aux opérateurs économiques. Ils sont dotés d'équipements fixes et mobiles pour la manutention des marchandises. Ce sont aussi des lieux de stockage de marchandises, d'entretien de conteneurs pleins ou vides. Ils offrent la possibilité d'accomplir les formalités administratives et douanières afin de réduire le séjour des marchandises au port maritime. Par exemple, le port sec de Parakou au Bénin assurera dès son exploitation la gestion du fret et des mouvements des camions dans son enceinte d'une superficie de 50 ha et extensible à 100 ha, dont 14,7 ha sont aménagés.

Disséminés le long des corridors de transit pour décongestionner les ports maritimes, les ports secs se doivent d'être compétitifs dans

un environnement fortement concurrentiel. Toutefois, nos observations *in situ* laissent voir aussi que ces activités portuaires représentent encore aujourd'hui plus de 85% de leurs trafics terrestres de marchandises. Par conséquent, les pollutions atmosphériques et les nuisances sonores relatives au transport routier questionnent la pertinence environnementale du transport massifié qui traverse les villes voire les zones de résidence humaine.

Par ailleurs, on observe sur la façade maritime, de fortes densités de population qui posent des problèmes de tous ordres. La logique de connexion port maritime et port sec articule ce changement qui mérite d'être accompagné. En effet, l'absence d'une vision stratégique claire dans tous les sites étudiés se double d'un sous-investissement des infrastructures portuaires. De plus, on observe des voies ferroviaires qui sont abandonnées au profit de la route. Ce mode ferroviaire souffre d'un important différentiel de compétitivité avec la route. Nos investigations empiriques nous ont permis également de noter que les quatre sites portuaires étudiés souffrent comme tous les autres ports africains d'inefficiences opérationnelles, influençant leur compétitivité. Les discours empiriques révèlent les problèmes d'inefficacité dans la coordination des parties prenantes portuaires, les lourdeurs administratives, les vols et dégradations du matériel, un mauvais usage du matériel de stockage, une mauvaise gestion de l'arrivée des marchandises.

Des pistes prometteuses de réflexion sont portées à travers le prisme de la résilience pour une gestion efficace des ports secs africains.

4. Des pistes prometteuses de réflexion pour une résilience gagnante dans la gestion des ports secs africains

L'industrie portuaire africaine continue sa mutation avec le développement des ports secs qui sont investis pour répondre, notamment, aux problèmes de congestion des terminaux maritimes. Nos observations empiriques et l'analyse des sources documentaires des quatre sites portuaires africains étudiés (Abidjan, Cotonou, Douala, Kribi) conduisent à suggérer des pistes de réflexion qui articulent quatre niveaux d'intérêts à considérer dans la gestion des ports secs : économique, écologique, démographique, socio-culturel et technologique. Ces quatre niveaux sont fortement imbriqués dans les di-

mensions de la résilience les unes des autres (absorption, renouvellement, appropriation, anticipation) (Weick et Sutcliffe, 2007 ; Kendra et Wachtendorf, 2003).

4.1. La capacité d'absorption

Elle suppose de résister face aux imprévus et aux turbulences de l'environnement. Cette approche consiste à disposer des moyens et des ressources (internes et externes) pour éviter tout choc. La résilience rend possible la continuité des activités portuaires (Hamel et Välikangas, 2003). Nos expériences empiriques dans les contextes portuaires d'étude (Abidjan, Cotonou, Douala et Kribi) montrent que les contraintes économiques, les préoccupations écologiques, l'évolution démographique, l'évolution technologique, les attentes des usagers se conjuguent avec les mutations des activités dans des espaces portuaires.

Au niveau du transport maritime et terrestre, piliers des échanges mondiaux, le caractère stratégique des infrastructures portuaires impose une forte pression concurrentielle sur l'ensemble de la chaîne logistique. Pour accroître sa capacité d'absorption face à la compétition et favoriser la résilience, il faudrait respecter les engagements, les délais (par la mise en place de la numérisation des chaînes logistiques) et développer une certaine confiance avec les parties prenantes portuaires. Cette approche constitue un critère déterminant dans le choix d'une place portuaire.

4.2. La capacité de renouvellement

Elle consiste à innover, à imaginer des solutions nouvelles par lesquelles le port doit développer de nouvelles activités grâce aux opportunités émergentes. Cela invite à mettre l'accent sur les facteurs tels que les infrastructures, les processus, la digitalisation, la mobilisation des ressources humaines. Par exemple, l'usage des outils numériques serait une opportunité majeure pour maintenir la compétitivité portuaire. Ces outils sont indispensables pour réduire les coûts, améliorer la fiabilité et la fluidité du passage portuaire. Un camion de marchandises qui entre dans un port sec venant d'un port maritime pour l'arrière-pays peut être suivi, tracé précisément.

Une rupture en termes de résilience serait de travailler en réseau par la mise en place d'un système d'échange d'informations numériques dans la sous-région, sous forme d'un partenariat de numéri-

sation maritime africaine. Il s'agit d'un outil harmonisé qui améliorerait la coordination des parties prenantes, faciliterait la synchronisation maritime et terrestre (vers les ports secs) et qui garantirait une certaine sécurité dans des corridors de transit dangereux.

En Afrique tel qu'il a été souligné plus en avant, environ 92 % des échanges commerciaux du continent avec le reste du monde se font par voie maritime (UNCTAD, 2018). Ce secteur revêt une importance qui exige de moderniser les infrastructures pour transformer l'économie du continent et son intégration dans la compétitivité internationale et les chaînes de valeurs mondiales. Par ailleurs, l'activité portuaire comporte des risques liés aux produits, au transport et aux événements qui subviennent de nulle part, telle que la pandémie liée à la Covid-19 (Goldin et Mariathan, 2014 ; Stayton, 2020).

4.3. La capacité d'appropriation

Elle consiste à profiter de ses expériences. Il s'agit de tirer parti des chocs antérieurs (Chardonnet-Darmaillacq *et al.*, 2020). Le défi de la compétitivité des ports secs réside en Afrique dans la combinaison des deux modes de connexion (rail et route). L'émergence de l'Afrique sur la scène internationale laisse voir son dynamisme du commerce international. La saturation des corridors et l'encombrement des villes ne peuvent être solutionnés par le seul mode de connexion qui est la route. Les rails symbolisent le moyen de connexion important, car son inexistence ou non fonctionnement peut rendre difficile la solution de massification des flux de transit de marchandises.

Qui plus est en Afrique, les infrastructures de transport sont vieilles pour la plupart et constituent un vecteur de la pollution. Le développement économique et l'intégration régionale requièrent la mise à disposition de véritables leviers logistiques performants et écologiques. Ainsi une rénovation ou une construction de rails est nécessaire pour le transport massifié. Elle peut aider à améliorer la desserte et fluidifier le trafic routier. Cette approche qui est sécuritaire, capacitaire, écologique et économique, permet de réduire les délais *in fine* les coûts.

Avec le taux de croissance démographique variant de 3 à 5 % par an, le continent africain est en voie de peuplement. Selon certains observateurs, la population africaine devrait doubler d'ici 2050, avec une forte densité de population dans les grandes villes. Cela entraîne une congestion des routes qui a un fort impact sur les coûts logis-

tiques et l'environnement. Cette accélération démographique nuit à l'attractivité des ports. Ce changement est majeur. Il invite à anticiper la vision stratégique de la gestion des ports secs.

4.4. *La capacité d'anticipation*

Il s'agira ici d'optimiser les sites des ports secs pour faire conjuguer plusieurs compétences (Chardonnet-Darmaillacq *et al.*, 2020). Cette diversification de compétences permet une transition du modèle économique qui tiendra compte de la qualité de l'environnement naturel. Les externalités positives sont un facteur de compétitivité qui attire les activités économiques (Bériot, 2013). La vocation des ports est d'avoir une vision à long terme des enjeux d'aménagement, de la stratégie qui permet de faire converger tous les acteurs portuaires privé, public et les collectivités territoriales autour d'un projet commun. Des ajustements peuvent être opérés.

Les ports secs expriment des schémas d'action qui facilitent les nouvelles implantations de l'industrie portuaire grâce à une anticipation des procédures (par exemple la modernisation des infrastructures logistiques afin de réduire des délais de traitement des dossiers et de faciliter la coordination entre les parties prenantes). Libérer l'espace portuaire maritime, par la construction des ports secs consiste aussi à réaliser des économies d'échelle. Cette démarche a l'avantage de rendre les pays africains économiquement moins dépendants des chocs extérieurs.

Conclusion

Notre chapitre avait pour ambition de comprendre comment le concept de résilience peut servir de levier d'action opérationnel dans la gestion des ports secs. La revue de littérature explorée nous a permis de comprendre que la résilience invite à développer une capacité d'adaptation dans des contextes très fragiles et marqués par des changements. Le déploiement des ports secs en Afrique subsaharienne est une expression de la nouvelle dynamique du commerce intra-régional et international. De manière générale, les ports sont des actifs stratégiques. Ce sont des nœuds des échanges internationaux, des lieux logistiques et industriels qui sont attachés à des territoires enclavés ou non. Leurs atouts (industriels, hinterland, économiques) sont parfois sous-estimés. Les données empiriques invitent à s'ins-

crir dans une approche de résilience pour définir le modèle de gestion des ports secs africains.

L'avantage de mobiliser le concept de résilience pour la gestion des ports secs africains est qu'il repose sur la notion de coopération que sur celle de compétition. La construction des ports secs irrigue aussi les territoires par leurs activités et les liens qu'ils vont entretenir avec eux dans des projets de coopérations économiques, culturelles ou sociales. Ces liens constituent une opportunité qui améliorerait l'image parfois négative des activités portuaires auprès des parties prenantes externes et permettrait de résoudre les potentiels conflits ville-port.

Par ailleurs, la crise sanitaire liée au Covid-19 a mis en difficulté de nombreux secteurs d'activité. Cette crise appelle à une prise de conscience de l'importance cruciale des activités de transport et de la logistique. Le projet des ports secs est un investissement intelligent pour faire face au défi que représente l'industrie portuaire africain. Nous préconisons en Afrique, pour renforcer la compétitivité portuaire, d'intégrer alors le concept de résilience comme un levier d'action opérationnel dans la gestion des ports secs.

En effet, comme nous venons de développer dans les pistes de réflexion, la résilience agit sur la gouvernance, sur la stratégie, sur la compétitivité et sur l'anticipation des défis portuaires (écologique, numérique, démographique, culturel). Elle peut pallier le cercle vicieux des inefficiences opérationnelles portuaires importantes en Afrique, dont l'impact pénalise les populations et les entreprises locales (coûts de transaction logistiques élevés).

Ce chapitre n'est pas exempt de limites, les pistes de réflexion mises en exergue constituent des prolongements de débats académiques et professionnels.

Références bibliographiques

- Aldrichetti, R., Battini, D., Ivanov, D. & Zennaro, I. 2021. "Costs of resilience and disruptions in supply chain network design models: A review and future research directions", *International Journal of Production Economics*, Vol. 235.
- Alix Y., Daudet B., 2018. « Prospective portuaire, stratégie territoriale et attractivité concurrentielle : le nécessaire changement de paradigme de l'autorité portuaire, dans Y. Alix, *Prospective maritime et stratégies portuaires*, chapitre 6, p.155-176, Caen, éditions EMS.
- Alix, Y., 2021. « Les ports secs en Afrique subsaharienne ». Perspectives Portuaires Africaines n°#3, Fondation SEFACIL, septembre. Consulté le 25 octobre 2021. www.sefacil.com/ppa/

- Alix, Y., 2018. « Du nouveau paradigme portuaire aux complexités logistiques terrestres : opportunités pour les économies ouest-africaines », dans M. Lihoussou, B. Steck (sous la direction de), *Moderniser les ports ouest-africains : enjeux et perspectives*, chapitre 7, 149-172, Caen, Editions EMS.
- Alix, Y., Delsalle B., Comtois C. (sous la direction), 2014. *Port-City Governance*. Tome III. Collection Les Océanides, Caen, Editions EMS.
- Apitsa, S. M., 2019. « La responsabilité Sociale des Entreprises (RSE) des acteurs portuaires en Afrique : une grille de lecture en termes de défi environnemental », dans M. Tchindjang, B. Steck, A. Bopda (sous la direction de), *Construire la ville portuaire de demain en Afrique Atlantique*, chapitre 16, p. 415-438, Caen, Editions EMS.
- Apitsa, S. M.; Milliot E. (Eds.), 2021. *Doing Business in Africa: From Economic Growth to Societal Development*, London: Palgrave Macmillan.
- Baron, M. – L.; Apitsa, S. M., 2017. « Le défi de la transition énergétique et les conditions d'adoption des éco-énergies dans le secteur du transport : le cas des tracteurs électriques », *Logistique & Management*, n° spécial, vol. 25, Is. 2, août, p. 84-95.
- Bériot, N., 2013. « Résilience et adaptation climatique : une question globale ou une problématique sectorielle ? » *Responsabilité et Environnement*, n°71, p.48 – 53.
- Chardonnet-Darmaillacq S., Lesueur É., Louda D., Maisonneuve C., Voisin-Bormuth C. (sous la direction de), (2020). *Villes et territoires résilients*, Paris, Editions Hermann.
- CIAN (Conseil français des investisseurs en Afrique)/Le MOCI (2018), Rapport 2019. *Les entreprises internationales en Afrique. Les voies prometteuses des transformations africaines*, Hors-série – décembre 2018.
- Ciseau, A.D., 2021. Africa Port Forum Live, ESA Ports: Between Challenges and Opportunities. June, 16th. AFP Webinar Series #3.
- Coutu L.D., 2002. “How Resilience Works”, *Harvard Business Review*, vol. 80, n°5, P.46-55
- Daudet B., 2021. *Approche par le compromis des pratiques de gouvernance portuaire : pistes prospectives à partir de l'étude des cas des ports du Havre et d'Abidjan*, Thèse de doctorat, IAE de Caen, mars, 361 p.
- Daudet B., 2016. « Les villes portuaires au sud du Sahara : enjeu(x) de croissance(s) », *Questions internationales. Les grands ports mondiaux*, n°70, mai, p.85-89.
- Daudet, B., 2015. *Métropoles portuaires africaines*. Note prospective et stratégique. Association Internationale Ville & Port. 30p.
- Duchek S., 2020. “Organizational Resilience: A Capability-based Conceptualization”, *Business research*, Vol. 13, N°1, p. 215-246.
- ESCAP, 2013. *Intergovernmental Agreement on Dry Ports*. 13p. Consulté le 25 octobre 2021. https://www.unescap.org/sites/default/files/Intergovernmental%20Agreement%20on%20Dry%20Ports_English.pdf
- ESCAP, 2015. *Planning, Development and Operation of Dry Ports of International Importance*. Bangkok. 145p. Consulté le 25 octobre 2021.

- Filleul, M., Vaspert, M., 2020. « Réarmer » nos ports dans la compétition internationale. Rapport provisoire des travaux de la mission d'information relative à la gouvernance et à la performance des ports maritimes. Senat français. Note de synthèse N° DLC-168 (2019-2020).
- Frémont, A., Rollin, P.Y., Gressier, C., Broez, S., Van Cornewal, P., 2016. Stratégie portuaire et défis logistiques: quels leviers pour des dynamiques à long terme ? Cinq orientations pour améliorer la compétitivité des ports français. TDIE Think-Tank. Paris. 57p.
- Frimousse S. ; Peretti J.-M., 2021. « Comment renforcer durablement la résilience organisationnelle ? », *Question(s) de management*, n° 35, p.127-174.
- Goldin I.; Mariathan M., 2014. The Butterfly Defect. How globalization creates systemic Risk and What to do about it. Princeton, Princeton University press.
- Hamel G., Välikangas L., 2003. "The Quest for Resilience", *Harvard Business Review*, vol. 81, n°9, p.52-63.
- Harding, A., Pálsson, G., & Raballand, G., 2007. Ports et transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre. Les défis à relever. Document de travail du SSATP No.84F. 56p.
- Hoffmann, J., 2021. Long term trends in ports and maritime trade: The past, the present, and Africa's future. *African Port Forum Edition #3. African Ports: Opportunities and Challenges of the AfCFTA*. Douala. Cameroon. October, 21th & 22th.
- https://www.unescap.org/sites/default/files/Study%20on%20Planning%2C%20Development%20and%20Operation%20of%20Dry%20Ports%20of%20International%20Importance_26-02-2016.pdf
- Kendra J. M.; Wachtendorf T., 2003. "Elements of Resilience After the World Trade Center Disaster: Reconstituting New York City's Emergency Operations Centre", Blackwell Publishing Oxford, 27(1), p. 37-53.
- Kiondo, M., 2021. Africa Port Forum Live, ESA Ports: Between Challenges and Opportunities. June, 16th. AFP Webinar Series #3.
- Koninckx G., Teneau G., 2010. *Résilience organisationnelle : rebondir face aux turbulences*, Bruxelles, De Boeck Supérieur.
- Lavaud-Letilleul, V., 2008. « La décentralisation des ports français méditerranéens : nouvelle gouvernance, nouveaux défis ». *Méditerranée*. Vol. 2. n° 111. p. 61-68.
- Le Moigne J.-L., 2001. *Le constructivisme : les enracinements*. Paris, L'Harmattan.
- Lengnick-Hall, C. A., Beck, T. E. & Lengnick-Hall, M. L., 2011. "Developing a capacity for organizational resilience through strategic human resource management". *Human Resource Management Review*, Vol. 21, p. 243-255.
- Lihoussou M. (sous la direction de), 2020. *Gouverner ports, transports et logistique à l'ère du numérique*, chapitre 4, p. 117-139, Caen, éditions EMS.
- Lihoussou M., Steck B. (sous la direction de), 2018. *Moderniser les ports ouest-africains : enjeux et perspectives*, Caen, éditions EMS.
- Lihoussou M.; Apitsa, S. M.; Godonou C. J., 2021. « Internationalization of West African Transport-Logistics SMEs Facing the Crushing Weight of MNCs », in S.M. Apitsa, E. Milliot (Eds.), *Doing Business in Africa: From Economic*

- Growth to Societal Development*, Chapter 6, p. 115-144, London, Palgrave Macmillan.
- Miossec J.-M., 2019. « Le désenclavement portuaire de l'Afrique au Nord de l'Équateur : enjeu du XXI^e siècle dans un contexte de conteneurisation-mondialisation et de tensions géopolitique », *Noroi*, Vol.3, n°252, p. 19-40.
- Motlohi, M., 2021. Africa Port Forum Live, ESA Ports: Between Challenges and Opportunities. June, 16th. AFP Webinar Series #3.
- N'Guessan A. B., Loba A., 2017. « Le port de San Pedro, moteur de développement urbain et régional dans le Sud-Ouest ivoirien », dans A. Loba, A. B. N'Guessan (sous la direction de), *le port dans la ville*, Caen, Editions EMS, chapitre 4, p. 103-123.
- N'Guessan A. B., Loba A. (sous la direction de), 2018. *Réflexions sur la force de travail dans les milieux portuaires et péri-portuaires*, Caen, éditions EMS.
- Notteboom, T., Pallis, A., Rodrigue, J.-P., 2020. Disruptions and resilience in global container shipping and ports: COVID-19 pandemic vs. 2008-2009 financial crisis, *Maritime Economics and Logistics*. <https://doi.org/10.1057/s41278-020-00180-5>.
- Perspectives Portuaires Africaines (PPA), 2021. *Anticiper la congestion métropolitaine-portuaire*, n°#2, Fondation SEFACIL, mai. Consulté le 10 octobre 2021. www.sefacil.com/ppa/
- Perspectives Portuaires Africaines (PPA), 2021. *Cotonou : terre d'innovations portuaires*, n°#1, Fondation SEFACIL, février. Consulté le 10 octobre 2021. www.sefacil.com/ppa/
- Port Autonome de Cotonou, 2021. Consulté 1^{er} octobre 2021, www.portcotonou.com
- Power M., 2004. *The risk management of everything. Rethinking the politics of uncertainty*. Demos.
- Robert, B., 2010. *Organizational Resilience-Concepts and evaluation Method*. Montréal, Presse de l'École Polytechnique de Montréal.
- Slayton, R., 2020. "Governing uncertainty or uncertain governance? Information security and the challenge of cutting ties". *Science, Technology, & Human Values*, Vol.46, N°1, p.81-111.
- Spicer, A., 2020. "Organizational Culture and COVID-19". *Journal of Management Studies*, Vol. 57, N°8, p.1737-1740.
- Steck B., 2013. *Transport et développement des territoires, Géotransports*, (1-2), p.5-14.
- 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*, vol.59, n°168, p.447-467.
- Tchindjang M., B. Steck, A. Bopda (sous la direction de), 2019. *Construire la ville portuaire de demain en Afrique Atlantique*, Caen, éditions EMS.
- Villar C., 2020. « La résilience : risque ou opportunité pour les territoires ? » Dans Chardonnet-Darmaillacq S., Lesueur É., Louda D., Maisonneuve C., Voisin-Bormuth C. (sous la direction de), *Villes et territoires résilients*, Paris, Editions Hermann, p. 191 à 204.

- Walsh J. P., 2015. « Organization and Management Scholarship in and for Africa and the World », *The Academy of Management Perspectives*, Vol. 29, N° 1, p. 1-6.
- Weick K.E., Sutcliffe K.M., 2007. *Managing the Unexpected. Resilient Performance in an Age of Uncertainty*, 2nd edition, John Wiley & Sons, Inc., Hoboken, NJ.
- Weick, K.E., 2010. “The collapse of Sensemaking in Organization: the Mann Gulch Disaster”, *Administrative Science Quarterly*, Vol., 38, p.628-652.
- Yin, R.K., 2014. *Case study research: design and methods*, Los Angeles, Sage.

DEUXIÈME PARTIE

**Retours d'expérience sur le développement
moderne des ports secs au service des ports
maritimes et des corridors logistiques**

Chapitre 4.

Les mutations socio-économiques et environnementales de l'implantation du port sec d'Allada en République du Bénin

Sotondji Benjamin ALLAGBÉ

Résumé

Pour la forte sollicitation des pays utilisateurs, le port de Cotonou à l'instar des autres ports de la côte ouest-africaine, trouve la nécessité d'étendre ses infrastructures d'accueil au-delà des limites de la ville-port. Ainsi, dans ses stratégies de décongestionnement et pour permettre un bon accès des marchandises vers les arrière-pays, le terminal à conteneurs d'Allada apparaît comme une plateforme multimodale de redistribution, un maillon important dans la chaîne de transport maritime au Bénin. L'implantation du port et l'éclosion de ses activités dans la commune, ont entraîné la modification de l'environnement d'Allada, d'Ayou et d'Attogon, et constitue une opportunité d'affaires pour plusieurs opérateurs économiques.

L'objectif principal de cette recherche est d'analyser les mutations engendrées par l'implantation du port sec d'Allada, en appréciant leurs apports dans la vie de la population mais aussi les problèmes qu'elles engendrent dans l'arrondissement.

Les travaux scientifiques de nombreux auteurs sur la question ont permis d'asseoir la base théorique. Ils ont été complétés par les enquêtes socioéconomiques et environnementales auprès de 341 acteurs directs et indirects. Le modèle SWOT est utilisé pour l'analyse des résultats.

D'après les résultats, le port sec, en développement sur une emprise de plus de 60 ha, a connu un épanouissement spectaculaire avec ses activités. Son exploitation a contribué au changement progressif de la vocation agricole des arrondissements d'accueil au profit d'activités du tertiaire en plein essor. L'afflux d'opérateurs et leur emprise sur le foncier à des fins économiques a changé son caractère traditionnel avec pour conséquence une dynamique de l'occupation du sol. La présence du port a favorisé la floraison de différentes activités économiques bénéfiques pour ces personnes et aussi aux collectivités. Cependant, ces activités sont sources de nuisances et de dégradation environnementale. Il importe alors de trouver des solutions adéquates afin de maximiser ces atouts et atténuer les nuisances pour la dynamisation de ce secteur.

Mots-clés : Allada, Port sec, Mutations, opportunité, nuisances.

Abstract

The socio-economic and environmental mutations of the implementation of the dry port of Allada, in The Republic of Benin

Due to the strong demand from user countries, the port of Cotonou, like other ports on the West African coast, finds it necessary to extend its reception infrastructures beyond the limits of the city-port. Thus, in its decongestion strategies and to allow good access of goods to the hinterland, the container terminal of Allada appears as a multimodal redistribution platform, an important link in the maritime transport chain in Benin. The establishment of the port and the emergence of its activities in the commune have led to the modification of the environment of Allada, Ayou and Attogon and constitute a business opportunity for several economic operators. The main objective of this research is to analyse the changes brought about by the establishment of the dry port of Allada, by appreciating their contribution to the life of the population but also the problems they cause in the district.

The scientific works of many authors on the issue have helped to establish the theoretical basis. These were supplemented by socio-economic and environmental surveys of 341 direct and indirect stakeholders. The SWOT model is used to analyse the results

According to the results, the dry port, which is being developed over a surface area of more than 50 ha, has undergone a spectacular development with its activities. Its exploitation has contributed to the progressive change of the agricultural vocation of the host districts in favour of booming tertiary activities. The influx of operators and their hold on the land for economic purposes

has changed its traditional character, resulting in a dynamic land use. The presence of the port has favoured the blossoming of various economic activities which are beneficial to these people and also to the communities. However, these activities are a source of nuisance and environmental degradation. It is therefore important to find adequate solutions in order to maximise these assets and mitigate the nuisances for the dynamisation of this sector.

Keywords : Allada, Dry Port, Mutations, opportunity, nuisances.

Introduction

Après la Seconde Guerre mondiale, l'importance du transport maritime pour la mondialisation des échanges semble évidente étant donné que l'essentiel du commerce international (80 %), passe par la mer et à moindre coût (Debrie, 1992 et Guillaume, 2008 cités par Benjamin Allagbé, 2014, p. 3). Selon la CNUCED (2008) cité par Benjamin Sotondji Allagbé (2014, p. 18), le trafic maritime mondial s'est accru, passant de 2,605 milliards de tonne en 1970 à 8,409 milliards de tonnes en 2010. Parallèlement, la flotte mondiale a connu une forte progression de 37 % en quatre ans avec un total de 1,5 milliard de Tonne Port Lourd (Messan Lihoussou, 2014, p. 74). L'augmentation de ces échanges induite par la mondialisation économique et facilitée par les nouvelles techniques de transport, a suscité une nouvelle demande en espace portuaire. C'est 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 (James Bird, 1963 ; André Vigarié, 1979, cités par Héthéli Follygan et Iléri Dandonougbo, 2017).

De nos jours, avec la participation de plus en plus accrue des pays aussi bien littoraux qu'enclavés au commerce international, tous les ports de la COA cherchent à se moderniser en s'ouvrant à de nouvelles réformes pour tenir la compétition. Ces réformes, qu'elles soient infrastructurelles ou organisationnelles (qualité de services client), sont de nature à faciliter le passage portuaire, toute chose recherchée par les opérateurs économiques pour pouvoir choisir tel port par rapport à tel autre.

Les ports sont considérés comme des locomotives de développement, où la logique portuaire ne se limite plus aux quais, mais intègre désormais des infrastructures telles que les ports secs. Au Bénin, le port de Cotonou, au regard de la massification des flux,

ne disposant pas suffisamment de capacités portuaires, peine à participer à la compétition que se livrent tous les ports de la rangée vis-à-vis du marché commun sahélien. Selon le rapport de l'OIT et de l'UE (2014) cité par Jijoho Clément Godonou (2020, p. 59), les importations au port de Cotonou sont passées de 601 millions de dollars en 2001 à 6 581 millions de dollars en 2010, pendant que les exportations sont passées de 204 millions de dollars à 1 111 millions de dollars au cours de la même période. Aussi, trouve-t-on entre 2010 et 2019, un trafic moyen annuel conteneurisé de 388 577 EVP (Jijoho Clément Godonou, 2020, p. 143).

Dès lors, le port maritime de Cotonou, véritable lieu de transbordement, interface mer-terre, a vu son trafic augmenter. Pour continuer à jouer ce rôle, le port de Cotonou, au risque de compromettre son développement et rendre plus performante sa chaîne logistique, a accru son espace péri-portuaire en créant le port sec d'Allada. Ce Terminal à conteneurs apparaît comme une plateforme multimodale de redistribution, constituant un maillon important dans la chaîne de transport et reliant le port d'embarquement et de débarquement au point de destination finale, où les conteneurs devront être livrés sans incidence majeure (D'Almeida, 2009, p. 16). Ainsi, la mise en place de cette plateforme logistique et son exploitation a induit d'une part, des enjeux aux acteurs portuaires et, d'autre part une mutation dans le mode de vie des populations riveraines à travers la modification de l'environnement socioéconomique et spatial du site. Cette recherche vise à analyser les effets de l'implantation de ce port sec sur le développement local.

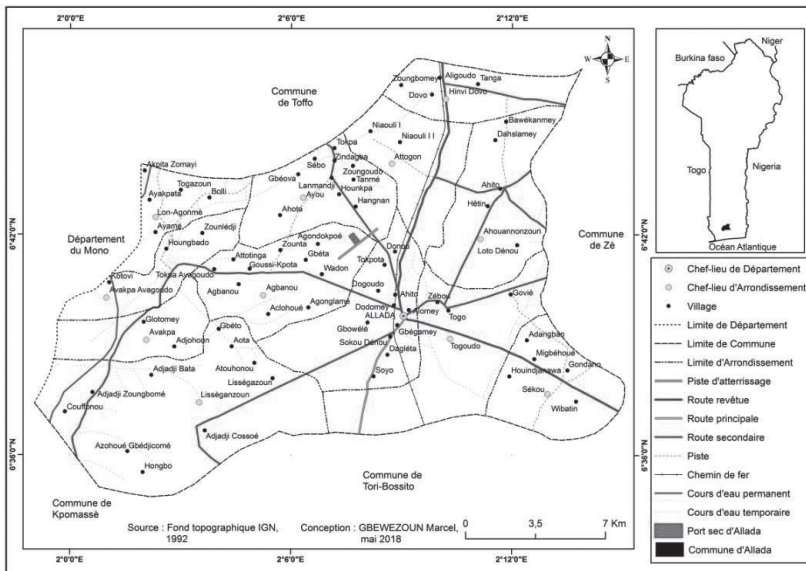
1. Cadre géographique de l'étude

Situé à environ 50 km du port de Cotonou, le port sec d'Allada est implanté dans une zone favorable aux activités portuaires. Couvrant une superficie de 60 ha, dont 15 ha aménagés d'une capacité de 4 000 EVP, et doté au départ d'un parking d'une capacité d'accueil de 200 camions, cette plateforme réalisée par l'Agence de Transports et logistique (ATRAL) est réservée aux opérations d'emportage et de dépotage de conteneurs en transit vers l'hinterland (Sotondji Benjamin Allagbé, 2018, p. 83). Elle s'étend sur trois arrondissements (Allada-centre, Ayou et Attogon) de la commune d'Allada, située dans le département de l'Atlantique et localisée entre 6°36 et 6°42 de la latitude Nord et 2°00 et 2°12 de longitude Est. Cette commune dispose de plusieurs atouts qui prédisposent l'implantation du port sec sur

son territoire. D'une superficie de 381 km², elle présente un vaste espace agricole utilisé pour les plantations de cultures industrielles telles que l'ananas, le palmier à huile, les fermes d'agrumes, de paye solo, les cultures vivrières (maïs, manioc) et l'élevage.

La disponibilité du foncier offre dans sa partie sud et dans ses communes voisines, l'opportunité d'implantation d'unités agroindustrielles. Il s'agit par exemple de l'Initiative pour la Relance de l'Ananas (IRA), l'usine « Les fruits Tilou SARL », l'usine « Blue Skies » qui transforment l'ananas en jus de fruit, l'usine de bois de la société ATC BEKO, destinés à l'exportation. La commune est traversée par la Route Inter-Etats n°2 (RNIE 2) et les rails, qui relient le port de Cotonou à ses arrière-pays. Ce qui permet de raccorder le port sec au réseau ferré sur 4 050 mètres linéaires et à la route de transit international sur 2 000 mètres. Elle forme avec ses communes voisines un espace péri-portuaire de Cotonou où sont installés des parkings de camions gros porteurs de capacité variable, tous appartenant à des promoteurs privés : DBA (150 camions), Alafia, JAÏDA (360 camions), SOBEMAP (350 camions), AMAGA (600 camions). Ces parkings suppléent dans leur rôle le port sec d'Allada. La figure 1 illustre le milieu de recherche.

Figure 1 : Milieu de recherche



2. Données et méthode

Cette recherche s'est appuyée sur l'utilisation de données quantitatives et qualitatives et une méthode de collecte et de traitement adéquate.

2.1. Données

Les données utilisées lors de cette recherche sont d'une part liées à l'exploitation du port, notamment le volume de marchandises manœuvrées, la nature des marchandises en transit, l'accessibilité au port, les différentes installations, les différents acteurs, les acteurs présents, les différentes opérations portuaires, la qualité des services offerts. D'autre part, il s'agit des données socioéconomiques relatives à la typologie des activités connexes, les ressources générées aux acteurs, les taxes payées sur les places occupées, les coûts de location. Par ailleurs, les données liées à la dynamique spatiale et environnementale sont relatives à l'évolution des unités d'occupation du sol, le coût du foncier, les changements du paysage, les problèmes d'assainissement.

2.2. Méthode

La démarche a essentiellement porté sur la recherche documentaire et les enquêtes socioéconomiques et environnementales. Pour mieux conduire la réflexion, la recherche documentaire s'est appuyée sur les travaux de nombre de chercheurs ayant travaillé sur des aspects de la question. Il s'agit par exemple de Sotondji Benjamin Allagbé (2018), Messan Lihoussou (2018), Esther Boupda et Antoine de Padoue Nsegbe (2017), Sotondji Benjamin Allagbé (2017), Hétchéli Follygan et Iléri Dandonougbo (2017) dont les travaux ont porté sur les ports, les installations portuaires, les terminaux intérieurs et les dynamiques qu'ils impulsent sur les milieux d'implantation. Le port comme outil d'aménagement du territoire est abordé par les auteurs comme Jijoho Clément Godonou (2020), Messan Lihoussou (2014), Atsé Alexis Bernard N'guessan (2013). Les informations tirées de cette revue documentaire ont été complétées par des données de terrain.

Pour les enquêtes de terrain, trois groupes d'acteurs ont été interrogés. Il s'agit en premier lieu des acteurs portuaires regroupant les transitaires, les manutentionnaires, les opérateurs économiques,

les transporteurs, les conducteurs de camions de marchandises, les gestionnaires de parkings. En second lieu, les populations des arrondissements directement impactés et les personnes ressources (maire d'Allada, chefs d'arrondissements d'Allada-centre, d'Ayou, d'Attogon chef-service Affaires domaniales, chef-service Affaires Financières). En troisième lieu, les acteurs exerçant des activités génératrices de revenus, constitués de restaurateurs, de boutiquiers, de gestionnaires de services bureautiques (traitement de texte et photocopie), de mécaniciens de camions, de vulcanisateurs/chargeurs de batterie, de gérants de stations-service, de tôliers, de commerçants de divers types de produits agricoles, de pneus/pièces détachées automobiles. Le mode de quantification varie en fonction des groupes cibles.

Pour les acteurs dont les effectifs sont inférieurs à 50, le taux d'échantillonnage est de 100 %. Au-delà de 50, on a appliqué un taux de 10 %. Au niveau des manutentionnaires, il a été enregistré environ 64 qui s'activent depuis la mise en exploitation du Terminal. Mais par souci de fiabilité, nous avons retenu les 20 premiers. Le tableau 1 donne la répartition de l'échantillon.

La répartition par groupes cible et le mode de quantification sont présentés dans le tableau 1.

Tableau 1 : Répartition de l'échantillon des acteurs portuaires et para-portuaires du port sec

Groupes d'acteurs	Acteurs	Effectif	Échantillon
Acteurs portuaires	Sociétés manutentionnaires	64	20
	Transitaires	10	10
	Opérateurs économiques	60	6
	Conducteurs de camions	417	21
	Gestionnaire de Parkings	04	04
Personnes ressources	Maire d'Allada	01	01
	Chefs d'arrondissements	03	03
	chef-service Affaires domaniales	01	01
	chef-service Affaires Financières	01	01
	Directeur d'exploitation du port sec	01	01
	Représentant des syndicats des transporteurs et conducteurs de camion	06	06

Groupes d'acteurs	Acteurs	Effectif	Échantillon
Acteurs des AGR	Restaurateurs	154	15
	Boutiquiers	40	
	Gestionnaires de services bureautiques	08	08
	Mécaniciens de camions	07	07
	Vulcanisateurs/chargeurs batterie	30	30
	Vendeurs de produits agricoles	20	20
	Vendeurs de pièces détachées	24	24
	Gérants de stations-service	25	25

Source : Enquêtes de terrain, juin, 2021

Au niveau des populations impactées par l'implantation du port sec, à savoir les populations des arrondissements d'Allada-centre, d'Ayou et d'Attogon, on a les statistiques démographiques du RGPH 4, auxquelles on a appliqué la formule de Schwatz (2005, p.114). La taille de l'échantillon est définie par :

$$X - Z\alpha^2pq/i^2 \text{ avec}$$

- p (rapport de la population d'arrondissement et celle de la commune).
- $P_c = 127512$ habitants.
- $q = 1-p$; $Z\alpha$ = niveau de confiance à 90 % (valeur type de 1,96) ;
i = marge d'erreur à 10 %.

Tableau 2 : Répartition de l'échantillon des populations riveraines impactées par le port sec

Arrondissements	Population	p	q	z
Allada-centre	23.287	0,18262	0,81738	57
Ayou	7897	0,06193	0,93807	22
Attogon	7123	0,05586	0,94414	20
Total				99

Source : Données statistiques RGPH 4, 2013

Au total, il ressort des tableaux 1 et 2 que les enquêtes socioéconomiques et environnementales du port sec d'Allada ont impliqué

341 personnes, toutes catégories confondues. Les données qui en sont issues ont été traitées manuellement et codifiées. Elles ont servi à réaliser des tableaux, figures grâce au logiciel Excel. Les cartes sont réalisées à partir du logiciel Map Info. Cette méthodologie a permis d'obtenir les résultats ci-après.

3. Résultats et discussion

3.1. Port sec d'Allada, outil de désengorgement portuaire de Cotonou

Le port de Cotonou, au vue de ses ambitions conquérantes et de l'augmentation de ses trafics divers, est contraint à la déconcentration de ses activités.

3.1.1. De Cotonou à Allada, l'éclatement d'une plateforme portuaire favorisée par le besoin d'espace, la congestion urbaine et l'urbanité

Le nombre de plus en plus croissant d'importateurs individuels a eu pour conséquence directe le développement des activités portuaires. En effet, l'ouverture du port de Cotonou à d'autres types de commerce, notamment celui du commerce de véhicules d'occasion dans les années 1980, comme d'autres ports de la sous-région (Jijoho Clément Godonou, 2020, p.169 ; Sotondji Benjamin Allagbé, 2017, p.294 et 2014, p.152 ; Hassy Joseph Kablan N'guessan, 2010, p.366), pour répondre à la crise économique mondiale, a conduit celui-ci à des besoins d'accroissement de son espace d'entreposage, au regard de l'évolution du trafic marchandises. Cette situation engendre de nombreux dysfonctionnements et obère notamment la productivité des opérations et la compétitivité du port, avec plusieurs conséquences néfastes pour le port de Cotonou.

Face à cette situation préoccupante, le Gouvernement béninois a fait l'option de renforcer la plateforme portuaire de Cotonou par la construction et l'exploitation de ports secs (Parakou, Tori-Bossito, Sèmè-Podji et Ségbana). La construction de ces ports secs permet au port maritime de Cotonou de vite libérer les marchandises pour pouvoir en accueillir d'autres.

En effet, suite au vœu du gouvernement béninois de doter le port de Cotonou d'une installation en dehors de la ville portuaire, le ter-

minal à conteneurs d'Allada, commencé en 2003 et mis en exploitation en 2004, sous le nom de LOGISTOCK pour les besoins de stockage des intrants agricoles et produits phytosanitaires, a connu une dynamique fonctionnelle par l'ajout d'une nouvelle fonction. Il s'agit de la manutention de marchandises conteneurisées en transit vers l'hinterland. Suite au décret n°2012-006 du 01/02/2012 consacrant cette plateforme logistique en terminal à conteneurs, le port sec d'Allada s'est inscrit désormais sur la liste des ports secs de la sous-région.

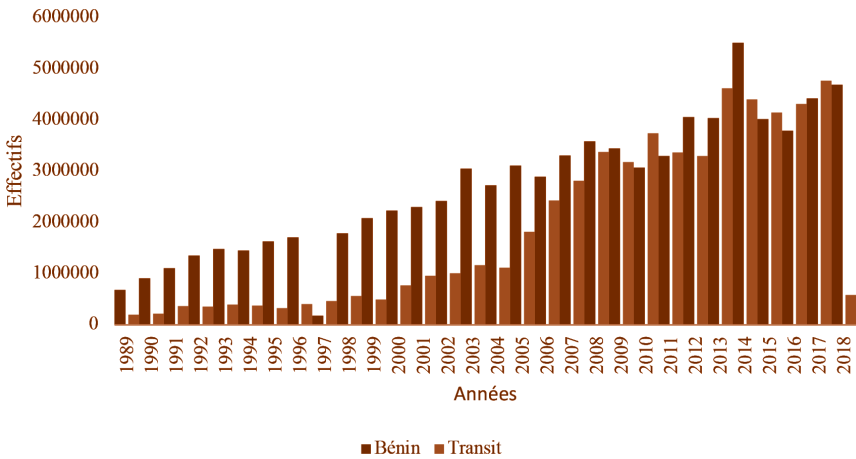
3.1.2. La mise en service d'ATRAL, une plateforme d'activités portuaires diversifiées

Les activités au port sec d'Allada s'organisent autour des flux de marchandises conteneurisées et sont assurées par des groupes d'acteurs diversifiés : manutentionnaires, transitaires, magasiniers, dockers, convoyeurs, exportateurs, importateurs pour ne citer que ceux-là. Les activités sont entre autres, la manutention bord et terre des marchandises, le stockage et le conditionnement, la protection, la veille et la surveillance, les formalités douanières, l'enlèvement, la gestion de l'environnement dans l'enceinte portuaire. Cette plateforme dispose pour son exploitation de 144 quais d'une capacité de 250 tonnes chacun, de deux magasins de stockage pouvant recevoir chacun des marchandises jusqu'à l'ordre de 2000 tonnes (Adrien Dossou-Yovo, François Kpossa, 2021, p. 168).

3.1.3. Le trafic marchandises au port de Cotonou dominé par le transit sahélien

Selon Jijoho Clément Godonou (2020, p.126), l'arrière-pays du port de Cotonou s'étend sur l'hinterland immédiat (Niger, Burkina Faso) ainsi que l'hinterland lointain (Mali, Tchad). Toutefois, le Nigéria et le Togo sont utilisateurs du port de Cotonou et se comportent comme son arrière-pays. En 2018, en dehors des 4 690 029 tonnes métriques pour le Bénin lui-même, les échanges du port avec son arrière-pays indiquent par ordre d'importance, un total de 3 844 328 tonnes métriques pour le Niger, 478 821 tonnes métriques pour le Mali, 392 752 tonnes pour le Nigéria, 381 825 tonnes pour le Burkina Faso et 11 378 tonnes métriques pour les autres pays. La figure 2 montre l'évolution du trafic importation au port de Cotonou de 1989 à 2018.

Figure 2 : Evolution du trafic importation au port de Cotonou de 1989 à 2018



Source : DCM/PC, 2019

Les marchandises en transit à destination ou en provenance de l'hinterland, sont directement convoyées vers le terminal d'Allada, qui joue le rôle d'une sorte de relais au port de Cotonou où les conteneurs sont dépotés et empotés. Une fois les marchandises vidées des conteneurs, les camions gros porteurs se chargent de les transporter jusqu'à destination. Les produits d'importation sont constitués du riz, des pâtes alimentaires, des huiles végétales, de biscuits, du textile, d'automobile (neuve ou d'occasion). En 2018, le port de Cotonou a manipulé 488 354 EVP. Les photos 1 et 2 présentent la façade principale du terminal ATRAL d'Allada.

Photos 1 et 2 : Façade principale du terminal ATRAL



Source : Allagbé, mai 2021

3.1.4. Vers une conteneurisation des flux de marchandises à l'exportation

Un port n'est un véritable outil de développement d'un territoire que par la dynamique de son arrière-pays. Cet arrière-pays le nourrit par sa productivité en produits et minerais recherchés sur le marché international. Au port sec d'Allada, sont exportés les produits agricoles composés de coton fibre, tourteaux de la graine de coton, de noix de cajou qui proviennent de l'arrière-pays immédiat. Ces marchandises une fois sur le terminal sont empotées dans des conteneurs. Pendant que le coton fibre est chargé manuellement ou avec des engins de la manutention dans des conteneurs 40 pieds, les graines de coton sont quant à elles contenues dans les conteneurs de 20 pieds puis convoyées vers le port de Cotonou. Le nombre de conteneurs traités par jour par équipe de dockers (7 manœuvres au maximum) varie de 3 à 6 en fonction du type de marchandise et de la capacité des dockers. Environ 64 équipes travaillent en permanence pour un effectif de près de 320 personnes. Les opérations d'empotage par des manœuvres sont présentées sur les photos 3 et 4.

Photos 3 et 4 : Manutention manuelle par les dockers au port sec d'Allada



Source : Kpossa, février 2021

Selon les travaux de Adrien Dossou-Yovo, François Kpossa (2021, p. 169), 43,5 % d'entre eux chargent 01 conteneur de 40 pieds en 1 h de travail, tandis que 37,1 % le font en 45 mn contre 9 % compris entre 50 et 75 mn et 10 % d'autres, en un temps supérieur ou égal à 1 h30 mn.

Outre ce mode de chargement, plusieurs sociétés agréées (45 à l'exportation et 64 à l'importation) s'activent dans la manutention des marchandises à l'exportation. Le tableau 3 présente le nombre de conteneurs manœuvrés par les 20 premières structures intervenant dans cette activité.

Tableau 3 : Sociétés intervenant dans l'empotage et le dépotage des conteneurs au port sec d'Allada en 2020

N°	Nom de la société	Nombre de conteneurs enlevés	N°	Nom de la société	Nombre de conteneurs enlevés
1	AFRIQUE TRANSIT	8 146	11	SOTEC	655
2	HASBOUNALAOU	5 735	12	ASSEREOU	527
3	SOBETRACO	5 076	13	GROUPE ORE-DOLA	502
4	ELOHIM	1 976	14	SCTT	354
5	AM TRACO	1 900	15	ADEOLA	308
6	EDESCO	1 369	16	SOREMCO	240
7	SOTRACA	1 059	17	LAW TRANS	236
8	OWOSSAN	881	18	MAL	232
9	RIMAVI	786	19	GBTONDJI TRANSIT	231
10	ISAM GROUP	731	20	YELIAN	169
Total					31 113

Source : Données port sec Allada, février 2021

Il ressort du tableau 3 que sur 31 113 conteneurs manœuvrés en 2020 au niveau du port sec d'Allada par ces 20 premières structures, trois sociétés ont assuré plus de 60,92 mouvements d'enlèvement de marchandises. Il s'agit d'AFRIQUE TRANSIT, HASBOUNALAOU, SOBETRACO.

3.2. Le port sec d'Allada, un levier de développement socioéconomique local

Le port sec d'Allada dès sa mise en service, a contribué de façon directe et indirecte à l'éclosion des activités économiques et à l'offre d'emplois.

3.2.1. Des activités portuaires consommatrices de main-d'œuvre locale

De façon directe, le port sec d'Allada engendre beaucoup d'emplois aux populations des arrondissements environnants et d'ailleurs (Toffo, Zè, Tori-Bossito), les populations puis d'autres nationalités ouest-africaines (togolaise, Nigérienne, burkinabé). On dénombre plusieurs fils et filles d'Allada qui sont employés permanents et d'autres qui sont des employés non permanents. Parmi ceux-ci, on compte des manutentionnaires, des pointeurs et des déchargeurs de marchandises. Les enquêtes menées avec les acteurs révèlent qu'en période d'intenses activités, les sociétés manutentionnaires consomment de 200 à 300 dockers, tandis qu'en période de creuse d'activité, l'effectif peut osciller entre 60 à 120 ouvriers. Les photos 3 et 4 illustrent l'activité de manutention au port sec d'Allada.

De façon indirecte, il y a des acteurs qui n'interviennent pas forcément sur le port sec, mais qui dépendent des activités du port. Ce sont entre autres : les déclarants en douane, les transitaires mandataires, les démarcheurs, etc. qui ont aussi à leur service, des employés, comme par exemple des chauffeurs, des coursiers qui les aident au sein des sociétés de transit. Outre ces acteurs, on note la présence des agents d'entretien qui assurent le nettoyage de l'enceinte portuaire et l'entretien des conteneurs vides et bureaux administratifs, les agents de sécurité des installations qui sont recrutés au niveau local dans les arrondissements d'Agbanou, d'Allada-centre, d'Ayou, de Togoudo et de Tokpa-Avagoudo par l'entremise de trois sociétés d'entretien que sont AKPANTAN et FILS, SODES-Trans et ANABE. Ils sont rémunérés par semaine de travail fait, à hauteur de 20 000 FCFA mois, chacun. Ces acteurs contribuent au développement de la Commune, car les enquêtes menées auprès des autorités communales montrent que 8,3 % des acquéreurs de parcelles enregistrés dans la période de 2000 à 2017, sont opérateurs économiques et acteurs affiliés au port sec. De même, d'autres acteurs ont loué des chambres à cause de leurs activités dans la zone portuaire. De ce point de vue, ils contribuent au développement économique des populations locales, parce que les revenus générés leur permettent de subvenir en partie aux besoins de leur famille.

3.2.2. Des activités économiques para-portuaires au terminal d'Allada

Les ports, qu'ils soient maritimes ou terrestres, sont des pôles de croissance permettant aux activités productives et commerciales de

réaliser des économies d'échelle, conférant aux villes et aux régions concernées, un avantage comparatif durable (Fujita *et al.*, 1999 ; Clark *et al.*, 2004) cités par César Ducruet (2008, p. 18).

La mise en place du Terminal d'Allada a fait de ce milieu un pôle d'attraction économique. Il a exercé un attrait sur les populations exerçant des activités qui sont en relation avec le port sec ou qui sont demandées par les acteurs.

3.2.3. De la restauration populaire aux activités commerciales de type informel au port

Dans les milieux portuaires où tous les acteurs sont représentés, les demandes sont plus fortes, ce qui fait exploser une kyrielle d'activités allant de la restauration populaire ou de rue au petit commerce occasionnel.

- Services de restauration aux bons soins des usagers et des acteurs portuaires

La restauration populaire occupe une frange de la population représentée surtout par la gente féminine. Comme partout dans les espaces péri-portuaires (Sotondji Benjamin Allagbé, 2018 ; p. 70 ; Héthéli Follygan et Iléri Dandonougbo, 2017 ; p. 187), dans les escales routières des corridors de transit (Sotondji Benjamin Allagbé, 2017 ; p. 437 ; Sotondji Benjamin Allagbé *et al.*, 2018 ; p. 92), et les périphéries des routes nationales (Sotondji Benjamin Allagbé, Sèdodé Calice Toffohossou, 2018, p. 66), les abords des rues, les gares routières, les parcs de vente de véhicules d'occasion et parkings, sont les endroits les plus propices à l'offre des mets préparés à toutes les bourses.

Des femmes adultes (59,2 %), des jeunes déscolarisés (22,4 %), des enfants (8,4 %) et des hommes (10 %) installés sous des baraquements faits de bois de teck coiffés de tôles aux bords de l'allée principale donnant accès à l'entrée du port sec, s'occupent des plats de riz, de pâtes sous diverses formes, accompagnées de sauce aux poissons frais, frits, à la viande de poulets congelés, aux ailerons etc., akassa, igname et banane frite, *ablô*, haricot, voandzou, farine de manioc, bouillie faite à base de mil et/ou de maïs et la liste n'est pas exhaustive. Les dames se font aider de deux à trois voire quatre autres personnes, selon l'étendue de l'étal. Ces aides sont payées en fin de journée. Souvent, les enfants s'occupent de la vente de l'eau dite '*pure water*', des jus et bissape glacés.

Dans le rang des hommes restaurateurs, se trouvent en majorité des ressortissants Haoussa, burkinabé, malien, nigérien et guinéen qui proposent les plats d'*atshèkè*, les brochettes et les poulets grillés. Ils tiennent également de petites cafétérias.

De façon générale, les usagers des ports ont une très grande propension à consommer le thé, qui leur permet d'avoir une certaine vigueur dans le travail au cours de la journée. Les cafétérias constituent des points de préférence pour le petit déjeuner et le dîner. En plus du café au lait accompagné de pain aux omelettes, d'autres plats de résistance s'ajoutent : les plats de spaghettis, de lait caillé etc. On dénombre plus de 15 kiosques à café, toutes catégories confondues. Les enquêtes menées auprès des acteurs font croire à une recette journalière variant entre 15 000 FCFA et 25 000 FCFA. Dans d'autres kiosques à café, les équipes de deux personnes se relaient à tour de rôle pour un service continu de jour comme de nuit. Les propriétaires de ces cafétérias s'approvisionnent souvent au marché DANTOKPA. Ces derniers recrutent souvent des gens qui sont du même groupe socioculturel qu'eux. Les lieux où ils sont installés sont des locations. Selon les indiscretions, les coûts de location des sites de vente varient entre 5000 FCFA et 15 000 FCFA. Les loyers sont versés aux propriétaires.

– Activités commerciales de type informel connexes au port sec d'Allada

De nombreux autres acteurs animent les activités commerciales autour du périmètre du port sec d'Allada. Il s'agit des commerçants de fruits et produits agricoles, d'étoffes, de pneus de camions, de gasoil.

Les vendeurs de fruits sont représentés dans la majorité par de jeunes femmes dont la tranche d'âge est comprise entre 16 ans et 45 ans, qui viennent des arrondissements d'Allada. Toutefois, il subsiste de rares élèves qui font leur apparition pendant les congés ou les vacances scolaires. Ils représentent seulement 3 % des acteurs commerciaux. Et bien qu'étant ambulants avec leur étalage sur la tête, ils gardent des places privilégiées aux côtés des vendeurs de plats cuisinés. Ils s'approvisionnent chez les grossistes ou auprès des producteurs dans les champs. Leurs étalages se composent d'ananas, d'oranges, de bananes, de pastèques. Ils réalisent par jour un bénéfice moyen de 1500 FCFA selon les enquêtes, et ne paient pas de droit de place et de taxes aux agents de la mairie.

En dehors de ce groupe, les commerçants de produits agricoles sont présents sur les lieux et livrent aux restaurateurs et autres usa-

gers, les produits tels que le maïs, le manioc, l'arachide les produits de la volaille, le cassoulet et les légumineux, le bois de chauffe ou le charbon de bois.

Les vendeurs de friperie quant à eux sont fournisseurs des habits de seconde main. Selon les exigences des autorités portuaires, tout usager admis dans l'enceinte portuaire doit être vêtu de gilet jaune. Ceci a orienté certains vendeurs qui se sont spécialisés dans la fourniture de ces maillots ou accoutrements d'usage dans le port. Afin de mieux rentabiliser cette activité, ils associent d'autres produits à la demande des usagers, d'où la naissance des friperies. Cette activité se développe presque à la même allure connue à MISSEBO (marché de friperie à Cotonou). Les principaux vendeurs sont les Maliens, les Nigériens, les Guinéens, les Burkinabè etc. Cette activité est rentable, compte tenue de la masse de personnes qui affluent vers le port sec.

Dans l'éventail des activités commerciales, la vente de pneus des gros porteurs s'impose comme un sous-secteur florissant. La demande en pneus d'occasion favorise l'essor de cette activité aux auréoles du port sec. Dans le rang des principaux acteurs figurent les Adja (15%), les Nigériens (35%), les Nigériens (10 %) et les Burkinabés (20 %). On dénombre plus de 15 boutiques de vente de pneus dans les alentours du port sec. Ces vendeurs de pneus associent aussi d'autres articles tels que les chambres à air, les batteries de camions, etc. La multitude de ces points de vente témoigne de la rentabilité de cette activité. Selon nos enquêtes, les profits issus de cette activité permettent de créer d'autres activités secondaires.

3.2.4. Des prestataires de services et des services marchands indispensables aux routiers

De nombreux corps de métiers connexes aux transports sont sollicités par les conducteurs dans la zone du port. Ce sont par exemple, les mécaniciens diésélistes, les gonfleurs de pneus, les soudeurs.

– Prestataires de services

Les gonfleurs de pneus fournissent leurs prestations de services aux camionneurs. Ils réparent les pneus endommagés ou percés. Sur les parkings de camions et au voisinage du Port sec d'Allada, on note leur présence. Ces acteurs sont alignés aux bords de la RNIE2 et le long de la voie bitumée qui mène vers le port sec. La majorité de ces gonfleurs de pneus sont installés sur des espaces qu'ils ont loués. La prolifération des gros porteurs sur les parkings constitue un atout pour la rentabilité des activités des gonfleurs de pneus. Selon

nos enquêtes, cette activité est très florissante au regard des revenus moyens journaliers générés. Aussi, trouve-t-on les apprentis vulcanisateurs qui circulent de parking en parking avec leurs bouteilles d'air pour dépanner des camions en stationnement et qui ont des soucis de pneus. La photo 5 ci-dessous présente l'atelier de vulcanisation en face du parking AGETIP.

Photo 5 : Atelier de vulcanisation dans le périmètre du port sec d'Allada



Source : Allagbé, mars 2021

- Services marchands indispensables aux routiers desservant le port sec

L'implantation du port sec a suscité un engouement dans le rang des promoteurs de stations-services, étant entendu que ce sont des maillons clés de transport de marchandises.

Ces services sont fournis par des promoteurs privés en ce qui concerne la gestion de parkings de stationnement, la fourniture de carburation et le lavage automobile. La demande créant l'offre, on assiste inévitablement à la prolifération des stations-services de marque ORYX, PETRODIS, JNP, BENINPETRO, et ANOR répondant à la nouvelle demande. Ces stations-services sont installées sur des terres qui appartiennent aux propriétaires de ces stations-services. Ainsi, aux alentours du Port sec, du centre-ville d'Allada jusqu'au pont péage de Hinvi (comme de Toffo) pour une distance d'environ 5 km, sont implantées 29 stations-services. Elles disposent

chacune de 1 à 4 pompes faisant un total de 41 pompes. La quantité minimum de gasoil vendue par jour est de 200 litres.

Cette activité génère un revenu considérable pour les gérants et les pompistes de ces stations-services. Outre la main-d'œuvre payée au personnel, les propriétaires paient également des taxes d'exploitation au trésor public et aux collectivités locales. Toutefois, il existe sur le site, le circuit parallèle d'approvisionnement en gasoil, animé par les courtiers par rapport au coût concurrentiel du produit relativement bas au prix appliqué à la pompe. Ce sont des intermédiaires qui mettent en relation les vendeurs de gasoil en bidon avec des acheteurs potentiels, qui sont les conducteurs et les commerçants des produits pétroliers. Ce circuit informel représente 18 % du marché de fourniture d'hydrocarbure dans la zone portuaire.

Le service locatif naît avec les nouvelles activités impulsées par l'implantation du port sec. L'immobilier apparaît comme un service marchand sous forme de location de boutiques. La plupart des acteurs de ces biens et services fournis ont recouru à la location des boutiques pour s'installer. Avec la forte demande, les boutiques deviennent de plus en plus chères. Ceci est dû à l'arrivée croissante d'autres commerçants qui installent un commerce diversifié de produits, à la demande des acteurs et usagers du port sec. Ce commerce de proximité limite les allers et retours des acteurs portuaires entre la ville-proche (Allada-centre) et leur lieu de travail. Suivant nos enquêtes, le coût de location d'une boutique s'élève aujourd'hui à 40 000 FCFA voir plus, alors qu'avant l'implantation du port sec, on pouvait louer la même boutique à 5 000 FCFA.

Tableau 4 : Evolution du coût de location de 2009 à 2021

Année	2009-2010	2016-2021
Prix des boutiques (FCFA)	5 000	45 000

Source : travaux de terrain, mai 2021

L'analyse de ce tableau 4 montre que la valeur locative a connu une forte évolution avec la reprise des activités du port sec. On n'a pas fait cas de la période de 2011-2015, parce qu'elle a été une période de cessation d'activités portuaires pour des raisons politiques.

La gestion de camions gros porteurs dans le périmètre portuaire requiert une infrastructure aménagée, destinée à garantir la sécurité des biens et de matériels roulants et fluidifier le trafic. Au regard

du nombre des camions (900 par jour) au départ et à l'arrivée au port sec (Jijoho Clément Godonou, 2020, p. 120), les parkings de la SNTE, AGETIP et du port sec d'Allada, sont installés par des promoteurs privés. Les droits de stationnement payés par conducteur sont de 2000 FCFA par camion, selon les enquêtes menées auprès de ce groupe d'acteurs, à défaut des réserves dont font preuves les gestionnaires des parkings à nous fournir les informations à propos. Toutefois, une partie de ces revenus contribue aux ressources financières de la mairie d'Allada. En effet, depuis la mise en service du port, le droit de stationnement perçu par la mairie entre 2002 et 2012 est de 10 093 100 FCFA.

Aussi, depuis 2017, la mairie a-t-elle imposé une taxe de stationnement à tout véhicule en transit sur son territoire. De 2016 à 2019, les recettes totales mobilisées sur les parkings par le service des affaires financières sont de l'ordre de 17 250 000 FCFA. Ces ressources permettent à la municipalité de supporter en partie ses charges financières. Cette contribution d'activités portuaires à la mobilisation des ressources financières de la collectivité locale est perçue par Sotondji Benjamin Allagbé (2017, p. 304) comme de la manne que représente l'exploitation des parcs de vente de véhicules d'occasion de Sèmè Podji à la collectivité.

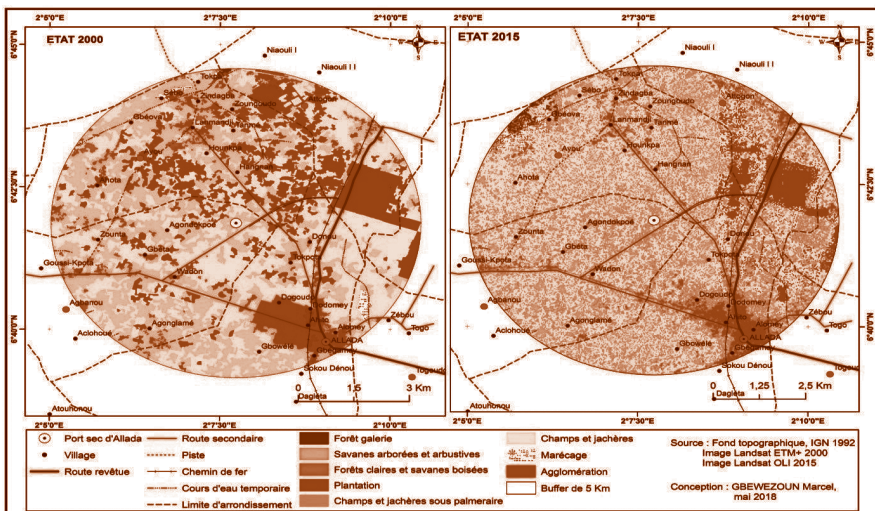
3.2.5. Port sec d'Allada, facteur d'une dynamique urbaine entre Allada-centre et Attogon

Le Terminal est devenu depuis sa création un véritable pôle d'attraction pour la population ainsi que pour les ressortissants de certains pays, qui forment avec le Bénin, une communauté portuaire. De nombreux actifs inoccupés des milieux ruraux de la commune d'Allada et environs, puis de Cotonou déjà saturée, se sont rués vers la zone portuaire d'Allada pour exercer un métier ou se convertir dans des activités informelles. Avant la mise en place du port sec, 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 de la population vers ce nouveau « joyau » qui connaît jusqu'aujourd'hui une croissance démographique exponentielle. Cette population de 77 107 habitants en 1992 est passée à 123 512 habitants en 2013, alors qu'elle n'était que de 91 778 en 2002, selon les différents recensements au Bénin. On constate une augmentation de 35 734 habitants en l'espace de 10 ans entre 2002 et 2013, alors qu'elle était de 14 071 habitants entre 1992 et 2002, soit plus de deux fois et demi.

Cette augmentation se justifie en partie par les migrations liées à l'implantation du port sec, tout comme l'installation des parcs de vente de véhicules d'occasion à l'est de Cotonou a accéléré l'évolution démographique de Sèmè Kpodji au Bénin (Toussaint Vigninou et Makodjami David Baloubi, 2017 ; p.144). Ce fait a été prouvé aussi par Follygan Héthéli et Iléri Dandonougbo (2017 ; p.188) où Togblékopé (périphérie nord de Lomé) a connu un afflux massif de population dès la construction du Terminal. C'est également le cas de la commune de Port-Bouët en 2014 (Victorien Konan Kanga et Atsé Alexis Bernard N'guessan, 2017 ; p.160). Il en résulte un besoin accru en espace à bâtir. Ce qui contribue à l'extension du périmètre urbain au détriment de l'espace jadis rural.

L'occupation du sol a été source de dégradation du couvert végétal et des terres agricoles. Avant l'installation du port sec, il y avait la présence d'une forte végétation sur le site du port sec. Mais après l'installation du port sec, toute cette végétation a connu une dynamique. La figure 3 nous montre la dynamique d'occupation du sol dans la zone portuaire.

Figure 3 : Carte d'occupation du sol du milieu d'étude de 2000 et de 2015



Avant l'implantation du port sec, on notait la présence des champs et jachères, d'îlots forestiers, de plantations surtout des palmiers à huile dans la région où l'agglomération se limitait en grande partie à Allada centre. Mais, après l'implantation du port sec, on observe la

disparition de quelques plantations au profit de stations-services, de boutiques, de garages, de parkings de camions, etc. dans un espace où subsistent encore une savane arborée et une forêt claire.

3.2.6. Une dynamique impactant le foncier et la modification du paysage de la zone portuaire

Les effets géographiques des infrastructures de transport sont perçus aussi bien sur le foncier rural, la dynamique économique, les relations sociales que le paysage des milieux qui les accueillent ou les voient traverser. Des auteurs ont abordé la question dans leurs travaux. Pour Toussaint Vigninou et Makodjami David Baloubi (2017, p. 142) l'installation des parcs de vente de véhicules d'occasion à l'est de Cotonou, a occasionné la spéculation foncière dans le milieu en modifiant le mode d'accès à la terre. Ce constat est prouvé par Toussaint Vigninou et Sandé Zannou (2015, p. 91) où l'aménagement de la route Kétou-Illara au sud-est du Bénin, a entraîné la flambée du prix des parcelles dans toute la ville de Kétou et même dans les villages périphériques (Okpomèta et Obatèdo), qui reçoivent chaque année une importante population aux revenus souvent modestes. Dans la commune d'Allada, l'implantation du port sec a entraîné une mutation foncière marquée par une flambée du coût des parcelles, surtout dans les arrondissements qui l'abrite. Selon les enquêtes auprès des populations riveraines du port et auprès des autorités communales, les parcelles de dimension 500 m² sont passées de 300 000 FCFA (avant le port) à 4 000 000 FCFA voire 5 000 000 FCFA. Le tableau 5 ci-dessous expose les frais du foncier au cours des différentes périodes de la vie des activités portuaires dans la Commune d'Allada.

Tableau 5 : Evolution du coût financier des parcelles dans les environs du Port sec

Année	2007-2010	2011-2016	2017-2021
Coût financier (en FCFA)	300 000 1 000 000	3 500 000 4 000 000	4 500 000 5 000 000

Source : enquêtes de terrain, mai 2021

Il ressort du tableau 5 qu'en l'espace de 10 ans, le coût du foncier a été multiplié par 10, par 15 fois le montant en 2007. Cela montre l'engouement que suscite la zone en raison de son caractère

économiquement attractif. Cette situation a modifié complètement le mode d'accès à la terre, à tel enseigne que les propriétaires ont vendu toutes les terres agricoles aux citoyens de Cotonou ayant un revenu modeste, pour l'installation des fermes afin de produire les cultures de rente et autres (ananas, agrumes, papaye solo, etc.) ou d'installer des unités de transformation de jus de fruits, ou encore pour mettre en place dans les rayons du port des stations-services, des parkings privés payants.

Cette dynamique n'est pas comparable à celle de Togblékopé mise en évidence par Héthéli Follygan et Iléri Dandonougbo (2017, p.191) dans le cas du Togo, où la législation foncière complique l'accès à la propriété immobilière et foncière par la lenteur et la rigidité des procédures qu'elle impose, en plus de la faible participation du secteur bancaire au financement et à la promotion de l'habitat. À Allada, les différentes installations et les établissements connexes ont contribué à la naissance d'un nouveau pôle économique entre ladite ville, à Ayou et à Attogon qui tend à les phagocyter. On assiste aujourd'hui à une sorte de conurbation.

3.2.7. Des enjeux environnementaux liées à l'exploitation du terminal d'Allada

Le marché qui s'active autour du port sec attire davantage de personnes qui cherchent à se sédentariser. Le nombre de conducteurs de camions de marchandises arrivant chaque jour dans la zone portuaire et dans les environs, ajouté aux commerçants de toutes catégories, génère des pollutions diverses. Au niveau des centres de restauration, on note par endroits des tas d'ordures qui sont constitués essentiellement de sachets d'eau, de reste de nourriture, de sachets d'emballage de nourriture, de déchets solides ménagers.

Le problème concernant les commerçants, c'est que le site est dépourvu de caniveaux pour pouvoir évacuer l'eau de ruissellement. Car après la pluie, cette eau stagne devant leurs étals ou les kiosques. Ces tas d'ordures se multiplient et s'accroissent de jour en jour, ce qui rend malsain ces lieux. On note également la pollution des eaux, due dans le cas présent, aux huiles de vidange qui sont déversées directement dans les eaux fluviales par le phénomène de ruissellement. Aussi, trouve-t-on que le site ne dispose pas d'équipement en matière de douches et toilettes publiques, pour la forte population qu'il accueille chaque jour. Ceci fait que les abords du terminal et les alentours des parkings sont érigés en lieux d'aisance. Toute chose qui génère des odeurs nauséabondes à plein temps dans la journée.

On rencontre à cet effet des initiatives privées qui installent, non loin des parkings et des garages, des toilettes et des douches de fortune, où les visiteurs paient respectivement au besoin 50 FCFA et 75 FCFA. L'initiateur fait recruter deux à trois personnes pour la gestion des lieux, soit une personne pour approvisionner constamment les douches et les toilettes en eau, une autre personne pour l'entretien des lieux et une autre pour l'encaissement. Cependant, on constate chez les apprentis chauffeurs qui n'ont pas les sous, que ces derniers se cachent dans les remorques vides pour se laver et font leurs besoins dans les sachets noirs qu'ils jettent en brousse autour du périmètre.

Les camions gros porteurs contribuent en partie à la pollution atmosphérique. En effet, lors de leurs entrées et sorties des parkings, ils dégagent des fumées et de la poussière. Les fumées émises par ces différents véhicules alimentés dans leur grande majorité par le gasoil, contiennent de nombreux gaz riches en dioxyde de carbone (CO_2), en plomb (Pb), en hémioxyde d'azote (N_2O), en monoxyde de carbone (CO), en méthane (CH_4) en dioxyde de soufre (SO_2) qui sont nuisibles à la santé humaine.

3.3. Terminal ATRAL, un joyau encore sous exploité malgré les opportunités qu'il offre

Au regard des contraintes liées à l'extension du port de Cotonou et à la fluidité de sa desserte, vu l'obstacle que représente la traversée de la ville-port, le terminal ATRAL d'Allada, se positionne comme le port où doit se déployer une grande partie des activités du port maritime de Cotonou. La disponibilité du foncier tendant à accroître son domaine comparativement au port maritime de Cotonou, qui est contraint dans son extension, peut lui permettre de recevoir de nombreuses installations et faire de la région un grand complexe aéroportuaire, surtout avec le projet de construction de l'aéroport international de Glo-Djigbé. Cependant, l'absence du trafic ferroviaire entre le port de Cotonou et ce terminal le rend encore sous exploité. Or, dans la stratégie de développement des grands ports européens soulignent Hoyle et Jacques Charlier (1995), Théo Notteboom et Jean-Paul Rodrigue (2005), Jean-Paul Rodrigue *et al.*, (2009), cités par Messan Lihoussou (2014, p. 236), les terminaux intérieurs favorisent de bonnes liaisons entre le port (origine) et son arrière-pays (destination), dans le but de dérouter du trafic de la route vers le rail ou la voie d'eau, de réaliser des économies d'échelles et de promouvoir le transport durable. Dans le cas d'Allada, cette absence de

mode de massification le prédispose singulièrement au trafic routier, asphyxiant ainsi le transport inter/multimodal. Cela joue sur la fluidité du corridor et du coup sur sa compétitivité.

Conclusion

La logistique portuaire est un maillon très sensible au sein d'une chaîne logistique globale. Face aux flux croissants de conteneurs, aux contraintes de compétitivité de plus en plus rigoureuses, à l'augmentation remarquable de la capacité des porte-conteneurs, à la congestion qui en résulte et au coût d'exploitation accru des porte-conteneurs, tout terminal à conteneurs doit assurer sa croissance et sa rentabilité, tout en sachant maîtriser ses impacts environnementaux.

Le port sec d'Allada à travers son rôle de desserte de l'arrière-pays international du port maritime de Cotonou, a induit des mutations économiques, sociales et environnementales. Les activités qui s'organisent autour de son périmètre contribuent à la naissance d'un pôle économique dynamique générateur d'une urbanisation. Malgré les contraintes liées au développement de ces activités, elles participent au développement de la Commune d'accueil. Toutefois, sa proximité avec le port de Cotonou dont il est le relai, ne lui confère pas une position stratégique d'attraction vis-à-vis du marché sahélien qu'il dessert et dont il doit être rapproché. À l'image du Terminal de Togblékopé (périphérie nord de Lomé), le port sec d'Allada est réduit à son seul rôle de désengorgement de la ville-port. Il est loin de s'identifier aux ports secs des pays occidentaux qui sont de véritables outils de compétition et d'élargissement des aires du marché de leurs ports d'attachement.

Références bibliographiques

- ALLAGBE Sotondji Benjamin, LIHOUSSOU Messan et YAYA Chadli Lawal, 2018. La gestion des camions gros porteurs dans l'espace portuaire de l'agglomération cotonnoise. *Revue LARESPO*, édition du CENAREST, pp.83-93.
- ALLAGBE Sotondji Benjamin, AICHEOU Dossa Alfred, GONZALLO Germain, DOSSA Jeanne, 2018. Incidences des marchés de rue sur l'économie locale de la ville d'Allada (sud-Bénin). *Journal de Recherche Scientifique*, UL, 20 (3), pp.295-309.
- ALLAGBE Sotondji Benjamin, TOFFOHOSSOU Sèdodé Calice, 2018. Dynamique des échanges bénino-togolais dans le secteur transfrontalier

- Hillacondji-Aného (Afrique de l'ouest). Revue semestrielle de MIRD, n°13, vol. 3, FLASH, UAC, pp.57-71.
- ALLAGBE Sotondji Benjamin, 2017. Filière de véhicules d'occasion et dynamique du commerce de pièces détachées automobiles dans la zone portuaire de Sèmè-Kpodji au Bénin. In Akou Don Franck Valéry LOBA et Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN « Le Port dans la ville », Editions EMS, pp. 289-306.
- ALLAGBE Sotondji Benjamin, 2017. Commerce des dérivés de maïs le long du RNIE 1 à Comè et Kpomassè au Bénin (Afrique de l'ouest). In Kossiwa ZINSOU-KLASSOU et René-Paul DESSE « Adaptation du commerce aux dynamiques urbaines : regards croisés sud-nord, Notes Scientifiques Homme et Société, hors-série n°1, FSHS, UL, pp. 289-302.
- ALLAGBE Sotondji Benjamin, 2014. Activité de Transit et transport international au nord-est du Bénin. Thèse de Doctorat unique en Géographie, Université de Lomé, 351p.
- BOUPDA Esther et NSEGBE Antoine de Padoue, 2017. Contribution des installations aux mutations dans la ville de Douala (Cameroun). In Akou Don Franck Valéry LOBA et Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN « Le Port dans la ville », Editions EMS, pp. 237-248.
- DOSSOU-YOVO Adrien, KPOSSA François, 2021. Activité de manutention au port sec d'Allada (sud du Bénin) : typologie, acteurs et impacts socioéconomiques. Revue AHOHO N°25 LARDYMES, UL, pp.166-176.
- DUCRUET César, 2008. Régions portuaires et mondialisation. Revue Méditerranée, 11 p.
- HETCHELI Follygan, DANDONNOUGBO Iléri, 2017. Interfaces portuaires et recompositions spatiales : contribution du terminal du sahel à la dynamique spatiale et socioéconomique de Togblékopé (périphérie nord de Lomé). In Akou Don Franck Valéry LOBA et Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN « Le Port dans la ville », Editions EMS, pp. 175-194.
- KABLAN N'GUESSAN Hassy Joseph, 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 Cahier d'Outre-Mer, n°251, pp.365-390.
- KANGA Konan Victorien et N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard, 2017. Activités portuaires et mutation de l'espace communal de Port-Bouët. In Akou Don Franck Valéry LOBA et Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN « Le Port dans la ville », Editions EMS, pp. 153-173.
- KRA Joseph Kouadio, KOFFI Yéboué Stéphane et KOUADIO Alla Augustin, 2017. Atouts et contraintes de la localisation d'un port sec à Ferkessédougou au nord de la Côte d'Ivoire. In Akou Don Franck Valéry LOBA et Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN « Le Port dans la ville », Editions EMS, pp. 197-215.
- LIHOUSSOU Messan, 2018. Terminaux intérieurs et entrepôts modernes dans la richesse de l'arrière-pays du port de Cotonou (Bénin). In Messn LIHOUSSOU et Benjamin STECK « Moderniser les ports ouest-africains en Afrique Atlantique : enjeux et perspectives », éd. EMS, Paris, pp.253-276.
- LIHOUSSOU Messan, 2014. Ports de désenclavement territorial : ces de l'arrière-pays du port de Cotonou. Thèse de doctorat unique en géographie des transports, Université du Havre, 466 p.

- N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard, 2013. Port et aménagement du territoire en Côte d'Ivoire : bilan et perspectives à partir de San-Pedro. In RGO, n°2, pp.123-140.
- VIGNINOUE Toussaint, BALOUBI Mankodjami David, 2017. Développement des activités de vente de véhicules d'occasion et dynamique du paysage urbain à Sèmè-Podji au sud-est du Bénin. In Akou Don Franck Valéry LOBA et Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN « Le Port dans la ville », Editions EMS, pp.127-151.
- ZANNAOU Sandé, VIGNINOUE Toussaint et VIMENYO Messan, 2015. Mutations socioéconomiques et spatiales liées à l'aménagement de la route entre les villes et Kétou et Ilara (commune de Kétou au sud-est du Bénin). Revue ANYASA ; LARDYMES, UL, pp.80-94.

Chapitre 5.

Port sec de Bobo-Dioulasso : une potentialité stratégique et économique dans les échanges extérieurs du Burkina Faso

Brice Patrick AKÉ AKÉ

Résumé

Vu sa position géographique et son éloignement aux ports maritimes, le Burkina Faso s'est connecté à plusieurs corridors de desserte terrestre pour s'ouvrir au monde extérieur. Dépourvu de façade maritime, ce pays de l'hinterland des ports ouest africains, a su développer des potentialités économiques pour faire face aux nombreux défis de la mondialisation des échanges. Les atouts du pays sont devenus des facteurs d'investissements infrastructurels et commerciaux d'accueil ou de desserte, pour les volumes de marchandises en transit qui ne font qu'augmenter au fil des années. Le pays a réussi à briser sa position d'enclavement et d'éloignement à la mer, par la création du port sec de Bobo-Dioulasso. De plus, ce port sec est une plateforme infrastructurelle bimodale qui accueille les marchandises en importation comme en exportation pour le Burkina Faso et ses voisins. Cette plateforme logistique constitue un espace stratégique convoité d'approvisionnement et de redistribution de marchandises, qui est au cœur de l'économie sur le territoire burkinabé.

La présente contribution se propose de montrer le rôle stratégique et économique du port sec de Bobo-Dioulasso dans les échanges extérieurs du Burkina Faso.

La méthodologie adoptée repose sur une recherche documentaire sustentée d'enquêtes de terrain auprès des acteurs exerçant sur cette plateforme logistique, ainsi que les représentations des chargeurs burkinabés.

Mots-clés : port sec, potentialité économique, échanges extérieurs, marchandises, Bobo-Dioulasso

Abstract

Dry port of Bobo-Dioulasso: a strategic and economic potential in the foreign trade of Burkina Faso

Looking at the geographical position and its maritime distance from the port, Burkina Faso found a way to let pass its goods by connecting itself to several land services corridors in order to open up to the outside world. Deprived of maritime frontage, this country in the hinterland of West African ports has been able to develop economic potential to face the plenty of challenges of globalization of trade. The country assets have become factors of infrastructural and commercial investment of reception and service for the volumes of goods in transit that have been increasing over the years. The country succeeded in breaking its position of isolation and remoteness from the sea by creating the dry port of Bobo-Dioulasso. In addition, this dry port is a bimodal infrastructural platform that welcomes goods for import and export for Burkina and its neighbors. This logistics platform constitutes a coveted strategic space for the supply and redistribution of goods, which is at the heart of the economy in Burkina Faso.

This contribution aims to show the strategic and economic role of the dry port of Bobo-Dioulasso in Burkina Faso's foreign trade.

The adopted methodology is based on documentary research supported by field surveys among the actors working on this logistics platform as well as the representations of Burkina Faso shippers. The geographical location of the dry port of Bobo-Dioulasso makes it an advantageous logistics platform for making group and unbundling for goods in import / export and in transit on Burkina Faso territory.

Keywords: dry port, economic potential, foreign trade, merchandise.

Introduction

Construit pour réduire les distances géographiques et les souffrances des opérateurs économiques du Burkina Faso, le port sec de Bobo-Dioulasso constitue une plateforme logistique à double vocations (Aké Aké Brice Patrick, 2018, p. 96). D'une part, il a une vocation de point de rupture de charge pour les opérateurs économiques de Bobo-Dioulasso et ses environs, et d'autre part, il offre des opportunités en termes de distance-temps et un gain de devises à travers les activités de transit des marchandises en partance et en provenance pour le Mali, ainsi des pays côtiers limitrophes (Sigue Ousmane, 2015, p. 120).

De manière générale, les ports secs sont la panacée économique qui rapproche les zones d'approvisionnement des lieux de provenance du fret maritime et redistribution (Tapé Bidi Jean, 2010, p. 77). Ceux-ci constituent des endroits de groupage et de distribution de marchandises où l'organisation des opérations permet de diminuer l'espace d'entreposage nécessaire et d'accélérer la livraison du conteneur au client (Dubreuil Jean, 2007, p. 15). Cette plateforme logistique constitue un espace stratégique et économique convoité d'approvisionnement et de redistribution de marchandises, ainsi qu'un nœud de transit qui est au cœur de l'économie sur le territoire burkinabé.

La présente contribution veut montrer le rôle stratégique et économique du port sec de Bobo-Dioulasso dans les échanges commerciaux extérieurs du Burkina Faso.

1. Méthodologie

La méthode de travail utilisée repose sur une recherche documentaire couplée d'enquêtes de terrain menées auprès des autorités du port sec, des services du Conseil Burkinabé des Chargeurs, de la Direction des douanes et une observation de terrain sur la plateforme de Bobo-Dioulasso. La recherche documentaire s'est faite au centre de documentation du Port Autonome d'Abidjan (PAA), les services de la Direction Commerciale et Marketing du PAA, sur Internet et au centre de documentation de l'Institut de Géographie Tropicale. Il s'agissait d'analyser les investissements qui ont été réalisés par l'autorité portuaire de Bobo-Dioulasso, la représentation des chargeurs en termes d'organisation des activités commerciales, le convoiyage

des marchandises et l'application des textes réglementaires concernant les échanges commerciaux internationaux.

Les enquêtes de terrain se sont déroulées auprès des représentants des chargeurs burkinabés, des Chambres de commerce, de l'Office ivoirien de chargeurs et auprès des chefs de service des départements Transit et Transbordement, ainsi qu'auprès des services des douanes burkinabés impliqués dans ce segment de marché. C'est à l'aide d'un guide d'entretien que les informations recherchées ont été obtenues. Au niveau des services du Conseil Burkinabé des Chargeurs, il a été question d'évaluer les missions des chargeurs et le suivi de toutes les opérations afférentes au passage des marchandises sur la plateforme de Bobo-Dioulasso. Il a été question de connaître les moyens dont dispose chacun des différents intervenants, leur domaine de compétence relativement à l'organisation des activités et la rotation des véhicules par rapport aux textes en vigueur. Au total, 10 personnes nous ont donné les informations selon leur domaine de compétence et leur zone d'intervention. Les données et informations recueillies pendant l'enquête de terrain sur la plateforme de Bobo-Dioulasso, et le suivi itinéraire du transit des marchandises en direction de Bamako et Dakar, ont constitué un apport dans la maîtrise de ce segment de marché. Nous les avons traitées afin de les transformer en figures. Nous avons procédé à un traitement avec les logiciels Excel et Adobe Illustrator. Adobe est un logiciel de dessin qui nous a permis de représenter la zone de l'étude. Les résultats obtenus ont été structurés en deux parties, à savoir le rôle stratégique de ce port sec et le caractère économique de cette plateforme logistique.

2. Résultats

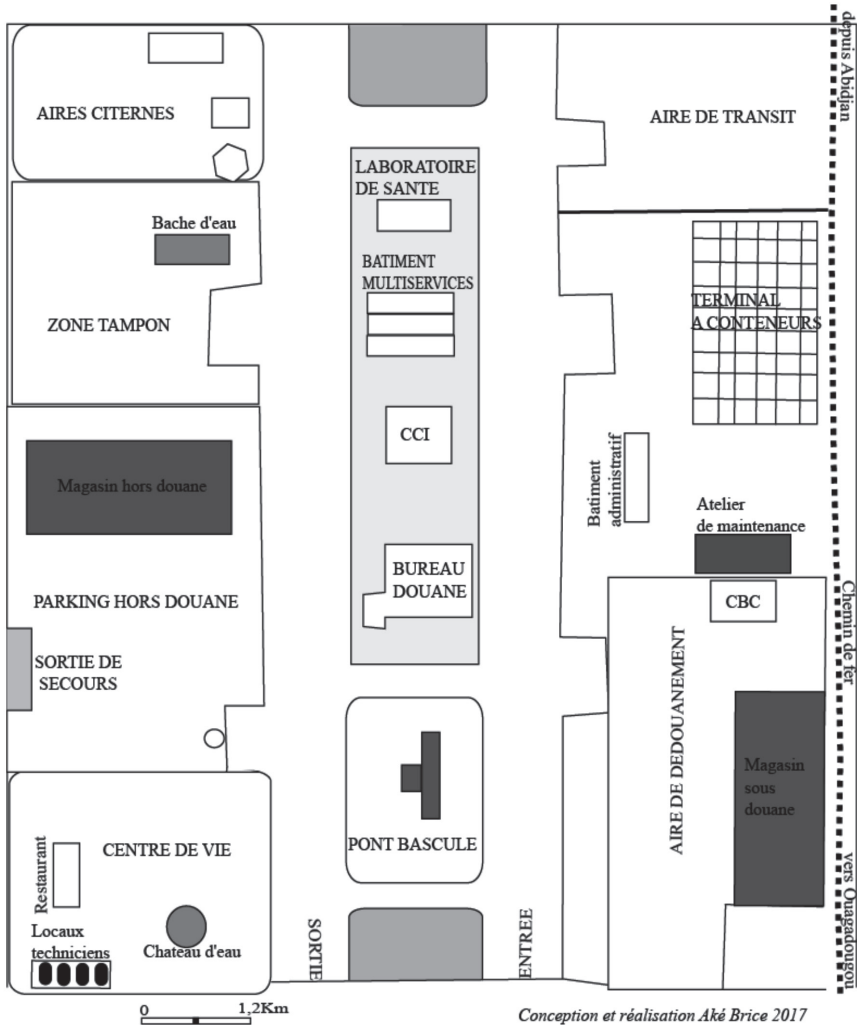
2.1. Le port sec de Bobo-Dioulasso, une plateforme logistique stratégique au Burkina Faso

2.1.1. Structuration spatiale du port sec de Bobo-Dioulasso

Capitale économique du Burkina Faso, Bobo-Dioulasso dispose d'un port sec et d'un terminal à conteneurs, qui constituent des lieux de collecte et de redistribution des marchandises en transit par les ports de la sous-région. En effet, ce sont des plateformes intérieures qui ne reçoivent que des marchandises sous régime douanier, mais surtout qui participent aux échanges internationaux.

Avec une superficie de 19 hectares, le port sec de Bobo-Dioulasso est réparti en deux zones, dont la zone sous-douane et la zone multiservice. Cette plateforme intérieure est structurée en sept postes (Figure 1).

Figure 1 : Organisation spatiale du port sec de Bobo-Dioulasso au Burkina Faso



2.1.2. Les différentes phases de la mise en place d'un port sec au Burkina Faso

Le projet de réalisation du port sec a été envisagé en deux phases. La première phase a consisté en la construction d'une plateforme logistique multimodale et de transit des marchandises sur une superficie de 19 hectares, extensibles à 40 hectares. Le montant global alloué pour la réalisation de cette œuvre est d'environ 7 milliards de FCFA. La plateforme (Bobo-inter) est entrée en exploitation depuis le mois de janvier 2010.

Les aménagements opérés dans la première phase du port sec de Bobo-Dioulasso sont répartis en six (06) zones essentielles (Tableau 1) :

Tableau 1 : Répartition spatiale des aménagements du port sec Bobo-Dioulasso

Zone	Superficie (m²)
Zone sous douane	37 288
Zone du Terminal à conteneurs	30 185
Zone de transit étranger	33 489
Zone hors douane	23 345
Centre de vie	8 520
Zone administrative	17 398

Source : enquête de terrain

La zone sous douane est constituée d'un magasin sous douane de 2 500 m² desservi par un embranchement ferroviaire d'une longueur totale d'environ 166 m pouvant accueillir sept (07) wagons. On note également un terre-plein en sol compacté d'environ 19 600 m² pouvant accueillir environ 102 camions et 66 véhicules légers d'importation en attente de dédouanement et un magasin d'exportation d'environ 600 m² doté d'un scanner. À côté de cet espace, il y a la zone du Terminal à conteneurs, d'une superficie de 30 185 m². Cette zone comprend une plateforme à conteneurs en béton d'environ 16 355 m², un terre-plein en sol compacté d'environ 6 820 m² qui sert de parking pour les engins de manutention et les camions de livraison. Aussi, observe-t-on un embranchement ferroviaire d'une longueur totale de 215 m dont 138 m dessert directement la plateforme à conteneurs ; un bâtiment administratif de 220 m² comportant

les bureaux du TRCB et un atelier de maintenance de 455 m², destiné à l'entretien des engins de manutention et des camions de livraison.

La zone de transit étranger se structure en deux (02) espaces distincts constitué d'une part, d'un terre-plein en sol compacté d'environ 19 989 m² affecté au stationnement des camions de marchandises diverses en transit. D'autre part, la zone est composée d'un terre-plein en sol compacté d'environ 13 500 m² destiné au stationnement des camions citernes d'hydrocarbures (pétrole, essence, gasoil et gaz) en transit. Cette zone comprend un local de mousse anti incendie d'une capacité de 4 000 litres pour des besoins de sécurité incendie et d'une bache à eau de 200 m³ pour l'alimentation des 16 robinets d'incendie armés (RIA) et des 09 bouches d'incendie couplée à une sous zone tampon d'une superficie de 3 426 m² pour des besoins sécuritaires.

Sur la plateforme portuaire de Bobo-Dioulasso, on observe une zone hors douane d'une superficie totale de 23 345 m² qui comprend un magasin hors douane d'environ 2 500 m² et un terre-plein hors douane en sol compacté de 14 380 m², tandis que le centre de vie est d'une superficie totale de 8 520 m². Cette zone comprend un restaurant, un espace de sport, un abri servant d'espace de repos pour les chauffeurs et des toilettes et douches publiques.

Enfin, la zone administrative est structurée de sorte qu'elle est réservée aux différents bureaux chargés de la gestion du port sec et ceux abritant les services des prestataires opérant directement sur le site de Bobo inter. Établie sur une superficie de 17 398 m², cette zone est constituée de quatre (04) bâtiments administratifs repartis de la façon suivante, notamment un bâtiment de la douane, un bâtiment de la Chambre de commerce et d'Industrie, un bâtiment réservé au Laboratoire National de Santé Publique (LNSP) et le dernier bâtiment multiservice, composé de 13 bureaux principalement réservés à la location.

En plus de ces zones, la plateforme dispose d'une zone de pesage des camions équipée d'un pont bascule d'une capacité de 100 tonnes, d'un château d'eau de 60 m³, des voies de circulation bitumées d'une longueur d'environ 1 250 m, des postes de contrôle (guérites), d'un dispositif d'éclairage public, d'un réseau de sécurité incendie (bache à eau, poteaux d'incendie, RIA, extincteurs). Il faut également noter que toute l'enceinte est clôturée par un mur d'une hauteur de 2,65 m.

Aussi, au regard de l'importance du volume des activités sur le site et de sa position stratégique, la sécurité de l'infrastructure est assurée par une unité de la gendarmerie dénommée « Peloton de

Surveillance et d'Intervention de la Gendarmerie (PSIG) » et d'une société privée de gardiennage.

2.1.3. Organisation sectorielle des activités de la plateforme de Bobo-Inter

Cette plateforme fonctionne comme un véritable port dont le poste 1 est le point de contrôle et d'accès à l'enceinte portuaire. Le poste 2 est réservé aux camions en dédouanement où sont implantés le bureau de la représentation du Conseil Burkinabé des Chargeurs, un pont bascule et scanner (Photo 1) ainsi qu'un espace réservé aux camions en attente de dédouanement.

Photo 1 : Poste de scanner en zone sous douane réservé aux camions de marchandises en transit au port sec de Bobo-Inter



Le pont bascule et le scanner du bureau de CBC en zone sous douane de Bobo – Inter. Ils permettent de contrôler les marchandises avant le processus de dédouanement.

Source : Aké, 2020

Ce matériel de contrôle est du domaine de Conseil Burkinabé des Chargeurs qui n'a connu aucune mutation. Il sert à la vérification des cargaisons et de la charge à l'essieu avant toutes les opérations de dédouanement.

Le poste 3 est réservé aux conteneurs où se font les opérations de dépotage et d'empotage des marchandises en transit. Ce parc reçoit 15 à 20 conteneurs journaliers passant par rail, et 5 à 10 conteneurs passant par la route, soit de 40 EVP ou de 20 EVP par remorque ou semi-remorque. Il est à la fois une zone d'empotage et de dépotage des conteneurs (Photo 2). Le parc est équipé de grues mobiles de dernière génération de type RTG (Rubber Tyred Gantry). Il s'agit d'une grue mobile sur pneus, utilisée pour le mouvement et le positionnement de conteneurs dans un parc à conteneurs. Ce type de grue

peut aussi servir à charger et décharger des conteneurs transportés par train ou pour les opérations de chargement et de déchargement des camions remorqueurs.

Photo 2 : Zone d'empotage et de dépotage des conteneurs à Bobo-Inter



La zone d'empotage des conteneurs au terminal du port sec de Bobo-Dioulasso. Ce site abrite des conteneurs vides disponibles pour la mise en conteneur des marchandises.

Source : Aké, 2020

Photo 3 : Grue élévatrice de type RTG pour le chargement et le déchargement des conteneurs au port sec de Bobo-Inter



Grue mobile de type RTG en activité de chargement et de déchargement des conteneurs sur la plateforme de SETO à Ouagadougou.

Source : Aké, 2020

Le parc à conteneurs dispose d'un atelier mécanique et est équipé de matériels de pointe pour toutes les opérations de dépotage et d'empotage des marchandises. Il reçoit des conteneurs des compagnies maritimes telles que CMA CGM, Maersk, MSC et de Bolloré qui regroupent les conteneurs des autres compagnies. Cependant, la

gestion du terminal à conteneurs est réservée au Terminal Routier à Conteneurs Burkinabé (TRCB) appartenant à Bolloré.

Les autres postes du port sec constituent les points de transit des camions transportant les marchandises de nature différente. En outre, le poste 5 est réservé spécifiquement aux camions citernes transportant du carburant en provenance du port de Lomé (Photo 4).

Photo 4 : Parc de stationnement des camions citernes au poste 5 de Bobo-Inter



Parc de stationnement des camions citernes de carburant en transit en attente de contrôle douanier en zone hors douane au port sec de Bobo-Inter.

Source : Aké, 2020

2.2. Le rôle stratégique du terminal à conteneurs de Bolloré à Bobo-Dioulasso

Située à proximité du port sec dénommé Bobo-Inter, cette plateforme est desservie par le chemin de fer Abidjan-Ouagadougou (Photo 5). Le rail la sépare du port sec, et ne reçoit que les conteneurs en partance ou en provenance d'Abidjan, contenant des marchandises destinées aux opérateurs économiques de la zone géographique de Bobo-Dioulasso. C'est un point de relai de dépotage et d'empotage des conteneurs couvrant la région du Sud du Burkina Faso, et qui s'étend jusqu'en zone frontalière avec les pays voisins ayant au moins un port de transit.

Photo 5 : Parc à conteneurs à mitoyenneté entre le chemin de fer Abidjan/Bobo-Dioulasso et le port sec à Bobo-Dioulasso



Un parc d'emportage et de dépotage des conteneurs appartenant à TRCB (Bolloré). Il reçoit les marchandises acheminées par rail depuis le port d'Abidjan et regroupe aussi les marchandises à destination du port..

Source : Aké, 2020

Le rôle stratégique de cette plateforme logistique réside dans sa disposition d'un circuit d'approvisionnement d'urgence efficace. Elle est constituée d'un espace bien structuré et mobilise rapidement un stock de sécurité (produits stratégiques comme les hydrocarbures, produits alimentaires, intrants industriels, autres produits).

Le port sec fonctionne à l'image d'un « guichet unique ». Il regroupe plusieurs services, tant du public que du privé, qui offrent diverses prestations aux usagers. Il y a d'abord la Chambre de Commerce et d'Industrie du Burkina Faso, qui a la propriété du site et la gestion de l'infrastructure sur le site. Elle offre diverses prestations dont les services d'assistance/conseil aux opérateurs économiques, la délivrance de documents nécessaires à l'accomplissement des formalités douanières, les services de location (espace, magasin, bureaux), le pesage des camions, etc. De plus, il y a l'administration des douanes qui est chargée des formalités de dédouanement des marchandises diverses, ainsi que les formalités de transit, de scanage et de suivi électronique des cargaisons.

Il y a également les services d'hygiène dont le Laboratoire National de Santé Publique (LNSP), les services phytosanitaires et des ressources animales, qui ont en charge les questions d'inspection et de prospection des marchandises avant consommation. À cela s'adjoignent les prestataires privés tels que le Terminal à Conteneurs (TRCB), qui offrent des services de manutention des conteneurs, les armateurs, les commissionnaires agréés en douane, les transitaires

qui offrent eux aussi, divers services aux usagers en matière de dédouanement des marchandises.

Enfin, il y a le Conseil Burkinabé des Chargeurs (CBC), l'OTRAF¹ et le syndicat des chauffeurs qui assistent régulièrement les chargeurs, les transporteurs et les chauffeurs de camions des marchandises au plan national et international. Cette infrastructure contribue à la lutte contre les fraudes fiscales à travers les modes de gestion des magasins de stockage des marchandises en zone sous douane, le paiement des frais d'entreposage et de passage dans l'entrepôt aux opérateurs économiques nationaux.

2.3. *Le port sec de Bobo-Dioulasso, un nœud de communication*

Le port sec de Bobo-Dioulasso est un espace ou un point de jonction qui accueille et réoriente (redistribution) les biens et services ; Il s'agit d'une zone de rupture de charge appelée *point névralgique*. C'est aussi à la fois une zone de rupture de charge et un nœud de communication. Il s'érige à la fois comme *fonction de discontinuité et de continuité* : c'est la meilleure plateforme multimodale par excellence de transport et de télécommunication.

Le port sec obéit au principe du nœud de communication qui est intimement lié à l'explosion du commerce maritime mondial et au développement de l'activité de transit terrestre depuis le XIX^e siècle, dans l'optique de mieux capter et contrôler les trafics de l'avant-pays et de l'arrière-pays, à cause de la concurrence acharnée vue les contraintes techniques, commerciales et tarifaires d'un nouvel ordre.

Au plan technique, l'objectif visé est d'offrir une logistique optimale, rechercher de meilleures conditions d'acheminement et de réexpédition des marchandises en tenant compte des coûts, des délais et de la qualité de services (*règle absolue*). À côté de cet aspect, du côté maritime, capter des trafics massifs, susceptibles de fournir, avec régularité et durablement, des cargaisons abondantes et fructueuses couplé à attirer les trafics, acheminement vers les centres de consommation, rapides, efficaces, au moindre coût du côté terrestre. Pour y arriver, les trois facteurs essentiels qui sont perçus comme des atouts ou des contraintes influençant les nœuds de communication sont : *l'espace, les opérateurs de transport, les situations politiques*.

De plus, les constats liés à la croissance portuaire impliquent désormais que l'hinterland doit dépasser les limites ancestrales de « ar-

¹ OTRAF : Organisation des Transporteurs de Faso.

Le port sec génère des revenus, soit 12 500 FCFA comme frais journaliers de stationnement des camions sur la plateforme. Les activités de manutention, d'empotage et de dépotage constituent des activités génératrices d'emplois pour les populations burkinabés. Depuis les portes d'entrée et de sortie, les sociétés de gardiennage veillent à la sécurisation des rotations de tous les véhicules de marchandises et au contrôle strict du passage des personnes comme des marchandises 24h/24h. Le droit de transit et d'escale des camions de marchandises constitue une plus-value pour l'économie burkinabé.

En outre, les droits et taxes de douane prélevés sur les marchandises ainsi que les montants payés pour le stationnement des camions et la maintenance sur la plateforme, sont des sources de revenu destinées au développement des activités sur le site du port sec de Bobo-Inter. Chaque camion chargé ou vide doit s'acquitter de la somme de sept mille cinq cents (7 500) FCFA comme droit d'accès au port sec avec ses environs. De plus, des pénalités journalières sont payées par les opérateurs excédant 72 heures, non seulement pour le dépotage des conteneurs sur le site, mais aussi pour le retard de mise à disposition des conteneurs vides (Tableau 2). Les conteneurs vides doivent être déposés dans le délai fixé pour procéder à leur évacuation vers les pays voisins disposant au moins d'un port à la demande des compagnies maritimes.

Tableau 2 : Évolution du trafic des marchandises en transit en tonne

Année	TRANSIT BURKINA	TRANSIT GLOBAL
2011	764 940	16 642 542
2012	1 613 132	21 713 810
2013	1 828 466	21 476 565
2014	1 839 220	20 812 952
2015	2 313 245	21 926 247
2016	2 013 547	1 344 744
2017	2 026 220	1 154 388
2018	1 641 901	1 090 763
2019	2 037 979	1 244 682

*Source : Conseil Burkinabè des Chargeurs (CBC),
bulletin statistique 2019*

Le trafic de transit global des marchandises connaît une régression de 2011 à 2019 avec des volumes respectifs de 16 642 542 tonnes et 1 244 682 tonnes. Tandis qu'à cette même période, le transit burkinabé a connu une hausse passant de 764 940 à 2 037 979 tonnes. Le trafic conteneurisé impacte positivement les échanges commerciaux car sur la plateforme de Bobo-Dioulasso, des activités d'empotage et de dépotage sont régulièrement observées dans la rotation des conteneurs en transit.

3.2. Un trafic en hausse

Deux modes de transport sont utilisés pour l'acheminement des marchandises depuis ou vers le port sec de Bobo-Dioulasso (Tableau 3).

Tableau 3 : Comparatif des quantités de marchandises en fonction du mode d'acheminement

Année	Tonnage		
	Route	Rail	Total
2014	168 964	950 315	119 279
2015	167 721	431 566	599 287
2016	//	//	//
2017	182 263	909 542	1 091 805
2018	118 992	648 504	767 496
2019	170 808	421 837	592 645
2020	280 873	1 186 830	1 467 703

Source : OIC, 2020

L'analyse des activités indique que de 2014 à 2020, les résultats d'exploitation du port sec de Bobo-Dioulasso sont dans une tendance haussière. Le volume global des marchandises traitées sur la plateforme est passé de 119 279 tonnes en 2014 sur l'ancien site Bobogare, à plus 1 400 000 tonnes en 2020 sur le site du port sec. Sur la même période, l'analyse des recettes générées constituées principalement de deux grands ordres, notamment celle issue des droits et taxes de douane et celle issue du stationnement des camions, montre qu'elles sont dans une tendance haussière. Elles sont passées de 38 188 177 074 FCFA en 2014 à plus de 115 000 000 000 FCFA en

2020 pour ce qui est des recettes douanières. Pour les recettes de la CCI-BF, elles sont passées de 350 000 000 FCFA en 2014 à plus de 1 046 000 000 de FCFA en 2020.

L'objectif économique du port sec de Bobo-Dioulasso, c'est la régularité et l'accélération du circuit des importations et des exportations, permettant une relance de l'économie par l'accroissement de la consommation. Cette plateforme permet la maîtrise du volume des échanges ainsi que la maîtrise des statistiques nationales. Celles-ci constituent un outil stratégique de politique économique et facilitent le recouvrement des recettes fiscales, à travers un centre unique de traitement, notamment le bâtiment de multiservices.

Par ailleurs, le port sec permet la disponibilité des intrants nécessaires, notamment les produits chimiques (engrais, herbicides, insecticides, ...) pour l'économie, la réduction des coûts et de la durée d'acheminement des marchandises à travers un pôle unique qui regroupe tous les intervenants, couplée à une plus grande sécurité des marchandises par la mise en place des techniques et équipements appropriés pour les opérations physiques de manutention, de stockage, de livraison, etc.

4. Discussion

L'analyse de cette étude sur le port sec de Bobo-Dioulasso nous amène à souligner deux avantages comparatifs par rapport aux autres pays de l'hinterland ouest africain.

D'une part, le rôle stratégique du port sec de Bobo-Dioulasso réside dans sa situation géographique par où convergent les voies routières de desserte du territoire burkinabé. C'est aussi un nœud des voies de communication qui convergent à la fois vers les pays frontaliers sans littoral et les pays à vocation maritime en Afrique de l'Ouest.

Aidi et Khabache (2017, p. 25) soulignent que dans les plateformes extra-portuaires, trois fonctions sont exécutées pour tous les conteneurs, que ce soit pour une opération d'importation, d'exportation ou de transbordement. Il s'agit de la fonction réception qui implique la préparation de l'entrée des conteneurs, l'enregistrement de leur arrivée et la collecte des informations utiles les concernant.

La fonction stockage consiste à placer les conteneurs dans le terminal dans un emplacement où ils peuvent être retirés quand c'est né-

cessaire. La fonction organisation implique la préparation du départ du conteneur du terminal. Et enfin, la fonction chargement consiste à placer le conteneur correctement dans le camion ou le train.

Quant à Tapé (2010, p. 78), il souligne que les ports secs constituent une solution pour la restauration économique en Afrique, du fait des voies de communication vétustes et la carence des transports (chemins de fer vétustes, routes dégradées, surcharges des camions), qui font durer le transport pendant des jours avant d'atteindre la destination finale.

Pour lui, les ports secs sont la panacée économique qui rapproche les zones d'approvisionnement des lieux de provenance du fret maritime. Il ajoute qu'ils constituent des endroits de groupage et de distribution de marchandises. Et le port sec de Bobo-Dioulasso en est un exemple qui illustre cet état de fait.

Conclusion

La mise en place d'une plateforme extra-portuaire est un avantage pour désengorger les ports maritimes d'une part, et pour réduire la distance temps des camionneurs des pays de l'hinterland d'autre part, afin de réduire leur souffrance. Le port sec de Bobo-Dioulasso, plateforme logistique, joue à la fois un rôle stratégique et économique à travers les différentes activités opérationnelles sur cet espace. Les différentes activités en opération en termes d'entrée et de sortie de cargaisons constituent une plus-value des recettes publiques au Burkina Faso. Aussi, cette infrastructure constitue un nœud d'imbrication des voies de communication reliant le Burkina Faso et les autres espaces économiques environnant, ainsi qu'une zone de transit des marchandises à destination des autres pays sans littoral. Cependant, avec l'insécurité grandissante dans le pays, les activités au sein de cette plateforme sont en décroissance, impactant négativement de la sorte l'économie du Burkina Faso.

Références bibliographiques

- AKE Aké Brice Patrick, 2018. Les faiblesses du trafic de transit des marchandises des pays de l'hinterland par le port d'Abidjan, Thèse unique de Doctorat en Géographie option Géographie des mers et exploitation des océans, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire, 330p.
- AIDI Massinissa et KHABACHE Slimane, 2017. Le rôle des ports secs dans le commerce maritime : cas de la plateforme extra-portuaire TIXTER de BBA, master en sciences de gestion, Université Abderrahmane Mira de Bejaia, 102 p.
- Conseil Burkinabè des Chargeurs*, 2004. La desserte maritime au Burkina Faso, 39 p.
- Dubreuil Jean, 2007. Approches géographiques des enjeux de gestion portuaire, in Analyse de la dynamique spatiale du port de Dakar de 1900 à 2009 : enjeux multi-scalaires et aménagements cité par Diaba Ba, Amadou Tahirou Diaw, Grégoire Leclerc et Cathérine Mering, 2013. 84p.
- TAPE Bidi Jean, 2010. Quelques réflexions sur l'existence d'un port sec à Bouaké en Côte d'Ivoire, in Armature du développement en Afrique, p77-86.
- SIGUE Ousmane, 2015. Le transport international de marchandises au Burkina Faso : Enjeux et perspectives, thèse de doctorat unique, Université de Ouagadougou, 338 p.

Chapitre 6.

Le port sec de la Zone Industrielle d'Adétikopé (Togo) : un outil de développement et de mutations socio-économiques de la périphérie nord de Lomé

Iléri DANDONUGBO et Follygan HÉTCHÉLI

Résumé

Dans le Plan National de Développement (PND) mis en place pour l'horizon 2022, les pouvoirs publics ambitionnent de faire du Togo un hub logistique d'excellence et un centre d'affaires de premier ordre. Dans ce contexte, il a été construit une zone industrielle contenant un port sec de 12 hectares à Adétikopé, à 27 km du Port de Lomé. L'objectif de cette contribution est d'analyser les effets du port sec d'Adétikopé sur l'environnement local en milieu périurbain du Grand Lomé.

La méthode de recherche utilisée pour la réaliser est basée sur la recherche documentaire, l'observation directe et les enquêtes de terrain. Le traitement des données a été effectué avec les logiciels QGIS 2.14, SPSS et le Microsoft Excel et Word.

Les résultats de l'étude montrent qu'à partir du port de Lomé, le Togo pourra tripler le fret à destination des pays de l'hinterland, en portant le volume de marchandises qui transitent de 4,1 millions de tonnes en 2010 à 10, 230 millions d'ici l'an 2040. L'économie longtemps marquée par la production vivrière et les cultures maraîchères connaîtra en quelques années, un passage d'une logique économique locale endogène, à une logique exogène faisant intervenir de nouveaux acteurs dans le cadre d'échanges mondialisés.

Cette situation entraînera à coup sûr une profonde transformation de l'économie et des populations d'Adétikopé et de sa région.

Mots-clés : Adétikopé (Togo), port sec, transit, fret, acteurs, mutation

Abstract

The dry port of the industrial zone of Adétikopé (Togo), a tool for development and socio-economic changes in the northern periphery of Lomé

In the Plan of National Development (PND) that is taken place for 2022, the public authorities have an ambition to transform Togo into an excellent logistical hub and a business center of first order. In this context, an industrial zone was built containing a dry port of 12 hectares in Adétikopé, at 27 km of the independent Port of Lomé. The goal of this study is to analyze the effect of this dry port in Adétikopé on the local environment, a peri-urban of the Grand Lomé.

The method of research used to realize this study is based on the documentary research, the direct observation and the investigation on the site. The treatment of the information has been done by the software QGIS 2.14, SPSS. Also, Microsoft Excel and Word have been used.

The results of the study show that by this dry port, Togo will be able to increase 3 times its freight to the destination of hinterland. In addition, the dry port is going to increase the volume of merchandises from 4,1 million of tons 2010 into 10,230 million by the year 2040. The local economy that has been marked by the production of foods among vegetable growers will change in a few years from the local economical endogenous to the logical exogenous with the intervention of new actors who are going to extend the exchange all around the world. This situation will bring surely a deep transformation of the economy, the population of Adétikopé, and the area.

Keywords: Adétikopé (Togo), dry Port, transit, freight, actors, mutation.

Introduction

En Afrique de l'Ouest, les volumes de conteneurs ont atteint 4,3 millions d'EVP en 2021, grâce à un taux de croissance annuel de 5 % (Dynamar, 2018, p. 1). Cette hausse du trafic de conteneurs s'explique par des investissements consentis par les pouvoirs publics et les sociétés privées pour rendre compétitifs les différents ports dans un environnement concurrentiel élevé. Selon Dynamar (2018, p. 2), « *les ports ouest-africains ont bénéficié depuis les années 2000, d'importants investissements étrangers notamment Bolloré, APM Terminals, China Merchants Ports, DP World, ICTSI, Portek et TIL Group (MSC)* ». L'ouverture du secteur maritime aux secteurs privés, débutée dans les années 2000, s'est soldée par la réalisation des infrastructures et des équipements modernes (Messan Vimenyo, 2017, p. 324). Dans cette logique, les ports ont été dotés de quais spécialisés et d'infrastructures modernes, comme les portiques, qui ont permis d'accélérer les opérations de manutention. Face à l'accroissement du fret, les autorités portuaires de la rangée ouest-africaine implantent les ports secs pour désengorger les ports maritimes.

En 2018, le port de Lomé a enregistré un trafic conteneurs de 1 193 800 EVP et le port de Lagos a atteint 1 050 000 EVP (Port Autonome de Lomé, 2019). La hausse du trafic portuaire a entraîné la congestion de la zone portuaire et péri-portuaire, et l'encombrement de la ville de Lomé. La réalisation de plateformes logistiques, notamment les ports secs, permet de fluidifier le trafic dans le but de répondre aux exigences de performances imposées par le marché. « *Le port de Lomé ne peut se développer sans de bonnes relations avec l'arrière-pays à travers les vecteurs de la distribution que sont le corridor Lomé-Cinkassé-Ouagadougou et les ports secs* » (Kossivi Daniel Akamebou, 2017, p. 42).

Le Terminal de Sahel, situé à 15 km du port de Lomé, a joué de 1998 à 2010, le rôle de plateforme intérieure, dans l'acheminement des cargaisons à destination ou en provenance du Niger, du Mali et du Burkina Faso (Follygan Héthéli, Iléri Dandonougbo, 2017, p. 1). Son déclin en 2010, a entraîné la congestion de la zone portuaire et péri-portuaire, l'encombrement de la ville de Lomé, la saturation du corridor national au regard de la hausse du trafic portuaire due à la progression constante du trafic conteneurisé.

Dans la perspective de fluidifier le trafic surtout autour et à l'intérieur du port de Lomé, les pouvoirs publics togolais en partenariat avec le groupe Arise Integrated Industrial Platforms, se sont penchés sur la solution logistique de construire une plateforme à Adétikopé,

afin de réduire et d'optimiser les coûts. La mise en place de cette infrastructure logistique s'inscrit dans les projets du Plan National de Développement (PND), qui mise sur le port de Lomé pour propulser le Togo dans l'atteinte de ses objectifs de développement économique et social à l'échéance 2022. La construction du port sec dynamise le milieu avec de profondes mutations dans le domaine économique et social. Le port sec, moteur de développement, constitue une infrastructure logistique qui structure Adétikopé par la création des activités formelles et informelles.

L'objectif de cette étude est d'analyser les effets du port sec d'Adétikopé sur l'environnement local, qui était jusqu'en 2010, un milieu rural dominé par l'activité agricole. Cette étude met surtout l'accent sur les effets positifs du port sec d'Adétikopé, une périphérie au nord du Grand Lomé. Les grands bouleversements en cours dans le milieu grâce à la construction du port sec méritent d'être médités.

La démarche est basée sur les 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. Méthodologie de la recherche

1.1. La recherche documentaire

La réalisation de cette contribution nous a conduits à visiter des centres de documentation des entreprises et institutions de la place telles que le Port Autonome de Lomé (PAL), l'Université de Lomé, le Conseil National des Chargeurs du Togo (CNCT), le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) et le Ministère en charge des Travaux Publics et des Transports (MTPT). La revue de littérature a permis de recueillir des données existant sur le trafic portuaire, les procédures administratives en matière d'importation et d'exportation au Togo, de consignation, de manutention et de transit des marchandises conteneurisées. La démarche méthodologique adoptée a permis d'analyser en profondeur la question des ports secs au Togo.

1.2. L'observation de terrain

L'observation directe sur le terrain a été indispensable. Elle a consisté à l'observation des installations portuaires et du port

sec, qui renseigne davantage sur la modernisation du port avec la construction des magasins, des espaces de stockage, d'un parking pour camions, ainsi que le développement des activités formelles et informelles dans la périphérie nord de Lomé.

1.3. Travaux de terrain

Les travaux d'enquêtes ont été menés de deux manières différentes, à savoir les enquêtes par entretien et les enquêtes par questionnaire.

1.3.1. Enquêtes par entretien

Le guide d'entretien a contribué à la collecte des données. L'échantillon des entretiens est composé de façon raisonnée par les principaux groupes que sont les douaniers (8) qui travaillent au port sec d'Adétikopé, les gérants de commerces informels (28), les membres des associations professionnelles (18), les opérateurs de terminaux (06), les transitaires agréés et non agréés (7) et les chargeurs (09). Au total, 76 individus ont été mobilisés pour les entretiens.

1.3.2. Enquêtes par questionnaire

Elles ont consisté à faire remplir des questionnaires administrés aux usagers du port sec, aux commerçants de rue et aux populations riveraines. Un taux de sondage de $\frac{1}{2}$ a été appliqué à la population mère. L'échantillon des enquêtes par questionnaire est composé de manutentionnaires (35), de transporteurs et de chauffeurs routiers (37) ainsi que les restauratrices (26) qui opèrent le long de la Route Nationale n°1, entre les stations Total et Oando. Afin de recenser les effets du port sec sur la structuration de l'espace, sur les migrations et sur les conditions de vie, la population riveraine de cette infrastructure logistique (92) a été interrogée. Au total, 190 individus sont concernés par les enquêtes à l'aide d'un questionnaire.

1.4. Matériel

Le traitement des données a été effectué avec les logiciels QGIS 2.14, SPSS et Microsoft Excel et Word. Le logiciel QGIS 2.14 a permis la réalisation des cartes de l'étalement du Grand Lomé, et d'Adétikopé puis de la situation géographique du port sec. Microsoft Excel et Word ont permis respectivement la réalisation des graphiques et

le traitement du texte. Le GPS a servi à relever les coordonnées géographiques du port sec. Le calcul des moyennes et des fréquences a été effectué à l'aide du logiciel SPSS (Statistical Package for Social Sciences).

2. Le dynamisme du port de Lomé et la nécessité de la création d'un port sec

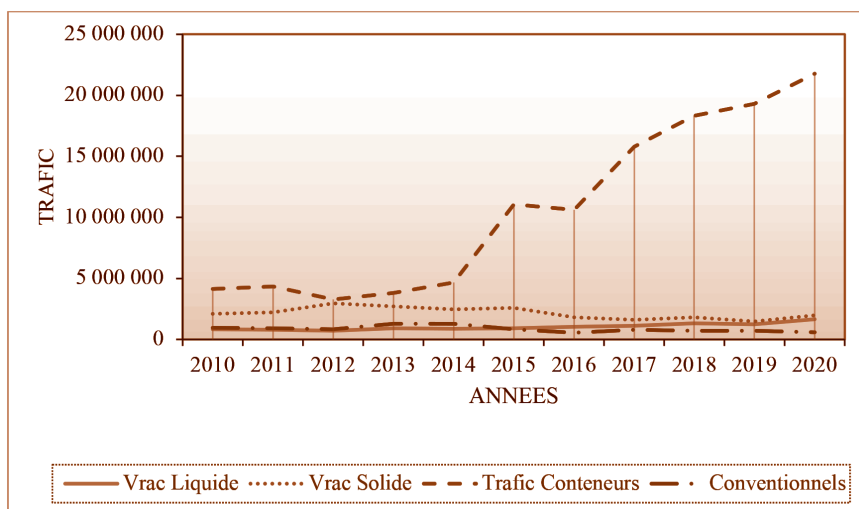
Dans la droite ligne de l'axe un (1) du Plan National de Développement (PND) qui ambitionne de faire du Togo un hub logistique d'excellence et un centre d'affaires de premier ordre, il est construit en 2020, un port sec dans la périphérie nord de Lomé, précisément à 27 km au nord de la capitale togolaise. Cette plateforme est une zone industrielle et de services logistiques intégrés. Elle constitue un investissement majeur dans la politique de développement du Togo inscrite dans le PND 2018-2022.

2.1. Le port sec dans le PND, une réponse à la hausse du trafic du fret conteneurisé

Le trafic du fret a considérablement augmenté. Cette forte croissance est liée à la crise économique de 2008 qui a frappé les pays développés, comme l'ont souligné Flavient Lohoua Dago et N'Guessan Joseph Hassy Kablan (2018, p. 31) :

« À partir de cette année, les grands armateurs intensifient leurs activités sur le continent africain en général et en particulier en Afrique de l'ouest dont la croissance économique ne cesse d'augmenter depuis 2010. Elle est devenue une destination phare pour les grands armateurs qui ont procédé à la restructuration de leurs services de desserte en direction de la sous-région. »

L'intensité des activités des armateurs sur la côte ouest-africaine a favorisé l'accroissement du trafic des marchandises. De 3,8 millions de tonnes en 2010, le trafic global du port de Lomé est passé à 25,5 millions de tonnes en 2020. En dix ans, le trafic global a été multiplié par 6,7. Il a connu une croissance de 571,05 % au cours de la même période comme l'indique la figure 1.

Figure 1 : Evolution du trafic en tonne (2010-2020)

Source : Port Autonome de Lomé, 2021

La figure 1 montre que le port de Lomé a connu des augmentations substantielles dans le domaine du fret conteneurisé. « En dix ans, le port de Lomé a multiplié par 5,32 ses manutentions conteneurisées avec 21,8 millions de conteneurs Équivalent Vingt Pieds (EVP) en 2020, contre 4,1 conteneurs EVP en 2010 » (Port Autonome de Lomé, 2021, p. 5). La croissance du trafic conteneurisé a été plus forte que dans les autres ports de la sous-région ouest africaine. « Le Togo pourra ainsi tripler le fret à destination des pays de l'hinterland, en portant le volume de marchandises qui transitent, de 4,1 millions de tonnes en 2010 à 10,230 millions d'ici l'an 2040 » (Port Autonome de Lomé, 2021, p. 7).

En Afrique, le port de Lomé est le 5^e au classement des principaux ports à conteneurs. La croissance du trafic de conteneurs a été deux fois celle de la moyenne régionale en Afrique de l'Ouest. « L'augmentation du trafic conteneurisé a été tirée par une croissance économique rapide en Afrique subsaharienne, une forte tendance à la hausse du commerce mondial, la privatisation des ports et l'arrivée de navires porte-conteneurs modernes » (Ocean Shipping Consultants, 2018, p. 2). Selon Messan Lihoussou (2018, p. 260), « elle est également liée aux lourds investissements de modernisation, surtout avec la mise en service de Lomé Container Terminal (LCT) ». La forte croissance du fret conteneurisé a entraîné une demande supplémentaire sur la capacité du port de Lomé. La conges-

tion de l'espace portuaire et péri-portuaire constitue un facteur pesant sur la vie économique du port de Lomé. Elle restreint le volume du marché et l'accessibilité à certaines activités économiques telles que la manutention, le stockage et le parking pour les camions. Le port de Lomé dont la compétitivité est étroitement liée à son accessibilité est un exemple palpable.

Le port de Lomé consolide son statut de hub régional grâce au transbordement. Les ports de Cotonou, d'Abidjan, de Tema, de Lagos et de Libreville sont desservis à partir du port de Lomé grâce au transbordement. Pour renforcer sa position au cœur de la concurrence régionale croissante, le port de Lomé a mis en place une plateforme logistique à Adétikopé dans la périphérie nord de Lomé. Ce port sec qui est situé dans l'enceinte de la Plateforme Industrielle d'Adétikopé (PIA) permettra de décongestionner le port de Lomé des conteneurs qui sont en transit. Il permettra surtout au Togo d'atteindre son ambition de devenir le hub logistique de l'Afrique de l'Ouest. Le port sec va accélérer et fluidifier les opérations de manutention au Port de Lomé.

2.2. Le terminal intérieur d'Adétikopé pour désengorger le port de Lomé

Les ports de la Côte Ouest-Africaine (COA) à savoir Dakar, Abidjan, Tema, Lomé, Cotonou et Lagos, desservent un vaste arrière-pays commun, constitué de quatre États sans façade maritime que sont le Tchad, le Niger, le Mali et le Burkina Faso (Messan Vimenyo, 2006, p. 125). Les acteurs économiques de ces pays dits enclavés développent à leur tour des stratégies, pour obtenir de meilleures offres logistiques, et mettent ainsi en compétition les ports (Messan Lihoussou, 2014, p. 255).

Les ports secs sont reconnus comme instrument de la fluidité logistique et outil de marquage territorial des ports dans l'arrière-pays concurrentiel (Messan Lihoussou & Sabine Limbourg, 2017, p. 2). Adétikopé représente une extension de la ville de Lomé. Ce milieu fait partie du Grand-Lomé. La disponibilité de l'espace constitue un atout dans la construction de cette infrastructure portuaire. « La plateforme logistique d'Adétikopé est issue d'un partenariat entre la République Togolaise et Arise IP. L'investissement total s'élève à 130 milliards de FCFA » (Port Autonome de Lomé, 2020, p. 11). « D'une superficie de 12 hectares, ce port sec a la capacité de recevoir 12 500 conteneurs Equivalent Vingt Pieds (Port Autonome de

Lomé, 2020, p. 2). Il est doté d'un équipement qui comprend les matériels de manutention et un système de gestion des terminaux. Il comprend également une zone dédiée aux frigos avec des points de connexion, une zone aménagée spécialement pour le stockage des équipements ultra-modernes et une aire moderne de dépotage et d'empotage de 1,75 hectare. Un Parking d'une capacité de plus de 500 camions, accueille déjà des camions à destination des pays de l'hinterland.

Appelé aussi Inland Container Depot (ICD), le nouveau terminal situé sur le corridor Lomé-Ouagadougou-Niamey est couplé d'une zone de stationnement exclusivement dédiée aux véhicules de transport en provenance et à destination du Port autonome de Lomé, des Régions économiques du Togo et des pays sans littoral. Ce port sec et franc sera le seul lieu de livraison, de stockage et d'accomplissement des formalités douanières à l'importation et à l'exportation, des marchandises sous régime douanier suspensif, celles sous magasins et aires de dédouanement, en transit ou en provenance des pays du Sahel aux fins de leur exportation par voie maritime.

Le port sec d'Adétikopé servira à désengorger le Port Autonome de Lomé. Il permettra de développer les échanges intra-africains et d'assurer la montée en gamme du commerce sur le continent en rendant les économies moins dépendantes de l'extérieur. Cette infrastructure servira également à redynamiser et consolider les acquis du transport routier avec les pays de l'hinterland que sont surtout le Burkina Faso, le Niger et le Mali. Ce dispositif permettra à termes de décongestionner le port de Lomé et de rendre moins encombrante la circulation dans le Grand Lomé. La mise en place de ce parc logistique contribuera à garantir une rapidité de livraison et une meilleure gestion du temps. Il permettra d'améliorer sensiblement les performances du Port de Lomé.

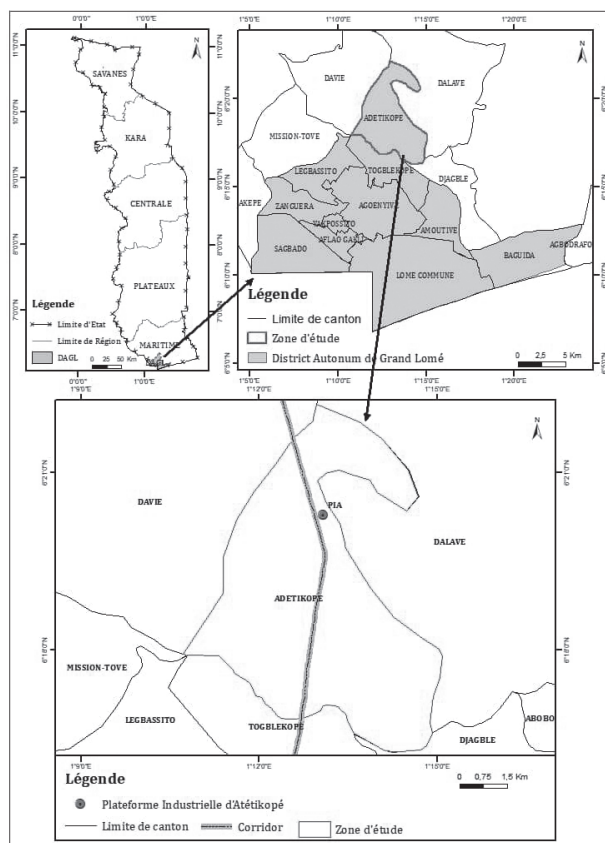
2.3. Le port sec au service du développement d'Adétikopé

Avec la construction du port sec, de nouvelles sociétés s'installent à Adétikopé par souci de dynamisme et d'économie. Elles préfèrent louer des locaux ou construire les magasins, les bars, les boutiques, les entrepôts et parkings dans un rayon de 5 km du port sec. La notion de proximité est un facteur important pour ces entreprises. Les localités de Dalavé et de Davié situées dans le rayon du port sec seront prises d'assaut par les différents acteurs du port sec.

2.4. L'implantation d'un port sec à Adétikopé : un nouveau facteur de croissance démographique et d'étalement du Grand Lomé

En 2020, une zone industrielle qui renferme un port sec est implantée à Adétikopé, une localité de la Préfecture d'Agoènyivé, située à 27 km au nord de Lomé sur le corridor routier Lomé-Cinkassé (Figure 2).

Figure 2 : La situation géographique du port sec d'Adétikopé



Source : Direction Générale de la Cartographie Nationale, 2019 et les travaux de terrain, 2021

La figure 2 montre que le port sec d'Adétikopé est situé entre 6°20'5 » de latitude Nord et 1°13'4 »E longitude Est. Ce port sec qui est la principale infrastructure de la zone industrielle entraîne d'importantes mutations sur le plan socio-économique et spatial.

La création de l'unité industrielle comportant le port sec et l'existence d'une réserve foncière relativement importante à Adétikopé, confèrent au périmètre d'implantation de l'unité industrielle un statut très attractif à partir de 2020. L'unité industrielle est devenue un élément catalyseur de la ruée des promoteurs immobiliers, des spéculateurs fonciers dans le milieu, notamment dans un rayon de 5 km de cette plateforme. En 2010, le prix des parcelles de 600 m² varient entre 5 et 6 millions de FCFA (Follygan Hétchéli et Iléri Dandonougbo, 2017, p. 317). En 2020, ce prix se situe entre 6,5 et 7,5 millions de FCFA. Entre 2021 et 2025, dans les environnants immédiats du port sec, les prix des parcelles pourront flamber de plus de 60 %.

Avec l'implantation de ce port sec, le secteur constitue surtout à partir de 2020, un véritable enjeu financier d'autant qu'elle se situe sur la Route Nationale n°1 qui permet un accès facile au centre-ville de Lomé. À partir de 2020, de nouveaux immeubles ont été construits dans les localités de Davié et Dalavé. « Plus de 89 % de ces immeubles ont des fonctions résidentielles, administratives (privées ou publiques), d'enseignement (écoles privées), de soins (cliniques), commerciales, financières et hôtelières » (Komivi Amouzoukpo, 2021, p. 148). De quelques maisons traditionnelles en banco à l'origine au XVII^e siècle, le milieu va en une décennie (2010-2020), servir d'assiette à plus de 2 325 parcelles de 300 m² et 600 m² pour des habitats individuels et de location (Koudjo Mawougouan, 2020, p. 78).

La population s'accroît rapidement à Adétikopé. En 1981, selon RGPH1 (1981), la localité était un gros village qui comptait 633 habitants avec des constructions en mitages et qui évolue pour atteindre 20 238 habitants en 2010, 32 825 habitants en 2019 et 68 570 habitants en 2035 (Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques et Démographiques, 2020, p. 2) selon les estimations. « La population a été multipliée par 54 en 39 ans (Koudjo Mawougouan, 2020, p. 46). Selon les travaux de terrain, en 2020, le milieu a enregistré 1 230 immigrants contre 602 en 2019. Ces immigrants viennent des autres localités du pays et des pays limitrophes du Togo. Le doublement des immigrants en une année seulement marque l'intérêt accordé à ce milieu par les populations. À ce rythme, en 2035, la population devrait dépasser 68 570 habitants pour atteindre 79 895 habitants.

Dans un rayon de 5 km du port sec, 1 675 immeubles achevées et habitées, 1 436 immeubles qui sont encore en chantier et 2 375 parcelles clôturées mais inhabitées ont été enregistrés au cours des travaux de terrain. Il s'agit selon Komivi Amouzoukpo (2021, p. 148)

des habitations de haut standing qui montrent l'évolution du paysage dans ce rayon du port sec (Photos 1 et 2).

Photo 1 : Maison résidentielle à Adétikopé



Photo 2 : Hôtel Amoukadi à Adétikopé

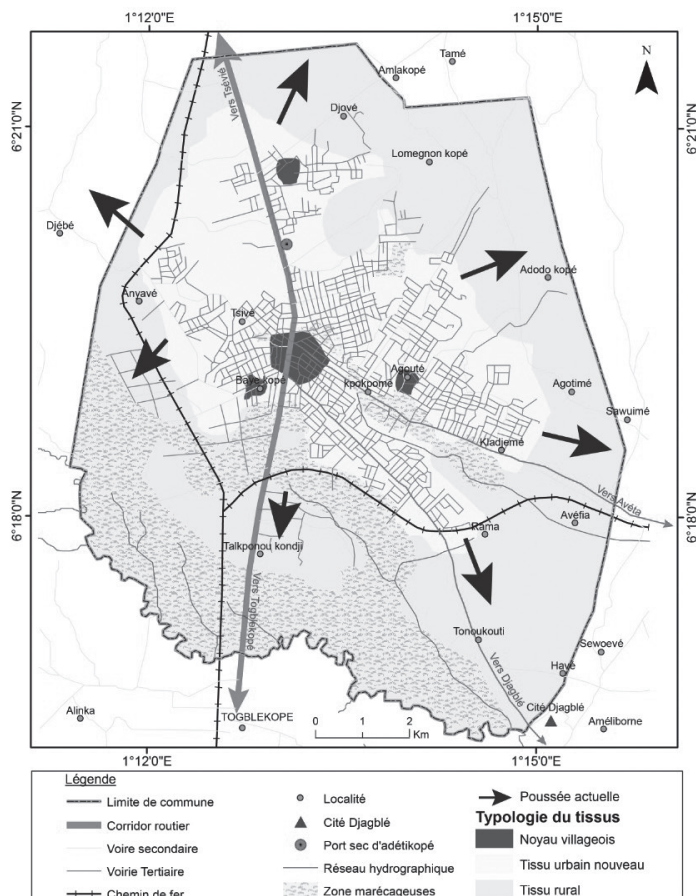


Source : Iléri Dandonougbo, octobre 2021

Les photos 1 et 2 montrent une maison résidentielle à R+2 et un hôtel dénommé Amonkadi à R+2. La vocation de plus en plus confirmée d'Adétikopé comme « zone d'habitat » de la capitale pour les milliers de travailleurs qui s'y rendent chaque jour et l'implantation du port sec ont incité à la création des infrastructures modernes.

Adétikopé, une périphérie du Grand Lomé, s'étale et grignote les espaces ruraux des localités de Davié et de Dalavé (Follygan Héchéli, Iléri Dandonougbo, Awusu Kodjo Biakouye, 2019, p. 319). Avec la mise en place de ce port sec, ces villages seront totalement absorbés par Adétikopé d'ici à 2025, comme l'indique la figure 3.

La figure 3 montre que l'étalement spatial d'Adétikopé se fait dans toutes les directions que sont le nord, le nord-est, le nord-ouest, le sud, le sud-est et le sud-ouest. Le rythme d'extension de ce milieu qui est de 1 380 ha/an en 2010 est passée à 5 480 ha/an en 2020 (Koudjo Mawougan, 2021, p. 56) et pourra atteindre 16 450 ha/an en 2025. Entre 2010 et 2020, cette vitesse a quadruplé. De 2020 à 2025, soit en 5 ans seulement, la vitesse d'extension va tripler, témoignant de l'impact de cette infrastructure logistique sur le milieu.

Figure 3 : L'étalement spatial d'Adétikopé

Source : Direction Générale de la Cartographie Nationale, 2019
et les travaux de terrain, 2021

L'extension spatiale d'Adétikopé se fait essentiellement le long de la RN°1 au nord (Lomé-Cinkassé), de la voirie secondaire et tertiaire. La RN°1 constitue l'axe de transit des marchandises du port de Lomé vers les pays sans littoral. Le chemin de fer qui devrait servir à acheminer des quantités importantes de marchandises vers le terminus Blitta est en déclin. Le projet d'interconnexion des lignes de fer en Afrique de l'Ouest est resté sans suite. Dans cette sous-région, le déclin du trafic ferroviaire est lié à la mauvaise gestion ou au démantèlement du rail dans certains pays comme le Togo et le Bénin vers la fin du XX^e siècle. Il est dû aussi à l'absence d'une

planification intelligente des réseaux de transports qui favoriserait le transport multimodal et à la cherté du passage portuaire (Messan Lihoussou, 2018, p. 264). Cela renforce et confirme le poids écrasant de la route dans le transit des marchandises. Au Togo, la RN°1 bitumée constitue la principale voie structurante du pays et longe longitudinalement Adétikopé sur une distance de 9 km. Les activités économiques étroitement liées au port sec naissent le long de cet axe revêtu.

3. Émergence de nouvelles formes d'activités économiques et développement du commerce informel

La forte capacité d'absorption du port sec d'Adétikopé montre qu'elle est une source de création d'emplois pour les jeunes. Le port sec qui est le lieu de débarquement des marchandises importées avant leur transit, entraîne une dynamique économique avec la création de nouvelles formes d'activités. Adétikopé devient un entremêlement d'activités maritimes, industrielles et commerciales. Le chargement et le déchargement des conteneurs, l'enregistrement, l'assurance, le dédouanement à l'importation et à l'exportation, le stockage, la livraison, le transport en transit et la consignation, sont de nouvelles formes d'activités dans le milieu. Toutes ces activités ont besoin de la main-d'œuvre afin d'exécuter les tâches. Les unités industrielles de transformation des matières premières agricoles, notamment le coton (*Gossypium arboreum*), le soja (*Glycine max*), la farine de maïs (*Zea mays*) et le manioc (*Manihot esculenta*), qui occupent un espace de 200 000 m² dans l'enceinte de la plateforme, sont des opportunités de création des emplois dans le milieu. Entre 2021 et 2025, le port sec d'Adétikopé pourra créer 35 000 emplois directs et indirects (Port Autonome de Lomé, 2021, p. 5). En Côte d'Ivoire, le port sec de Ferkessédougou dont les travaux ont été lancés, projette de créer 71 000 emplois directs et indirects (Port Autonome d'Abidjan, 2021, p. 3) et celui de Tamba au Sénégal a prévu une création de 45 000 emplois (Port Autonome de Dakar, 2021, p. 1).

Selon le rapport de la Délégation à l'Organisation du Secteur Informel (DOSI, 2016, p.2), « au Togo, l'informel est devenu un secteur refuge pour 80 % de la population active et 87 % de la population urbaine en 2015 ». Cette situation est liée à la crise de l'emploi dans le secteur classique. En 2019, 1,9 million de jeunes sont demandeurs d'emploi sur la population totale jeune (15 à 34 ans) de 2,8 millions (Agence Nationale pour l'Emploi, 2020). L'informel

dans les environs du port sec d'Adétikopé « est considéré comme une solution pour les sans-emplois qui ne voient l'amélioration de leur condition de vie que dans des activités du micro-commerce» (Follygan Héthéli et Iléri Dandonougbo, 2018, p. 45).

Dans les environs du port sec, les activités informelles, génératrices de revenus sont très dynamiques (Photos 3 et 4).

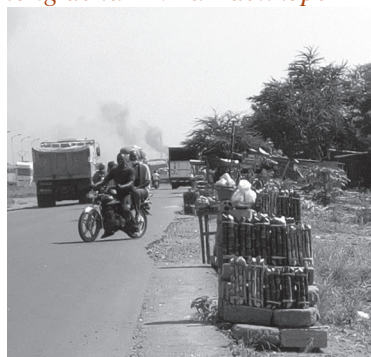
Photo 3 :

La vente de pain le long de la RN1



Photo 4 :

La vente de canne à sucre le long de la RN1 à Adétikopé



Source : Iléri Dandonougbo, octobre 2021

Les photos 3 et 4 montrent les points de vente de pain et de canne à sucre le long de la Route Nationale n°1 à Adétikopé. Les habitants développent les activités de restauration de rue, afin de satisfaire la forte demande du personnel du port sec. La vente à la sauvette assurée à 85 % par des jeunes, se développe le long du corridor de transit entre les Stations-services Total et Oando. À partir de 2020, sur ce tronçon de 2,5 km, de nouveaux points de vente ont été enregistrés comme l'indique le tableau 1.

Tableau 1 : Les nouveaux points enregistrés à partir de 2020

Type d'activités	Points de vente
Cabine de crédits TogoCom et Moov, et de transfert d'argent Flooz et Tmoney	8
Centre d'impressions et de photocopies	7
Maquis	5
Vente de pain	12
Vente de canne à sucre	15
Vente de fruits	16
Vente de boisson locale	14
Vente de viande de porc	8
Vente de viande de chien	6
Quincaillerie	19
Boutique de vêtements	11
Atelier de mécanique	6
Atelier de couture	12
Atelier de coiffure	9
Atelier de menuiserie aluminium	3
Atelier de vulcanisation	3
Atelier de mécanique-soudure	4
Atelier de fabrication de brique	3
Cabinet d'étude topographique	4
Total	165

Source : Travaux de terrain, 2021

D'après le tableau 1, 138 points de vente ont vu le jour le long de ce tronçon à partir de 2020. Ces activités informelles constituent un moyen de survie quotidienne pour les différents acteurs. À court terme, elles réduisent de 12% le chômage des jeunes du milieu. Les unités industrielles implantées dans le cadre du port sec ont besoin d'ouvriers et de spécialistes qualifiés. Ces industries constituent des sources d'emploi très importantes pour les jeunes togolais. Les services bureautiques et financiers, de communication, de transport, de restauration et l'hôtellerie, sont des offres qui seront plus représentées aux alentours du port sec d'ici à 2025.

Conclusion

Le port de Lomé se situe à la première position des ports de transit en 2020 avec 26 millions de tonne (Port Autonome de Lomé, 2021, p. 5). La forte compétition avec les autres ports pour la position de hub port sur la côte ouest africaine, le repositionnement des autres ports de la sous-région sur le trafic de transit et de transbordement, mettent en difficulté le port de Lomé. L'insuffisance des magasins et des espaces de stockage dans la zone portuaire et péri-portuaire et surtout l'engorgement du port de Lomé, ont poussé les autorités à mettre en place un port sec à Adétikopé.

Ce port sec vise également à contrebalancer la forte concurrence des autres ports de la sous-région. Pour le Togo et le milieu concerné, cette plateforme constitue une source de développement. Elle participe au changement du paysage d'Adétikopé par la construction d'infrastructures modernes. Elle va créer d'ici à 2025, 35 000 emplois directs et indirects. Cette étude a manqué de prendre en compte les effets pervers de la construction de ce port sec sur le milieu d'étude. Ces effets néfastes feront l'objet de réflexions ultérieures.

Références bibliographiques

- AGENCE NATIONALE POUR L'EMPLOI, 2020. Offres d'emploi et recrutement au Togo, Agence Nationale pour l'Emploi, Lomé, 7 p.
- AKAMEBOU Kossivi Daniel, 2017. *Contribution à l'amélioration de la fluidité à l'intérieur du Port Autonome de Lomé*, Mémoire de licence professionnelle, Ecole Des Cadres, Lomé, 66 p.
- AMOUZOUKPO Komivi, 2021. *Dynamique résidentielle, mutations socio-spatiales et environnementales à Agoènyivé (périphérie nord de Lomé au Togo)*, thèse de doctorat unique de géographie, université de Lomé, Lomé, Togo, 323 p.
- DAGO Flavient Lohoua et KABLAN N'Guessan Joseph Hassy, 2018. Les stratégies d'intégration des ports ouest-africains dans les réseaux des opérateurs mondialisés, In : *moderniser les ports ouest-africains, Enjeux et perspectives*, Éditions Management et Société (EMS), Caën, pp. 27-40.
- DYNAMAR, 2018. *Le Port Autonome de Lomé est numéro un en Afrique de l'Ouest*, Rapport analytique sur le port de Lomé, 5^e édition, 2 p.
- HETCHELI Follygan, DANDONUGBO Iléri, BIAKOUYE Awusu Kodjo, 2017. « Du village à l'espace périurbain : mutations socio-économiques du canton d'Adétikopé, un territoire sous influence de Lomé (Togo) », In : *Notes scientifiques, homme et société*, Revue de la Faculté des Sciences de l'Homme et de la Société, Université de Lomé, Lomé, Numéro spécial, pp. 311-334.
- HETCHELI Follygan, DANDONUGBO Iléri, 2017. « Interfaces portuaires et recompositions spatiales : contribution du terminal du sahel à la dynamique spatiale et socio-économique de Togblékopé (périphérie nord de Lomé) », In :

- Le port dans la ville*, Éditions Management et Société (EMS), Cormelles-le-Royal, pp. 175-195.
- HETCHELI Follygan, DANDONUGBO Iléri, 2018. « Le travail au port autonome de Lomé (Togo) : acteurs et organisation des activités économiques », In : *Le port dans la ville*, Éditions Management et Société (EMS), Cormelles-le-Royal, pp. 35-58.
- INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ETUDES ECONOMIQUES ET DEMOGRAPHIQUES, 2020. Estimation de la population de l'agglomération de Lomé, Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques et Démographiques, Lomé, 11 p.
- KANGA Konan Victorien et N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard, 2017. Activités portuaires et mutation de l'espace communal à Port-Bouët, In : *le port dans la ville*, Editions Management et Société (EMS), Cormelles-le-Royal, pp. 153-173.
- LIHOUSSOU Messan et LIMBOURG Sabine, 2017. « Rail-road terminals location with interconnected rail network of West African countries », *BIVEC/GIBET Transport Research Days*, pp. 1-5.
- LIHOUSSOU Messan, 2018. « Terminaux intérieurs et entrepôts modernes dans la richesse de l'arrière-pays du port de Cotonou (Bénin) », In : *moderniser les ports ouest-africains, Enjeux et perspectives*, Éditions Management et Société (EMS), Caën, pp. 253-276.
- MAWOUGAN Koudjo, 2020. *Impacts des migrations résidentielles des centres urbains de Lomé sur la commune d'Agoé-Nyivé 6 au Togo*, mémoire de master de géographie, Université de Lomé, Lomé, 119 p.
- OCEAN SHIPPING CONSULTANTS, 2018. Diagnostics des infrastructures nationales en Afrique, Au-delà des goulots d'étranglement : Les Ports en Afrique subsaharienne, document de référence, Banque Mondiale, 9 p.
- PORT AUTONOME D'ABIDJAN, 2021. *Rapport annuel d'activités 2021*, Port Autonome d'Abidjan, Abidjan, 13 p.
- PORT AUTONOME DE DAKAR, 2021. *Rapport annuel d'activités 2021*, Port Autonome de Dakar, Dakar, 13 p.
- PORT AUTONOME DE LOME, 2020. *Rapport annuel d'activités 2020*, Port Autonome de Lomé, Lomé, 23 p.
- PORT AUTONOME DE LOME, 2021. *Rapport annuel d'activités 2021*, Port Autonome de Lomé, Lomé, 17 p.
- VIMENYO Messan, 2006. *Le port de Lomé et son arrière-pays*, Thèse de doctorat unique de géographie, option géographie des transports, Université de Lomé, Lomé, 344 p.

Chapitre 7.

La Zone Economique à Régime Privilégié (ZERP) de Nkok et le port commercial d'Owendo : une complémentarité dans le traitement du fret à l'exportation ?

Léandre Edgard NDJAMBOU

Résumé

Le domaine portuaire d'Owendo, exploité à partir de 1974 à une vingtaine de kilomètres au Sud de Libreville (capitale du pays), a connu une croissance spatiale à la faveur des aménagements successifs. En parallèle, la mutation institutionnelle, imposée par les nouvelles exigences managériales, fit passer les ports gabonais d'une tutelle exclusivement publique, assurée par l'Office des Ports et Rades du Gabon (OPRAG), à diverses entités mises en concession pour des périodes plus ou moins longues. Ces différentes évolutions ont contribué à rétrécir la marge de développement spatial en continu d'Owendo, sans pour autant engendrer significativement une fluidité des démarches administratives accomplies par les chargeurs, faute d'un guichet unique portuaire.

La présente étude est articulée autour de la relation qui existe désormais entre l'infrastructure d'Owendo et la Zone Economique à Régime Privilégié de Nkok. La méthodologie retenue s'appuie sur un corpus axé autour des enquêtes de terrain (entretiens semi-directifs réalisés auprès de 50 personnes). Les enquêtes menées montrent que cette plateforme multimodale, située dans la banlieue Sud-Est de la capitale gabonaise, joue pleinement le rôle

d'« avant-port » d'Owendo, pour certaines cargaisons arrivant de l'hinterland, via une connexion routière, ferroviaire et fluviale. Les facilités qu'offre alors la ZERP aux usagers, principalement le port sec, le parc à bois, le quai fluvial (en cours de réalisation), les grands espaces à usages divers connectés aux TIC et surtout le guichet unique fonctionnel, expliquent le dynamisme de cet espace, dont les exportations transitent par le port commercial d'Owendo.

Mots-clés : port, Owendo, Nkok, guichet unique, Gabon, arrière-pays, exportations.

Abstract

The Privileged Economic Zone (ZERP) of Nkok and the commercial port of Owendo: a complementarity in the processing of export cargo?

The Owendo port area, operated from 1974 about twenty kilometers south of Libreville (country's capital) has experienced spatial growth in favour to successive developments. At the same time, the institutional change, imposed by the new managerial requirements, put the Gabonese ports from an exclusively public supervision, provided by the "Office des Ports et Rades du Gabon" (OPRAG), to various entities under concession for periods more or less long. These various developments have contributed to narrowing Owendo's continuous space development margin without significantly creating a fluidity in the administrative procedures carried out by shippers, due to the lack of a one-stop-shop port.

This study is structured around the relationship that now exists between Owendo's infrastructure and the Privileged Economic Zone of Nkok. The methodology adopted is based on a corpus focused on field surveys (semi-structured interviews carried out with 50 people). The surveys carried out show that this multimodal platform, located in the south-eastern suburb of the Gabonese capital, fully plays the role of Owendo's "front port", for certain cargoes arriving from the hinterland, via a connection road, rail and river. The facilities that the ZERP then offers to users, mainly the dry port, the timber yard, the river quay (under construction), the large spaces for various uses connected to ICTs and above all the functional one-stop-shop, explain the dynamism of this space, whose exports pass through the commercial port of Owendo.

Keywords: port, Owendo, Nkok, one-stop-shop, Gabon, hinterland, exports.

Introduction

Les plus hautes autorités gabonaises ont fondé les grands axes du développement économique du pays sur les quatre piliers du Plan Stratégique Gabon Emergent (PSGE) que sont *le Gabon vert, le Gabon industriel, le Gabon des services et le Gabon bleu*. Ainsi ont-elles tenu compte des atouts dont dispose le sol, le sous-sol et les espaces maritimes, fluviaux, lacustres et lagunaires nationaux pour matérialiser cette nouvelle orientation de l'essor national par une amorce de l'industrialisation des ressources locales. En effet, consécutivement à la décision prise en 2010 d'interdire l'exportation des bois sous forme des grumes notamment, les Responsables du Gabon ont créé, dès 2011¹, une Zone Economique à Régime Privilégié (ZERP) dans la région de Libreville. Voué à devenir un vaste site industriel et d'exportation national, Nkok s'est progressivement affirmé comme le réceptacle de l'essentiel des grumes qui avaient jadis pour exécutoire le site d'exportation d'Owendo. Abritant désormais des usines (d'origines diverses) de transformation de bois, de fer, d'aluminium, elle reçoit en même temps des unités de fabrication des médicaments génériques, des batteries, dont l'essentiel de l'activité est exporté, condition *sine qua non* pour bénéficier des divers avantages fiscalo-douaniers.

Au Gabon où les deux ports commerciaux (Owendo et Port-Gentil) peinaient à accroître les exportations des produits transformés, jusqu'en 2010 faute d'unités de transformation de grande envergure, la réalisation de la Zone Economique Spéciale (ZES) a été salulaire à plus d'un titre. En effet, en même temps qu'elle donnait du contenu aux trois premiers piliers du PSGE, elle complétait le quatrième pilier par la connexion qui est désormais établie entre ce site et le domaine portuaire d'Owendo. La réflexion que nous consacrons à l'étude de cette nouvelle plateforme multimodale se résume d'abord à une interrogation centrale : *Quels sont les facteurs qui amènent à considérer la plateforme multimodale de Nkok comme une infrastructure complémentaire du domaine portuaire de la capitale gabonaise ?* À cette question principale s'ajoutent les deux interrogations subsidiaires suivantes : *Quels sont les atouts qui fondent principalement l'attractivité de la ZERP, au point d'en constituer l'« avant-port » dans le traitement de certaines cargaisons à l'expor-*

1 Cette création est prévue par le Décret 0931/PR portant promulgation de la loi n°010/2011 du 18 juillet 2011 portant réglementation des Zones Economiques à Régime Privilégié (ZERP) en République Gabonaise et le Décret n°0461/PR/MPITPTHTAT du 10 octobre 2012 portant création et organisation de la Zone Economique à Régime Privilégié de Nkok.

tation ? Comment est organisée, sur ce site, l'activité logistique multimodale en provenance de l'hinterland et à destination d'Owendo ?

Ces différents questionnements ont permis de dégager une hypothèse de travail : *Les atouts naturels du site, la connexion à l'hinterland et au domaine portuaire d'Owendo à travers les dessertes routière, ferroviaire et fluviale, ainsi que les divers avantages fisca-lo-douaniers consentis aux entreprises exportatrices implantées au sein de la ZERP, participent de l'attractivité de Nkok.*

L'objet de cet article est de mettre en relief la réussite de ce projet, qui est le fruit d'un Partenariat Public-Privé, en montrant l'importance croissante de la transformation locale des matières premières, singulièrement l'industrialisation de la filière bois. Elle a aussi pour objectif de présenter l'impact qu'ont désormais, sur les exportations et l'organisation spatiale du port commercial d'Owendo, les stratégies économique, commerciale et logistique déployées par les Autorités gabonaises et les entreprises concernées pour optimiser le fonctionnement de la ZES.

La méthodologie retenue dans le cadre de notre étude a d'abord consisté à éplucher l'essentiel des publications consacrées à la Zone Economique à Régime Privilegié (documents et publications officiels, mémoires d'étudiants, articles de presse écrite et en ligne...). Elle a ensuite intégré les enquêtes de terrain et les entretiens réalisés auprès des professionnels exerçant sur la plateforme. Ainsi avons-nous été amenés à interroger un échantillon de cinquante (50) personnes (tableau 1) sur 6 500 agents travaillant sur la plateforme. Le choix de cet effectif a été dicté par les réalités propres à Nkok. En effet, la majorité des employés sont des subalternes qui ne comprennent pas nécessairement les enjeux de leurs activités. On compte des employés d'origine asiatique (majoritairement Chinois et Indiens) qui sont souvent réticents à participer aux entretiens.

Bien qu'ayant permis de recueillir d'importantes données statistiques, les enquêtes de terrain ont aussi révélé un certain nombre de limites. Nous évoquons par exemple l'imprécision et/ou l'indisponibilité de certaines informations cruciales, mais jugées confidentielles, d'une source à l'autre. Il en est ainsi des cargaisons provenant de la ZERP et exportées par le port commercial d'Owendo. Pour y remédier, nous avons procédé à une compilation des sources et au recoupement des données pour disposer de statistiques qui reflètent plus ou moins la réalité.

Tableau 1 : Représentation de l'échantillon des personnes interrogées au sein de la ZERP

Branches d'activités	Personnels d'encadrement	Agents de maîtrise	Agents d'exécution
Administration de la ZERP et personnels des administrations membres du guichet unique	02	15	–
Port sec	01	03	03
Parc à bois	01	03	03
Entreprises forestières	03	05	05
Autres secteurs d'activités	02	02	02
Total	09	28	13

Source : Enquêtes de terrain, août 2021.

La réflexion que nous menons est d'abord centrée sur les mobiles qui ont présidé au choix du modèle d'investissement retenu et aux raisons d'implantation de la ZERP sur ce site. Elle aborde ensuite l'attractivité de la Zone Economique Spéciale ainsi que l'impact des activités qui s'y déroulent sur les exportations du port d'Owendo.

1. La ZES de Nkok ou la matérialisation des choix économiques et logistiques ambitieux

La ZERP de Nkok est née de la volonté des Pouvoirs publics gabonais de diversifier le tissu économique du pays, par un début de transformation locale des matières premières nationales. En effet, l'économie gabonaise demeure encore assez tributaire des ressources minières et pétrolières qui ont longtemps représenté jusqu'à 85% du budget de l'Etat². Il en est ainsi notamment des grumes de bois qui devaient désormais être industrialisées sous la forme des produits semi-finis et finis³, consécutivement à la mesure gouvernementale, prise en mai 2010, d'interdire l'exportation des grumes. Néanmoins,

2 La Banque mondiale estime qu'entre 2014 et 2019, le secteur pétrolier a représenté autour de 80 % des exportations nationales, 45% du Produit Intérieur Brut (PIB) et 60 % des recettes budgétaires de l'Etat gabonais, le 5ème producteur de pétrole africain. ...». In <https://afrique.latribune.fr> « Gabon industrie bois Nkok ».

3 <https://www.memoireonline.com/01/16/9374/Projet-d-amenagement-de-la-zone-conomique-speciale-de-N-Kok--bilan-partiel-et-perspectives.html>

la réalisation de ce projet ambitieux méritait d'attirer des capitaux, des investisseurs et des entreprises privées extérieures sur un site dédié. D'où le choix du groupe singapourien Olam International⁴ qui intervient, par le truchement de la société Gabon Special Economic Zone (GSEZ) SA⁵, comme partenaire de l'Etat gabonais dans ce projet développé sur un site proche de Libreville la capitale gabonaise.

1.1. La réalisation de la Zone Economique Spéciale Nkok ou l'aboutissement d'un Partenariat Public Privé exemplaire

Cette réalisation majeure est le fruit d'un Partenariat Public-Privé, conclu dès 2010 entre la République Gabonaise qui détient 38,50 % du capital, Olam International (40,50 %) et Africa Finance Corporation, qui entre dans le capital en 2016 (21 %)⁶. Le rapprochement entre les différentes entités a permis de créer une joint-venture de 140 millions d'euros, dénommée Gabon Special Economic Zone (GSEZ) SA, chargée de réaliser l'aménagement de la ZERP. Si les travaux de mise en valeur sur le site de Nkok, ont été lancés en 2010 (Tableau 2) et la livraison des premiers lots aux investisseurs enregistrés en 2014, les investissements ont continué.

Ainsi entre 2010 et 2018, GSEZ y a investi plus de 740 millions de dollars US (Tableau 2) dans le terrassement, l'aménagement des voiries, l'acquisition d'une autonomie en eau et en électricité⁷... Les investisseurs ont, quant à eux, consacré 580 millions de dollars US dans la construction et l'équipement des usines, principalement dans l'industrie du bois. Dans l'ensemble, au cours de la période considérée, la ZERP de Nkok aura attiré près de 700 milliards de francs CFA d'investissements directs émanant de diverses origines : Allemagne,

4 Olam est « un des leaders mondiaux qui intervient dans la chaîne d'approvisionnement des produits agricoles et agroalimentaires. Olam opère d'une façon intégrée. Elle commercialise plus de 20 produits dans 65 pays et emploie 18 000 personnes... ». In <https://www.agenceecofin.com> « Gabon : la zone de Nkok, un PPP avec Olam ».

5 La Zone Economique Spéciale du Gabon (GSEZ) a été rebaptisée Arise en référence à Arise holding, la filiale du Géant Olam. Elle se compose désormais de trois grands pôles distincts :

- Arise Port and Logistics (Arise P&L) ;
- Arise Integrated Industrial Platforms (AIIP) ;
- Arise Infrastructure services (AIS). In www.focusgroupemedia.com « Gabon : redynamisation de la zone économique spéciale du Gabon (GSEZ) ».

6 Enquêtes de terrain, août 2021.

7 D'après les informations recueillies sur le terrain, lors des enquêtes menées en août 2021, la ZES est pourvue de 70 MW qui lui sont fournis par une centrale électrique à deux combustibles, grâce à une ligne haute tension de 90 Kv. On peut aussi noter que 20 kV sont distribués à cinq stations zonales et, que le coût moyen de l'électricité est relativement bas, car il est acquis à 45 francs cfa / KWh, soit l'équivalent d'environ 0,70 euros. De même, 6 millions de litres d'eau sont disponibles quotidiennement pour couvrir les besoins de la ZERP.

Espagne, Portugal, France, Cameroun, Mali, Bénin, Inde, Malaisie, Chine...

Tableau 2 : La part prépondérante de GSEZ dans les investissements consacrés à la ZERP de Nkok entre 2010 et 2018

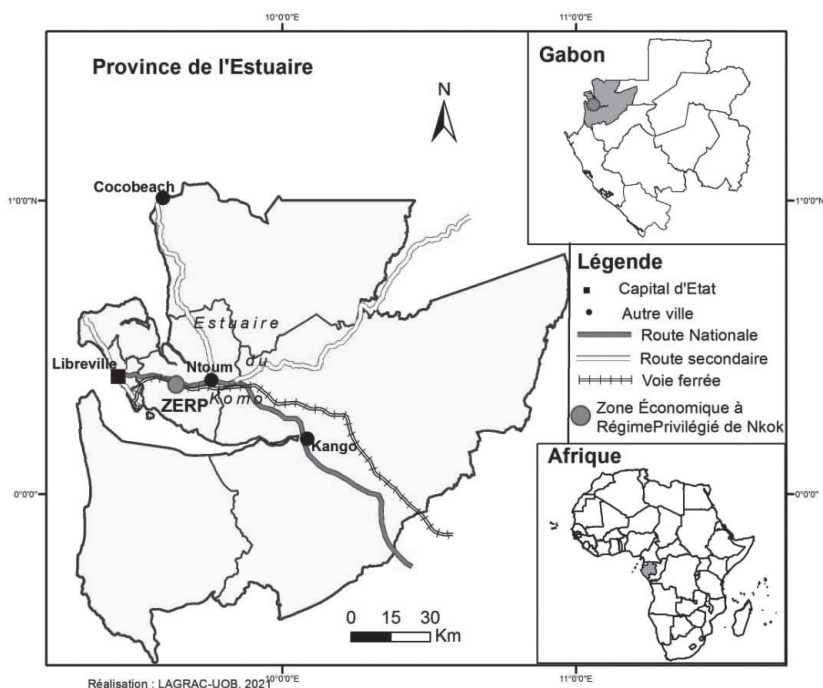
Dési- gna- tion	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Cumul
GSEZ (mil- lions de USD)	89,69	98,52	100	68,31	79,69	74,57	42,41	70,70	116,62	740,51
Investisseurs (millions USD)	–	–	–	–	–	120	80	180	200	580
Total	89,69	98,52	100	68,31	79,69	194,57	122,41	250,70	316,62	1 320,51

Source : <http://directinfosgabon.com> « Tableau de bord de l'économie ». Situation 2018. Perspectives 2019-2020. – p. 48.

1.2. Les sites de Nkok et d'Owendo connectés par des voies multi-modales

La ZERP de Nkok qui a été créée à 27 kilomètres de Libreville, est située dans la périphérie Est de la capitale politico-administrative du Gabon. Elle est limitée à l'Ouest par Bikélé, à l'Est par Nkoltang, au Sud par Owendo et au Nord par Essassa et Nkok. Distante de 15 kilomètres de la commune voisine de Ntoun (Figure 1) dont elle est rattachée administrativement (2^e arrondissement) depuis janvier 2013⁸, elle est intégrée au Département du Komo-Mondah, dans la Province de l'Estuaire⁹. La ZES est un vaste domaine couvrant une superficie globale de 1 126 hectares, dont l'aménagement se fait en deux temps.

8 Ordonnance n°7 /2013 du 21 février 2013 portant suppression du district d'Ikoy-Tsini et extension du périmètre de Ntoun.
9 <http://aazerp.ga> « AAZERP – Autorité Administrative Zone Economique spéciale de Nkok ».

Figure 1 : Localisation de ZERP de Nkok

Si la deuxième phase, de 506 hectares, est encore en cours de réalisation, la première, quant à elle, d'environ 620 hectares, est déjà opérationnelle. Elle comprend notamment :

- une zone commerciale de 15,4 hectares réservée aux services à l'exposition et à la commercialisation des produits « Made in Gabon » ;
- une zone résidentielle de 44 hectares affectée à différents standings de logements. À ce jour environ cinquante logements ont été construits ;
- une zone industrielle de 560 hectares, occupée à 90 % par des sociétés africaines, asiatiques et européennes qui opèrent dans la transformation du bois, la sidérurgie/métallurgie, l'agro-industrie, les matériaux de construction et la chimie.

Le domaine de Nkok est aujourd'hui implanté sur l'ancien site forestier qu'exploitait, dans les années 1938, l'Union des Compagnies Africaines Forestières (U.C.A.F) qui fut la deuxième usine de déroulage de bois du Gabon. Plus largement, ce site et ses environs ont une tradition d'accueil des sociétés d'exploitation forestière, puisque

outre l'U.C.A.F, il y a eu par le passé, singulièrement dans les années 1930, la présence de la Compagnie Forestière Gabonaise (C.F.G), la Société Industrielle de Bois du Gabon (SI.BO.GA)¹⁰. Désormais, parallèlement à la transformation des grumes, le site abrite une zone de stockage de la ressource (Photo 5, p. 173).

La ZERP est d'accès facile, car elle est située à la convergence de plusieurs voies de communication¹¹. Tout en étant connectée à l'arrière-pays pour ses approvisionnements en matières premières, elle l'est tout aussi au port d'Owendo. En effet, le projet est articulé autour d'un hélicopode pour permettre l'atterrissage des hélicoptères, d'un tronçon fluvial à travers l'Ikoï-Komo¹² accompagné d'un quai (en cours d'aménagement) à moins d'un kilomètre de la ZES (Photo 1).

Photo 1 : Une barge accostée sur le site du futur quai fluvial de la ZERP



Source : Administration de la ZERP, août 2021.

Il existe aussi une voie ferroviaire qui traverse la ZES (Figure 2). Distant de 14 kilomètres de gare d'Owendo, déviée par une station

10 <https://www.memoireonline.com/01/16/9374/Projet-d-amenagement-de-la-zone-economique-speciale-de-N-Kok--bilan-partiel-et-perspectives.html>

11 <https://www.agenceecofin.com> « Zoom sur la zone économique spéciale de Nkok au Gabon : que faut-il savoir ? ».

12 La ZERP est donc le bassin versant de la rivière Mbé, l'une des plus importantes du pays qui couvre une surface de 1 800 kilomètres carrés. In <https://www.memoireonline.com/01/16/9374/Projet-d-amenagement-de-la-zone-economique-speciale-de-N-Kok--bilan-partiel-et-perspectives.html>

dans le site, elle permet d'y livrer notamment les grumes de bois exploitées depuis la Zone d'Attraction du Chemin de Fer (ZAC) et des régions environnantes (photo 3). Il y a enfin l'axe routier, situé à 700 mètres seulement de la Route Nationale 1, auquel est connecté le réseau routier interne au site (photo 2).

Photo 2 : Un camion grumier arrivant chargé dans la ZERP



Source : Ndjambou Léandre Edgard, août 2021.

La route est l'une des voies par lesquelles arrivent les matières premières transformées à Nkok. Elle permet aussi aux produits finis d'être acheminés vers le port d'Owendo.

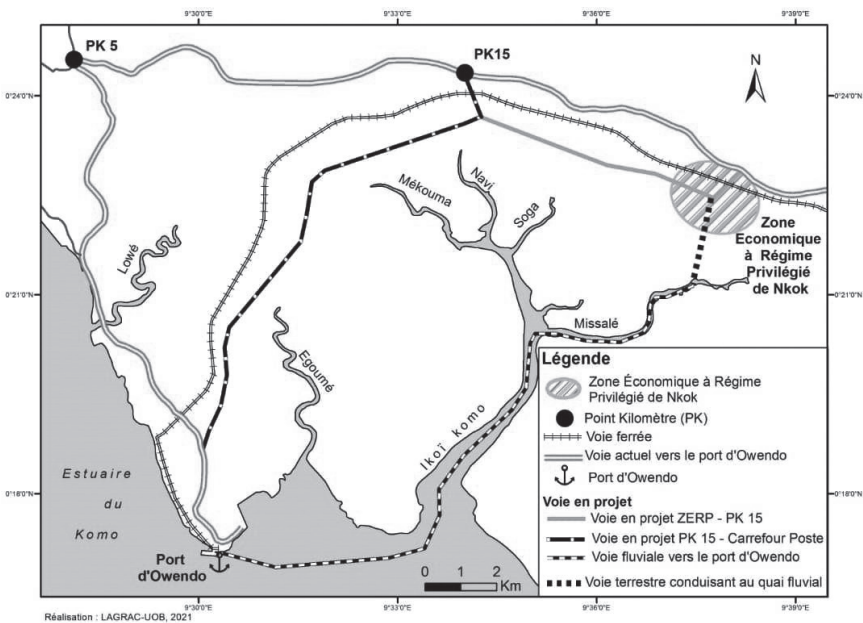
Photo 3 : Un wagon grumes entrant dans la ZERP



Source : Ndjambou Léandre Edgard, août 2021.

La voie ferrée est celle par laquelle sont acheminées des quantités importantes de grumes aboutissant à la ZERP.

Figure 2 : Connexion ZERP de Nkok-port commercial Owendo



Manifestement, bien que pouvant emprunter une pluralité des modes d'acheminement au départ de Nkok, les trafics à destination d'Owendo devraient, au cours des prochaines années, être transportés prioritairement par la route. En effet, de toutes les possibilités offertes, cette voie semble avoir retenu l'attention des principaux décideurs, puisqu'elle fait déjà l'objet d'un projet de réalisation. Il s'agit en réalité d'une Rocade à construire au Sud de l'Agglomération du Grand Libreville. Baptisée « Owendo Bypass », le tronçon routier devant relier le port de la capitale gabonaise à la ZERP entrera prochainement dans sa phase d'études¹³. Prévue pour être financée par la Société d'Aménagement du Grand Libreville (SAGL), elle évitera l'entrée dans la capitale gabonaise, Libreville. En effet, la nouvelle route Nkok-Owendo drainera les flux évolutifs des trafics induits par une industrialisation plus importante et une conteneurisation favorisée par l'aménagement, au sein de la ZERP, d'un parc dédié (photo 4).

Photo 4 : Le parc à conteneurs aménagé au sein de la ZERP



Source : Ndjambou Léandre Edgard, août 2021.

13 Sous réserve de la confirmation et de la précision par les études ultérieures, la Rocade « Owendo Bypass », évaluée à 60 milliards de francs CFA, avec péage, comporte deux volets. D'abord un axe de 2x2 voies d'environ 12,5 kilomètres qui partira de la Route Nationale 1, au niveau du PK 15, pour aboutir près du carrefour de La Poste dans la commune d'Owendo (Figure 2). Ensuite un tronçon d'environ 5 kilomètres, en 2x1 voie qui reliera cette nouvelle route à la Zone Economique Spéciale de Nkok. In <https://gabonmailinfos.com> « Gabon : la route reliant le port d'Owendo à la zone de Nkok sous peu dans la phase d'études ».

Le parc à conteurs, d'une superficie de 4 hectares, a été aménagé provisoirement au sein de la ZERP en attendant la construction d'une infrastructure plus grande qui sera proche du quai fluvial en cours de réalisation.

Photo 5 : Le parc à bois intégré à la ZERP



Source : Administration de la ZERP, août 2021.

Le parc à bois (photo 5), accessible à la fois par les voies routière et ferroviaire, permet d'y stocker et d'y vendre les grumes aux sociétés qui ne sont pas détentrices de permis forestiers.

Signé le 1^{er} septembre 2021, le contrat de pré-concession¹⁴ lie le Fonds Gabonais d'Investissements Stratégiques (FGIS) et sa filiale Regional Investment Supranational Entity (RISE). Codétenue, depuis 2020, par le FGIS et la Banque Islamique de Développement (BID), RISE vise la restructuration et le développement de projets d'infrastructures dans le cadre des Partenariats Publics-Privés (PPP). En plus du projet « Owendo Bypass », RISE intervient dans le domaine des transports ferroviaires.

La route « Owendo Bypass », qui s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'Accélération de la Transformation (PAT) du gouvernement gabonais, ambitionne « *développer une nouvelle liaison routière entre les zones de production de l'intérieur du pays, la Zone Economique Spéciale de Nkok et les infrastructures portuaires d'Owendo* » a déclaré le Ministre gabonais des Travaux

¹⁴ La pré-concession ouvre désormais la voie aux négociations relatives à la conception, au développement, au financement, à la réalisation et à l'exploitation de cette route. En d'autres termes, selon l'annonce du FGIS « l'accord de pré-concession permettra à la SAGL, société créée par RISE pour le développement de ce projet, d'investir dans toutes les études nécessaires à la structuration économique, financière, juridique, environnementale, sociale et technique du projet Owendo Bypass ». In <https://gabonmailinfos.com> « Gabon : la route reliant le port d'Owendo à la zone de Nkok sous peu dans la phase d'études ».

Publics, Léon Armel BOUNDA BALONZI. Pour l'heure, les produits de l'hinterland gabonais et ceux fabriqués au sein de la ZERP sont acheminés vers le port d'Owendo, en empruntant soit la voie ferrée ou la Route Nationale 1 puis la Voie Express, via l'échangeur du PK 5 à Libreville (Figure 2). Ce détour par la capitale du pays, qui représente un linéaire de 30 kilomètres à partir du PK 15, engendrerait des coûts de transport, des embouteillages, de l'insécurité et de la pollution urbaine.

Le nouveau tracé sera signe d'économie de la consommation de carburant de 2 000 à 3 000 francs CFA pour les poids lourds et de 1 000 à 1 300 francs CFA pour les poids légers. L'objectif recherché est la réduction de la pollution environnementale par les camions poids lourds et légers, la minimisation des risques d'accidents en zones urbaines densément peuplées... Sont aussi attendues la célérité des transports des marchandises et des passagers de la Route Nationale 1 et de la ZES de Nkok vers le port d'Owendo et inversement, la réorientation de l'ensemble des flux routiers des poids lourds, des remorques et semi-remorques assurant les liaisons ZERP-Port-d'Owendo et vice versa. Il est également espéré que ce nouvel axe routier augmente les livraisons de marchandises de courte distance sur les liaisons entre la Route Nationale 1 et les quartiers de la commune d'Owendo : Akournam, cité SNI, Igoumié-Carrière, Zone portuaire¹⁵...

2. La ZERP de Nkok, une volonté d'industrialisation articulée autour des exportations par le port commercial d'Owendo

Occupant désormais le huitième rang du classement des entreprises gabonaises, la ZERP de Nkok qui a réalisé un chiffre d'affaires de 141 milliards de francs CFA en 2017 et projetait de porter celui-ci à 900 milliards en 2020, doit son dynamisme notamment à l'impact des investissements directs étrangers¹⁶. En effet, pour attirer ces différentes entreprises, des conditions très favorables d'implantation leur sont offertes, même si celles-ci sont assorties de l'obligation qui leur est faite de consacrer au moins les trois quarts de leur production à l'exportation.

15 <http://directinfosgabon.com> « Nouvelle route d'Owendo : ce qui va changer... »

16 <http://forestafricanews.com> « la Zone économique de Nkok veut atteindre un chiffre d'affaires de 900 milliards de francs CFA en 2020 »

2.1. L'attrait des investisseurs privés par la diversité des avantages consentis aux entreprises exportatrices

Preuve de la volonté des Plus Hautes Autorités du pays d'optimiser le fonctionnement de la ZERP, deux textes importants ont accompagné la mise en exploitation de la ZERP de Nkok. Il s'agit :

- d'abord du Décret 0931/PR portant promulgation de la loi n°010/2011 portant réglementation des Zones Economiques à Régime Privilegié (ZERP) en République Gabonaise ;
- ensuite du Décret n°0461/PR/MPITPTHTAT du 10 octobre 2012 portant création et organisation de la Zone Economique à Régime Privilegiée de Nkok.

Si ce second Décret stipule (article 59) : *« Par application des dispositions de la loi n°010/2011 du 18 juin 2011 susvisée, les produits fabriqués et/ou les services fournis par les entreprises admises au régime de la Zone Economique à Régime Privilegiée de Nkok sont destinés, pour au moins 75% à l'exportation.... Le non-respect de cette limite entraîne l'application de pénalités mentionnées au présent décret »*, le premier, est quant à lui plus explicite. En effet, le Décret 0931/PR prévoit, en son article 24, que *« l'admission au régime de la Zone Economique à Régime Privilegiée est ouverte à toute personne, physique ou morale, gabonaise ou étrangère créant une entreprise dans ladite zone et devant exporter hors du Gabon au moins 75 % de sa production »*. De même, il précise respectivement aux articles 44, 46, 47, 48, 49 et 51 les avantages fiscaux, douaniers et autres facilités, consentis aux sociétés admises à opérer au sein de la ZERP. Pour l'essentiel, ces mesures attractives concernent principalement :

- l'exonération totale de l'impôt sur les sociétés pendant les 10 premières années ; celle-ci passant à 10 % à partir de la 11^e année ;
- l'exonération totale sur les droits et taxes douanières dans l'importation des biens et d'équipements et l'exportation des produits manufacturés ;
- l'exonération totale de l'impôt sur les dividendes et sur la propriété foncière ;
- l'exonération de la Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA) pendant 25 ans ;
- l'exonération totale des taxes sur les gains en capital ;

- l'exonération d'impôts, taxes, redevances...perçus au bénéfice du Conseil Gabonais des Chargeurs ;
- la possibilité offerte aux entreprises implantées à Nkok de rapatrier 100 % de leurs fonds et de bénéficier des facilités en matière de recrutement de main-d'œuvre étrangère ;
- l'autorisation offerte aux étrangers de détenir 100 % des titres de propriété ;
- la présence d'un Guichet Unique, de 23 administrations (tableau 3), placé sous la gestion de l'Autorité Administrative. Il vise à faciliter les démarches administratives des nouveaux arrivants, en réduisant les délais de production des documents et services administratifs aux opérateurs de la zone, notamment la fiche-circuit, les visas, les cartes de séjour, les autorisations individuelles d'emploi, les études d'impact environnemental, etc.).

Tableau 3 : Les 23 Administrations et/ou institutions participant au Guichet unique de la ZERP de Nkok

Administration / Institution	Mission
Direction Générale des Impôts	Suivi du régime privilégié (Attestation de dispense de TVA) ; enregistrement/Recouvrement/Contrôles fiscaux (AMR) ; accompagnement.
Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects	Déclaration en douane ; contrôles douaniers/Em-potages ;bdélivrance de BAE, Base légale, etc ; sensibilisation et accompagnement.
Agence Nationale de la Promo-tion des Investissements (ANPI)	Création d'entreprise en 24 h / 48 h maximum ; établissement de la Fiche-Circuit ; accompagnement dans la création de la société (Statuts, etc.).
Conseil Gabonais des Chargeurs	Suivi des cargaisons (BIETC).
Direction Générale de la Concurrence et de la Consom-mation	Contrôles des prix ; contrôles qualité et Autorisation de mise sur le marché (AMM) ou à la consom-mation (AMC).
Direction Générale des Forêts	Suivi des procédures de transfert des permis forestiers ZERP de GSEZ aux opérateurs ; suivi de l'aménagement et de l'exploitation des permis de la ZERP ; contrôle statistique et administratif des grumes entrant à Nkok ; signature de bordereaux de roulage du parc GSEZ-SOMIVAB pour les opéra-teurs ; suivi des demandes des opérateurs relevant de la DGF ; renseignement/accompagnement.

Administration / Institution	Mission
Direction Générale des Industries, du Commerce du bois et de la Valorisation des Produits Forestiers	Contrôle des essences exploitées ; empotages/Dépotages ; suivi des plans d'industrialisation (respect de la politique d'industrialisation du secteur).
Direction Générale de l'Industrie et de la Compétitivité	Contrôles industriels ; accompagnement dans le développement des activités du secteur de l'industrie sidérurgique et métallurgique ; statistiques.
Direction Générale du Commerce	Statistiques du Commerce extérieur ; contrôles des activités commerciales extérieures avec la Zone ; promotion des exportations (suivi des échanges sous-régionaux et internationaux).
Direction Générale de l'Environnement et de la Protection de la Nature	Etudes d'impact (avant la construction des usines) ; délivrance du Récépissé de la DGE ; contrôles QHSE.
Centre National Anti-pollution	Contrôles sur l'utilisation de produits chimiques à caractère polluant.
Office Nationale de l'Emploi	Coordination de la mise à disposition du personnel (travailleurs / Labour) ; respect du Code du Travail ; suivi de l'emploi et promotion de l'emploi des nationaux.
Caisse Nationale de Sécurité Sociale	Enrôlements ; suivi des formalités de contributions sociales ; accompagnement / Contrôles sur la réglementation.
Direction Générale du Travail, de la Main d'Œuvre et de l'Emploi	Délivrance des autorisations individuelles d'emploi ; suivi de la main-d'œuvre expatriée ; promotion de l'emploi des nationaux.
Direction Générale de la Documentation et de l'Immigration	Autorisations d'entrée sur le territoire (visa) ; carte de séjour.
Agence Nationale de l'Urbanisme, des Travaux Topographiques et du Cadastre	Délivrance de permis de construire ; suivi du plan cadastral de la Zone.
Agence Gabonaise de Sécurité Alimentaire	Délivrance des certificats phytosanitaires ; analyses de laboratoires.
Caisse Nationale d'Assurance Maladie et de Garantie Sociale	Enrôlements ; assurance des travailleurs de la Zone ; Accompagnement / Contrôles sur la réglementation.
Ministère des Affaires Etrangères	Coordination de la politique bilatérale et multilatérale en faveur du développement ; promotion des investissements étrangers en République Gabonaise.
Agence Gabonaise de Normalisation	Mettre en œuvre la politique du Gouvernement dans les domaines de la Normalisation, de l'Evaluation de la Conformité, de la Promotion de la Qualité et de Métrologie.

Administration / Institution	Mission
Direction Générale de la Statistique	Réaliser, produire, diffuser les données statistiques pour les besoins du Gouvernement, des administrations publiques, du secteur privé, des partenaires au développement et du public.
Inspection du travail	Contrôler l'application du droit du travail ; conseiller et informer les employeurs, les salariés et les représentants du personnel ; faciliter la conciliation amiable entre les parties.
Trésor Public	Recette-perception (Collecte des fonds publics).

Source : https://www.atibt.org/wp-content/uploads/2018/09/3-3A_GabrielNtougou_NkokGuichetUnique.pdf

Photo 6 : Le fer à béton fabriqué au sein de la ZERP



Source : Administration de la ZERP, août 2021.

Depuis quelques années, le Gabon est devenu un producteur de fer à béton (photo 6). La production locale permet désormais de couvrir les besoins de construction au niveau domestique.

Photo 7 : Les contreplaqués issus de la transformation du bois du Gabon



Source : Administration de la ZERP, août 2021.

L'industrie de transformation du bois est prééminente à Nkok (photo 7) d'une part, du fait de l'orientation de la stratégie économique voulue par les Plus Hautes Autorités du pays¹⁷ et, d'autre part, en raison du potentiel forestier national qui regorge quelques 80 essences d'arbres actuellement mises en valeur, alors que 400 autres ne le sont pas encore. La forêt gabonaise couvre 85 % de la superficie du pays, soit 22,8 millions d'hectares dont 12,5 sont exploités à ce jour. Le secteur forêt-bois est évalué à 5 % du PIB national et 60 % des exportations hors pétrole¹⁸.

Parmi les autres commodités offertes aux entreprises, on notera essentiellement :

- une centrale électrique d'une capacité de 70 mégawatts, bien que les besoins réels de la ZES soient estimés à terme, selon certains experts, à 220 mw, permettant d'accorder des coûts d'électricité 50 % moins chers ;
- un château d'eau offrant 6 millions de litres par jour ;
- une station d'épuration des eaux usées ;
- un système de gestion d'ordures (ménagères et industrielles)...

17 KOMBILA MOULOUNGUI Aubin Gildas, 2019. *L'arrêt de l'exportation des grumes au Gabon : enjeux et perspectives*. Thèse de Doctorat de Géographie, Université de Pau et des Pays de l'Adour, p. 105.

18 <https://www.investingabon.ga> « Rapport économique Gabon 2019-2020 ».

Par ailleurs, conformément à la politique de l'agroforesterie nationale, combinant le développement économique à la préservation de l'environnement, les sociétés installées au sein de la ZERP de Nkok, non détentrices des permis forestiers mais désireuses de transformer le bois, peuvent acheter des grumes sur place au parc à bois. En effet, cet espace aménagé, par le biais d'un partenariat signé entre Gabon Special Economique Zone et la Société de Mise en Valeur du Bois (SOMIVAB)¹⁹, permet à l'entreprise forestière Rougier d'y livrer annuellement 110 000 mètres cubes d'okoumé, aux unités de transformation, sur une période de sept (07) ans, tel que le prévoit le contrat qu'elle a signé le 10 février 2017 avec GSEZ²⁰. Il en résulte aujourd'hui que plus de 500 000 mètres cubes de bois sont transformés et exportés annuellement par l'ensemble des entreprises du secteur bois de la ZES de Nkok²¹.

2.2. L'impact du projet sur les activités locales et les exportations du port commercial d'Owendo

En date du 22 octobre 2021, la ZERP comptait 144 investisseurs de 18 nationalités et 96 entreprises en activité de production. Pour la plupart, les sociétés opèrent dans les quatre branches d'activités suivantes (Figure 3):

- *le bois* (séchage, sciage/rabotage, déroulage/placage, fabrication de meubles) ;
- *la sidérurgie* (fabrication de fer à béton, billettes d'acier ; fabrication de lingots de cuivre, lingots de plombs ; lingots d'aluminium) ;
- *la chimie* (mise en bouteille d'oxygène et d'acétylène ; fabrication de médicaments génériques ; fabrication de batterie automobile) ;
- *l'agro-industrie* (poulet de chair, eau de source)²².

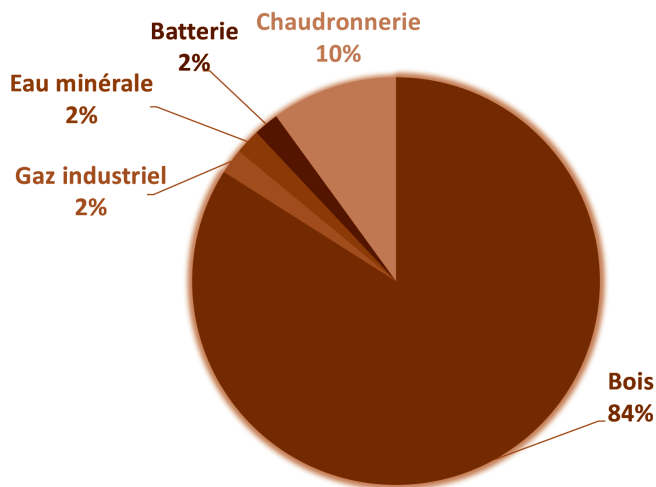
19 <https://fr.infogabon.com> « Gabon : Les bonnes affaires de la ZERP de Nkok ».

20 <https://africtelegaph.com> « Gabon : Rougier fournira des grumes aux unités de transformation présentes dans la ZES de Nkok ».

21 <https://www.lekongossa.com> « Gabon : la ZES de Nkok intéresse les investisseurs canadiens ».

22 Enquêtes de terrain, août 2021.

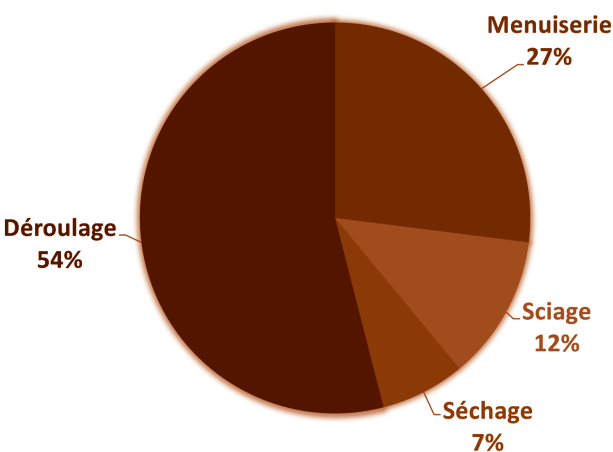
Figure 3 : Répartition des entreprises, par secteur d'activités, en 2018



Source : calcul de l'auteur à partir des données de <http://directinfosgabon.com> « Tableau de Bord de l'Economie. Situation 2018. Perspectives 2019-2020. p.-45.

La figure 3 présente de manière dominante l'industrie du bois (84 %) au sein de la ZERP, bien qu'il y existe d'autres activités qui pèsent toutes pour 16 % seulement.

Figure 4 : Répartition des entreprises du secteur bois en 2018



Source : calcul de l'auteur à partir des données de <http://directinfosgabon.com>, « Tableau de Bord de l'Economie. Situation 2018. Perspectives 2019-2020. p.-45.

La figure 4, en revanche, atteste de la prééminence des activités de déroulage (54 %) et de la menuiserie (27 %) alors que celle-ci n'était pas encore exercée en 2017 à Nkok.

À Nkok, la grande majorité des entreprises exercent dans l'industrie de transformation du bois (Figures 3 et 4). Cette réalité a amené GSEZ à mettre en place, à la fin de l'année 2018, une traçabilité de la ressource qui y transite, avec le concours de l'Agence indépendante (Tracer) qui est soutenue par deux partenaires. Il s'agit de société française Forêt Ressources Management Ingénierie, notamment sa filiale gabonaise (FRM-Gabon) et l'ONG gabonaise Brainforest²³. Le système de certification, dit Système de Diligence Raisonné Tracer-DR, mis en place au sein de la ZES pour certifier et tracer les grumes sur la plateforme, est depuis le 24 septembre 2021 reconnu comme organisation de contrôle par le Règlement sur le Bois de l'Union Européenne (RBUE) de la Commission européenne qui cherche à écarter du marché de l'UE le bois et les produits dérivés récoltés illégalement.

Il est incontestable que l'obtention de l'attestation-DR Tracer constitue une réelle opportunité d'accès au marché européen pour les unités de transformation industrielle de bois de la ZERP. En effet, le « Bois du Gabon » de la ZES de Nkok et celui du « Bassin du Congo » pourront désormais être importés par leurs clients d'Europe et au-delà, grâce à un contrôle préalablement réalisé sur l'ensemble des approvisionnements en grumes, mais également du fait d'un complément d'audit annuel qui sera effectué par Tracer pour suivre la traçabilité des approvisionnements dans l'usine et éviter ainsi l'introduction de grumes d'origines douteuses pour y être transformées²⁴.

Tableau 4 : Exportations des bois débités au port d'Owendo entre 2012 et 2019 (en tonnes)

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Performances	406 071	336 414	364 915	446 773	377 169	317 919	448 725	312 841

Source : Compilation des données des Tableaux de bord de l'économie gabonaise (années 2014, 2017, 2018 et 2020).

²³ <https://afrique.latribune.fr> « Gabon industrie bois Nkok ».

²⁴ <https://www.agenceecofin.com> « Gabon : le système de certification et de traçabilité du bois à Nkok, désormais reconnu par l'Union européenne ».

L'évolution des performances du secteur industries du bois (tableau 4) est liée au dynamisme des usines de transformation implantées au sein de la ZERP. D'après les informations recueillies sur le terrain, lors de nos enquêtes (août 2021), environ 40 % du bois débité exporté par le Gabon est produit à Nkok. Plus largement, ce sont en moyenne 1 200 conteneurs (tous produits d'exportation confondus) qui sortent de la ZES par mois, soit près de 40 % des exportations mensuelles des produits conteneurisés exportés par le Gabon. Cependant, en 2019 on enregistre une baisse des exportations et des escales des navires qui découlent à la crise que traverse l'économie gabonaise. Cette morosité des exportations est du reste soutenue par les mesures de confinement du « Grand Libreville », qui ont été instaurées consécutivement à la déclaration, au Gabon, de la pandémie de la Covid-19. Ayant entraîné l'arrêt de nombreux secteurs industriels, la situation a induit une décroissance des exportations de conteneurs de l'ordre de 30% et même une baisse des emplois d'environ 30 %.

À en croire les données fournies par les Responsables de la ZERP en novembre 2021, outre les plus de 740 milliards de franc CFA d'investissements cumulés réalisés par GSEZ, entre 2010 et 2018 (tableau 2), le dynamisme de la zone est aussi reflété par le nombre d'emplois créés sur cette plateforme. En effet, entre 2010 et 2020, les effectifs d'agents sont allés croissants à Nkok, passant de 1 010 à 2 415, 3 600, 4 500 et 6 500 emplois directs²⁵, respectivement en 2016, 2017, 2018, 2019 et 2020. Ceux-ci sont occupés à 65 % par les nationaux et majoritairement réservés aux populations environnantes. La répartition par sexe fait apparaître une domination des emplois masculins (67 %) par rapport aux postes occupés par les femmes (33 %). De même, on relèvera la création sur la ZES de 96 entreprises actuellement en activité de production, soit 144 investisseurs pour 18 nationalités parmi lesquelles les Chinois et les Indiens dominent.

Sur le plan socio-culturel, les Responsables gabonais, ayant perçu l'intérêt d'une formation adaptée aux emplois très spécialisés qu'offre la ZERP, se sont attelés à s'arrimer aux nouvelles exigences du marché gabonais de l'emploi. Ainsi ont-elles élaboré un Projet de Développement des Compétences et de l'Employabilité (PRODECE), dont le premier accord-cadre de Partenariat Public-

25 En dépit des réserves exprimées par le Fonds Monétaire International (FMI), relativement aux pertes importantes des recettes liées aux facilités fiscales et douanières du régime appliqué au sein de la ZERP, Les Autorités gabonaises tiennent à ces avantages. Ils estiment d'ailleurs qu'à l'horizon 2030 Nkok devrait créer environ 35 000 emplois directs... <https://www.financialafrik.com> « Gabon : success-story de la Zone Economique de Nkok, 10 ans après son lancement ».

Privé, a été signé le 15 juin 2020 à Libreville, entre le Ministère chargé de la Formation professionnelle, le patronat et le secteur privé. Doté d'un triple objectif, le PRODECE vise en effet, d'abord l'extension de l'offre de formation et la réhabilitation des anciens centres, ensuite le développement de l'employabilité et l'insertion des jeunes par le canal de l'Agence d'Exécution de l'Office National de l'Emploi, enfin le renforcement des capacités et la gestion des projets. C'est dans le cadre de ce partenariat qu'est prévue l'ouverture, à Nkok, de deux centres de formation professionnelle d'excellence : le centre sectoriel BTP/Bois et le centre sectoriel TIC.

Pour l'heure, il a déjà été créé le Centre International Multisectoriel d'Enseignement et de Formation Professionnel de Nkok (CIMEFPN). Inauguré le samedi 10 avril 2021, par Monsieur le Président de la République, Son Excellence Ali BONGO ONDIMBA, le CIMEFPN est un complexe ultramoderne bâti sur 14 hectares. Il est doté de 32 bâtiments regroupés en 4 blocs, dont 2 blocs sont réservés à l'hébergement des étudiants et des enseignants. Il compte un amphithéâtre, un plateau sportif et un restaurant. Cet établissement, dont les filières ouvertes sont en adéquation avec les besoins du marché de l'emploi, compte précisément les formations suivantes : Ingénierie du froid et climatisation ; Dessin industriel ; Génie mécanique ; Ingénierie du sondage ; Ingénierie de la mécanique automobile ; Ingénierie de la maintenance automobile ; Génie électrique et électronique ; Ingénierie de la maintenance et conduite des machines agricoles ; Conduites des machines de construction ; Menuiserie ; Pneumatique.

En parallèle, les efforts déployés par les responsables de la ZERP, dans le domaine de la protection de l'environnement et de la Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE), leur permettent aujourd'hui d'obtenir la certification ISO 14 064-1 en neutralité carbone. La plateforme de Nkok devient ainsi la première zone industrielle en Afrique certifiée neutre en carbone par la Société Générale de Surveillance (SGS), la multinationale suisse de la certification environnementale. D'après la base du GHG Protocol, la certification ISO 14 064-1 est un référentiel qui prouve la quantification des réductions d'émissions, la vérification de leur caractère additionnel, leur suivi et leur contrôle. Concrètement, la ZES est l'une des rares zones économiques industrielles de la planète faiblement émettrice de carbone, car on considère qu'elle émet autant de CO₂ qu'elle en consomme. Manifestement, pour compenser la réduction drastique des gaz à effet de serre, GSEZ a opté pour les sources d'énergie renouvelables pour s'alimenter en électricité. D'où l'utilisation gran-

dissante du bois qui est passée de 40 % à 70 % et pourrait atteindre 90 % en 2022²⁶.

Conclusion

En définitive, en s'engageant à consentir des investissements lourds, dans un environnement propice aux affaires²⁷, GSEZ devenu Rise, a su faire de la Zone Economique à Régime Privilegié de Nkok une réussite économique. De nombreux experts la considèrent désormais comme une référence en Afrique au Sud du Sahara, en mettant en avant le bien-fondé du Partenariat Public-Privé du Gabon. Les espoirs si nombreux d'un accroissement en continu des activités de la ZERP sont tels que, les belles perspectives de cette plateforme géostratégique devraient inéluctablement impacter le domaine portuaire d'Owendo, auquel il est connecté par une desserte multimodale.

Manifestement, la rentabilité de la SEZ passe aussi par l'optimisation de ses infrastructures logistiques dont la finalisation et/ou la réalisation des aménagements est vivement attendue. Il en est ainsi par exemple du quai fluvial sur l'Ikoï-Komo et de l'Autoroute « Owendo Bypass », qui auront pour rôle de réduire significativement les flux de trafics de cargaisons et de passagers qui transitent encore par les axes routiers de la commune de Libreville. Il s'en suivra des effets bénéfiques sur la circulation dans « Le Grand Libreville ».

En prenant acte des multiples distinctions et reconnaissances obtenues à l'international, qui sont aussi un gage de sécurité et de sérénité des investissements, Nkok devrait poursuivre sa conquête des investisseurs et entreprises majoritairement exportatrices. On évoquera entre autres, le prix de « *la meilleure zone franche pour les PME d'Afrique subsaharienne* », décerné à la ZERP en 2016 par le FDI Magazine ; le prix « *woods products* » obtenu en 2020 et la distinction de 2021 de « *référence africaine* » reconnue par l'Organisation Africaine des Zones Economiques (OAZE).

26 <https://www.gabonmediatime.com> « Gabon : la ZES de Nkok première zone industrielle certifiée neutre en carbone d'Afrique ».

27 Au-delà des multiples avantages fiscaulo-douaniers et autres facilités déjà rappelés, les engagements des Plus Hautes Autorités gabonaises sont contenus dans l'article n°10 du Décret n°0461/PR/MPITPHTAT du 10 octobre 2012 qui prévoit que la société GSEZ SA : « l'Organe d'Aménagement et de Gestion de la ZERP de Nkok exerce les missions qui lui sont dévolues pendant une période de 45 ans, et bénéficie de tous les droits et avantages dans les conditions et limites prévues par la loi et le présent décret ».

Références bibliographiques

- ALILANGORI AYAGAH Arnaud, 2008. *Les délais de séjour des marchandises sur l'apportement du port commercial d'Owendo*. Mémoire de DESS Géographie « Activités Littorales et maritimes », Université Omar Bongo.-101 p.
- DERANGOYE MOUALA Derlant, 2019. *Le processus de facilitation des opérations portuaires : cas du port commercial d'Owendo*. Mémoire de Master Professionnel de Géographie « Activités Littorales et maritimes », Université Omar Bongo.-91 p.
- IBOUANGA Brice, 2006. « La gouvernance portuaire au Gabon : exemple de la concession partielle de l'Office des Ports et Rades du Gabon (OPRAG) » in *Itinériss, Cahiers de l'Institut de Recherche en Sciences Humaines*, Vol 4 n°4, pp. 137-153.
- IMMONGAULT Dusty Johann, 2019. *Le développement des ports gabonais : du monopole à la concurrence*. Mémoire de Master Recherche « Géosciences Politiques du Monde Contemporain », Université Omar Bongo, 99 p.
- KOMBILA-MOULOOUNGUI Aubin Gildas, 2019. *L'arrêt de l'exportation des grumes au Gabon : enjeux et perspectives*. Thèse de Doctorat de Géographie, Université de Pau et des Pays de l'Adour, 444 p.
- Ministère de la Promotion des Investissements, des Travaux Publics, des Transports, de l'Habitat et du Tourisme, Chargé de l'Aménagement du Territoire du Gabon. *Décret n°0461/PR/MPITPTHTAT du 10 octobre 2012 portant création et organisation de la Zone Economique à Régime Privilégié de Nkok*. *Journal Officiel de la République Gabonaise*, n°128 du 24 au 31 octobre 2012, pp 1103-1111.
- NDJAMBOU Léandre Edgard, LOUNGOU Serge et IBOUANGA Brice, 2019. « Comment dynamiser les ports gabonais. Esquisse d'une stratégie de conquête d'un hinterland international » in *Revue Espace Géographique et Société Marocaine*, n°28/29, pp. 93-106.
- IBOUANGA Brice, NDJAMBOU Léandre Edgard et MADOUNGOU NDJEUNDA Guy Merlo, 2014. « Réflexion critique et prospective autour de la congestion du port de commerce de Libreville-Owendo ». *Revue HUMANITAS du Groupe de Recherches en Sciences Humaines et Sociales (GRESHS) de l'ENS du Gabon*, 13^e année n°13, pp. 3-16.
- NDJIMBOU MIKOLO Alida Ginette, 2019. *La performance de GPM face à la concurrence des terminaux portuaires de Libreville-Owendo*. Mémoire de Master Professionnel de Géographie « Activités Littorales et Maritimes », Université Omar Bongo, 101 p.
- Ministère de l'Intérieur, de la Sécurité Publique, de l'Immigration et de la Décentralisation. *Ordonnance n°7 /2013 du 21 février 2013 portant suppression du district d'Ikoy-Tsini et extension du périmètre de Ntounm*.
- NTOUTOUME-NDONG, 2021. « Route PK 15-Port d'Owendo : ce qu'il faut savoir ». In *Le quotidien national « L'union »*, n°13 718 du mercredi 8 septembre 2021. 44^{ème} année, p 5.
- OYABI Ibrahim, 2008. *Contribution à l'élaboration d'un projet de création de guichet unique des opérations du commerce extérieur au port d'Owendo*. DESS Géographie « Activités Littorales et maritimes », Université Omar Bongo, pp. 21-26 p.

Présidence de la République Gabonaise. *Ordonnance 0931/PR/ portant promulgation de la loi n°010/2011 du 18 juillet 2011 portant réglementation des Zones Economiques à Régime Privilegié (ZERP) en République Gabonaise*, 19 p.

Présidence de la République Gabonaise. *Ordonnance 017/PR/2013 portant modification de certaines dispositions de la loi n°010/2011 du 18 juillet 2011 portant réglementation des Zones Economiques à Régime Privilegié (ZERP) en République Gabonaise*, 3 p.

République Gabonaise, *Tableau de Bord de l'Economie*. Situation 2014. Perspectives 2015-2016.-159 p.

République Gabonaise, *Tableau de Bord de l'Economie*. Situation 2017. Perspectives 2018-2019.-139 p.

République Gabonaise, *Tableau de Bord de l'Economie*. Situation 2019. Perspectives 2020-2021.-205 p.

République Gabonaise-Secrétariat Général du Gouvernement., 2012, *Plan Stratégique Gabon Emergent. Vision 2025 et orientations stratégiques 2011-2016*. Libreville.-149 p.

Webographie

<http://aazerp.ga> « AAZERP – Autorité Administrative Zone Economique spéciale de Nkok ».

<http://directinfosgabon.com> « Tableau de Bord de l'Economie. Situation 2018. Perspectives 2019-2020.

<http://directinfosgabon.com> « Nouvelle route d'Owendo : ce qui va changer... »

<http://directinfosgabon.com> « Tableau de bord de l'économie ». Situation 2018. Perspectives 2019-2020. – 162 p.

<http://forestafricanews.com> « la Zone économique de Nkok veut atteindre un chiffre d'affaires de 900 milliards de francs CFA en 2020 ».

<https://africtelegraph.com> « Gabon : Rougier fournira des grumes aux unités de transformation présentes dans la ZES de Nkok ».

<https://afrique.latribune.fr> « Gabon industrie bois Nkok ».

<https://fr.infosgabon.com> « Gabon : Les bonnes affaires de a ZERP de Nkok ».

<https://gabonmailinfos.com> « Gabon : la route reliant le port d'Owendo à la zone de Nkok sous peu dans la phase d'études ».

<https://www.agenceecofin.com> « Gabon : la zone de Nkok, un PPP avec Olam ».

<https://www.agenceecofin.com> « Gabon : le système de certification et de traçabilité du bois à Nkok, désormais reconnu par l'Union européenne ».

<https://www.agenceecofin.com> « Zoom sur la zone économique spéciale de Nkok au Gabon : que faut-il savoir ? ».

<https://www.gabonmediatime.com> « Gabon : la ZES de Nkok première zone industrielle certifiée neutre en carbone d'Afrique ».

<https://www.investingabon.ga> « Rapport économique Gabon 2019-2020 ».

<https://www.lekongossa.com> « Gabon : la ZES de Nkok intéresse les investisseurs canadiens ».

<https://www.memoireonline.com/01/16/9374/Projet-d-amenagement-de-la-zone-economique-speciale-de-N-Kok--bilan-partiel-et-perspectives.html>.

www.focusgroupemedia.com « Gabon : redynamisation de la zone économique spéciale du Gabon (GSEZ) ».

TROISIÈME PARTIE

**Quels ports secs demain pour quels
aménagements de l'arrière-pays
subsaharien ? Regards prospectifs**

Chapitre 8.

Réflexions sur l'implantation de ports secs dans l'arrière-pays du port d'Abidjan et de San-Pedro : les cas de Ferkessédougou et Odienné au nord de la Côte d'Ivoire

Atsé Alexis Bernard N'GUESSAN, Atsé Willy Arnaud OGOU et Gnakan Maguil MOUTO

Résumé

En Afrique de l'ouest, les activités maritimes et portuaires s'exercent dans un environnement fortement concurrentiel. Les ports se livrent « bataille » pour le contrôle du trafic de transit des pays enclavés (Mali, Burkina Faso, Niger). Dans cette concurrence, la qualité des infrastructures portuaires, routières et ferroviaires, le coût du passage portuaire, bref la fluidité du trafic, sont considérés comme d'importants critères de compétitivité. Pour répondre efficacement à ce challenge, se (re)positionner et fidéliser les opérateurs des pays de l'hinterland, des actions visant à décongestionner les ports ivoiriens et à les rapprocher de leur hinterland international, ont été décidées au plus haut niveau de l'appareil d'Etat. C'est dans cette optique que des projets de construction de ports secs ont été initiés. Ferkessédougou et Odienné, deux localités géostratégiques proches de la frontière nord avec le Mali et le Burkina Faso, ont été choisies pour abriter ces ports secs. Le choix de ces deux villes suscite des interrogations sur leur capacité à accueillir des ports secs et sur l'impact des projets susmentionnés sur la dynamique des activités des ports ivoiriens.

L'objectif de cette étude est de montrer l'importance pour la Côte d'Ivoire à travers les ports d'Abidjan et de San-Pedro, de se doter de ports secs. La méthode de travail déployée a consisté à la recherche documentaire et à l'enquête auprès des autorités portuaires intervenant dans la chaîne de transport par le corridor ivoirien. L'étude révèle que la réalisation des ports secs de Ferkessédougou et d'Odienné va représenter un véritable atout pour le développement des activités des ports ivoiriens. La mise en œuvre de ces investissements va permettre d'améliorer la fluidité du trafic des marchandises entre les ports ivoiriens et les pays de l'hinterland. Ceci constitue un facteur déterminant pour l'attractivité des ports ivoiriens, l'épanouissement de l'économie nationale et locale. Pour autant, des facteurs limitants demeurent relativement à la construction des ports secs dans le nord de la Côte d'Ivoire.

Mots-clés : Ferkessédougou, Odienné, ports secs, trafic, hinterland, économie

Abstract

Reflections on the establishment of dry ports in the hinterland of the port of Abidjan and San-Pedro : The cases of Ferkessédougou and Odienné in northern Côte d'Ivoire

In West Africa, maritime and port activities take place in a highly competitive environment. Ports are fighting for control of transit traffic from landlocked countries (Mali, Burkina Faso, Niger). In this competition, the quality of port, road and rail infrastructure, the cost of port passage and the fluidity of traffic are considered important competitiveness criteria. In order to respond effectively to this challenge, to (re)position itself and to win the loyalty of operators from hinterland countries, actions aimed at decongesting Ivorian ports and bringing them closer to their international hinterland have been decided at the highest level of the state apparatus. It is in this perspective that projects for the construction of dry ports have been initiated. Ferkessédougou and Odienné, two geostrategic localities close to the northern border with Mali and Burkina Faso, have been chosen to house these dry ports. The choice of these two cities raises questions about their capacity to host dry ports and about the impact of the above-mentioned projects on the dynamics of the activities of Ivorian ports.

The objective of this study is to show the importance for Côte d'Ivoire through the ports of Abidjan and San-Pedro, to have dry ports. The working method used consisted of documentary research and a survey of port structures and those involved in foreign trade in landlocked countries. The study revealed that the

construction of dry ports in Ferkessédougou and Odienné will be a real asset for the development of activities in Ivorian ports. The implementation of these investments will improve the fluidity of goods traffic between the Ivorian ports and the hinterland countries. This is a determining factor for the attractiveness of Ivorian ports and the development of the national and local economy. However, limiting factors remain in relation to the construction of dry ports in the north of Côte d'Ivoire.

Keywords: Ferkessédougou, Odienné, dry ports, traffic, hinterland, economy

Introduction

Interface entre l'espace terrestre et l'espace maritime, les ports occupent une place prépondérante dans les échanges commerciaux. En Afrique, 80 % du commerce extérieur des pays transitent par les ports (SEKA, 2017, p. 14). Ce secteur d'activité enregistre de multiples mutations (JOAN, 1999, p. 13). En raison de leur importance stratégique dans le processus d'importation et d'exportation de marchandises, les autorités portuaires sont appelées à investir dans les infrastructures et les équipements pour répondre efficacement aux aspirations des chargeurs et des armateurs. En effet, l'activité maritime et portuaire s'exerce dans un environnement fortement concurrentiel. Dans un tel contexte, la capacité des ports à se projeter dans l'arrière-pays est considérée comme un facteur déterminant de compétitivité (LIHOUSSOU, 2014, p. 99). Sur la côte ouest africaine, la conquête des trafics en provenance et à destination des pays sans façade maritime (Burkina Faso, Mali et Niger) a donné lieu ces dernières années, à un foisonnement de projets portuaires. À titre d'exemple, au Togo, il est prévu la construction d'un port sec à Cinkassé, dans la région des savanes, non loin de la frontière avec le Burkina Faso. Au Ghana, les autorités étatiques envisagent également la réalisation d'un port sec à Boankra, au centre sud, dans la région Ashanti.

En Côte d'Ivoire, les ports ne sont pas en marge des constats susmentionnés. Ils sont confrontés à de multiples dysfonctionnements. À Abidjan, la croissance des trafics et des activités a fini par rendre le port exigu. La configuration actuelle du port n'offre plus de possibilités d'accueil de nouveaux opérateurs et de nouvelles activités (N'GUESSAN *et al.*, 2018, p. 56). Du côté de San-Pedro, le port enregistre une insuffisance des aires de stockage dédiées aux mar-

chandises conteneurisées (Kablan *et al.*, 2016, p. 167). Pour remédier à ces difficultés, des actions pour décongestionner les ports ivoiriens et pour faciliter le transit de marchandises en provenance ou à destination des pays de l'hinterland, ont été décidées par l'État. C'est dans cette logique que des projets de ports secs ont été initiés à Ferkessédougou et à Odienné, deux localités situées dans le nord ivoirien. Le choix de ces deux villes induit des interrogations sur leur capacité à accueillir des ports secs, sur les retombées des projets susmentionnés sur la dynamique des activités des ports ivoiriens et sur les éventuels facteurs limitants à ces projets de ports secs.

1. Méthodologie

La recherche de l'information dans le cadre de cette étude, repose sur une recherche documentaire couplée d'enquêtes de terrain. La revue documentaire a consisté à faire appel aux moteurs de recherche en ligne, puis à visiter les centres de documentation. Ainsi, des thèses et des articles, des rapports d'activités des ports d'Abidjan et de San-Pedro ont été consultés. Ce procédé a permis d'accéder à la production scientifique sur l'importance des ports secs dans la fluidité du trafic entre les ports et leurs arrière-pays.

Ces informations collectées ont été complétées avec des entretiens à l'aide d'un guide. Ces entretiens ont été réalisés avec le représentant des entrepôts maliens en Côte d'Ivoire (EMACI), le représentant du Conseil Nigérien des Utilisateurs de Transports Publics (CNUT), avec des experts du milieu portuaire et maritime et des questions de frontière. Diverses questions en rapport avec les trafics, les difficultés liées aux échanges, les opportunités des ports secs pour les économies locales etc. ont été abordées.

Nous avons également procédé à l'administration d'un questionnaire au Conseil Burkinabè des Chargeurs (CBC) à Abidjan, aux autorités des ports d'Abidjan (PAA) et de San-Pedro (PASP). Les questions ont porté entre autres sur l'importance de l'existence d'un port sec à Ferkessédougou et à Odienné, les retombées des ports secs sur le transit de marchandises entre les ports ivoiriens et les pays de l'hinterland, etc.

À côté des entretiens et des questionnaires, la collecte des données statistiques a été effectuée auprès des autorités du port d'Abidjan et du port de San-Pedro, ainsi que des représentants des structures comme les EMACI, le CBC et le CNUT. L'idée était de mesurer le

poids du trafic de transit des pays de l'hinterland par les ports ivoiriens, afin de cerner le rôle stratégique des ports secs dans leur position de plateforme de transit. Nous avons aussi participé à un atelier de travail animé par le comité national alliance Borderless-Côte d'Ivoire. Cet atelier portant sur le thème suivant : « Compétitivité des corridors de transit dans l'espace UEMOA : entraves et solutions », a permis de collecter des données récentes sur les pratiques anormales sur les différents corridors et d'échanger avec quelques acteurs du secteur des transports en Côte d'Ivoire. Les informations recueillies ont été traitées puis structurées selon les différents centres d'intérêt dégagés. Les résultats sont exposés ci-dessous.

2. Résultats

2.1. Etat du commerce extérieur des pays enclavés par les ports ivoiriens

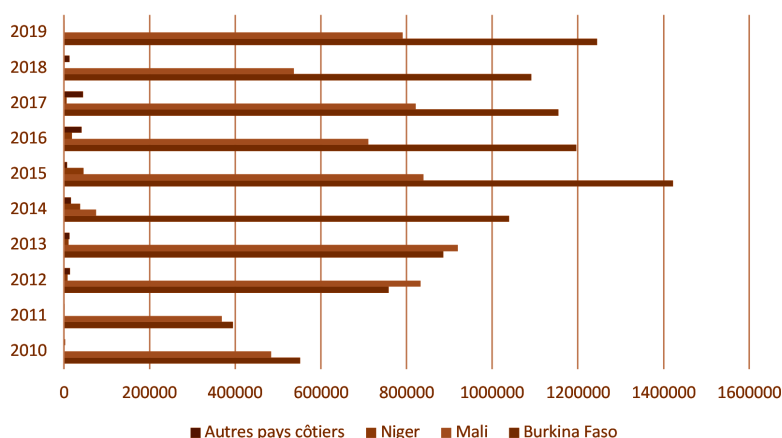
La Côte d'Ivoire est un pays maritime qui dispose d'une fenêtre ouverte sur l'Océan Atlantique. Cette fenêtre s'étend sur 520 km, entre le Cap des palmes à l'Est du côté de la frontière ghanéenne, et le cap des trois pointes à l'Ouest, du côté de la frontière libérienne. Cette ouverture sur l'Océan Atlantique a été exploitée lors de la colonisation française, permettant la construction d'un port de lagune à Abidjan. Dans la même logique, à la suite du colon français, les autorités de la Côte d'Ivoire indépendante, ont construit un port en rade à San-Pedro, dans le sud-ouest.

Ces ports sont des exutoires pour le trafic international des pays enclavés que sont le Mali, le Burkina Faso et subsidiairement le Niger, la Guinée et d'autres pays. Comme l'indique la figure 1, le trafic de transit des pays enclavés par le port d'Abidjan tourne autour de 1 400 000 tonnes, de 2010 à 2019. C'est un trafic qui est assez significatif vu les tonnages enregistrés.

Des pays enclavés qui utilisent le port d'Abidjan comme port de transit, le Burkina Faso vient en tête avec des volumes qui oscillent entre 400 000 tonnes et 1 400 000 tonnes. Le Mali se positionne au second rang avec des trafics variant entre 300 000 et 800 000 tonnes. Le Niger et les autres pays utilisent très peu le port d'Abidjan pour le transit de leurs marchandises. Pour chaque pays enclavé, le choix de passage par les ports ivoiriens est lié à des raisons diverses qui font l'objet des points développés plus loin. Au niveau du port de

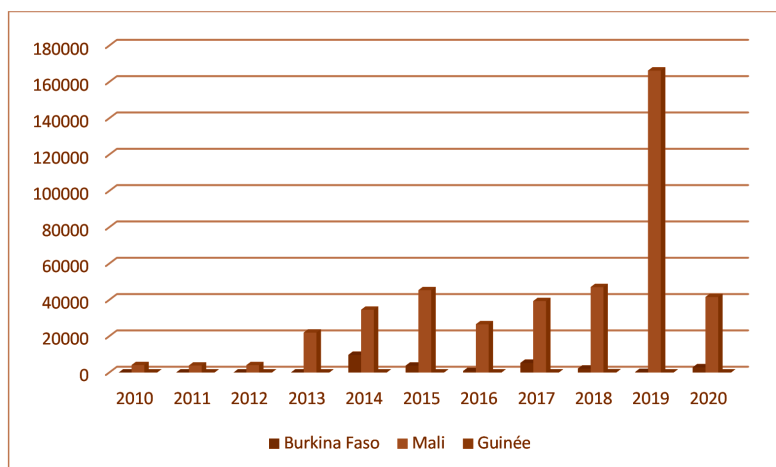
San-Pedro, le trafic de transit des pays enclavés n'a pas la même envergure qu'au niveau du port d'Abidjan. Seuls le Mali, le Burkina Faso et accessoirement la Guinée font passer leurs marchandises par le port de San-Pedro. Ce trafic évolue globalement en dessous de la barre des 60 000 tonnes (Figure 2), sauf en 2019 où il a fait un bon exceptionnel à 166 244 tonnes.

Figure 1 : Trafic de transit des pays enclavés par le port d'Abidjan



Source : Rapports d'activités PAA, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019

Figure 2 : Trafic de transit des pays enclavés par le port de San-Pedro



Source : enquêtes de terrain, 2021

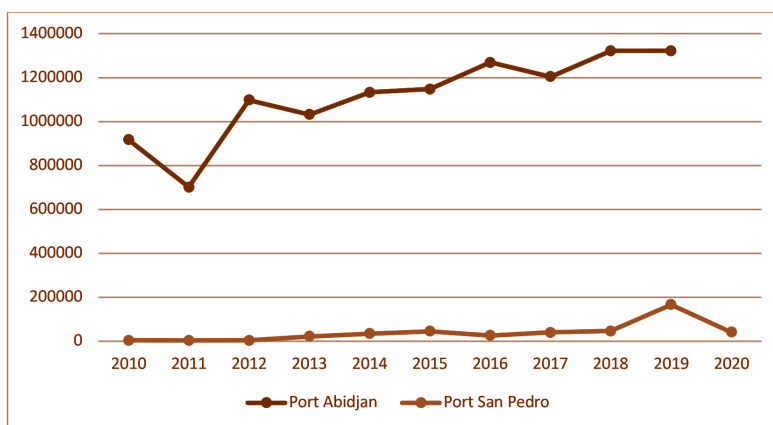
2.1.1. Le commerce extérieur du Mali par les ports ivoiriens

Pays sans façade maritime, les échanges commerciaux entre le Mali et ses partenaires asiatiques, européens, etc. exigent d'utiliser la voie maritime. C'est dans cette logique que l'État malien a conclu divers accords avec les autorités portuaires ivoiriennes pour l'acheminement de leurs marchandises. La quasi-totalité de ce transit se fait par le port d'Abidjan. Le port de San-Pedro enregistre aussi des cargaisons en provenance ou à destination du Mali, mais dans une proportion moindre par rapport au port d'Abidjan. Cette situation se justifie par l'absence d'une véritable zone industrialo-portuaire à San-Pedro et bien d'autres facteurs.

En effet, la plupart des camionneurs qui arrivent à San-Pedro repartent à vide, donc sans chargement. Ce qui ne permet pas une rentabilité optimale du voyage effectué. Cette situation représente un manque à gagner pour les opérateurs économiques maliens. Ces derniers, pour réaliser des économies d'échelle, privilégient le port d'Abidjan, pour sa proximité avec Bamako (capitale du Mali) par rapport aux autres ports de la sous-région, et pour les nombreuses offres disponibles. Celui-ci met à la disposition du Mali une aire d'exploitation dans la zone de Vridi, dans laquelle s'effectuent toutes les opérations de transit des marchandises du Mali à l'importation et à l'exportation.

Ainsi, chaque année ce sont des milliers de tonnes de marchandises à destination ou en provenance du Mali qui passent par le port d'Abidjan, comme l'indique la figure 3.

Figure 3 : Trafic de transit du Mali par les ports ivoiriens



Source : Statistiques EMACI, 2019 et nos enquêtes, 2021

Les statistiques portuaires d'Abidjan indiquent qu'en 2019, 790 176 tonnes de marchandises en provenance ou à destination du Mali, ont transité par cette plateforme. Ceci représente 38 % du trafic global en transit. Ces constats confirment le rôle stratégique du port d'Abidjan dans les échanges entre la Côte d'Ivoire et le Mali. Selon ces mêmes statistiques, à l'exportation le trafic est composé de coton, karité, tourteaux... Pour ce qui est de l'importation, les principales marchandises sont le riz, le sucre, l'engrais les produits laitiers et chimiques.

Les échanges extérieurs du Mali se font également par le port de San-Pedro, mais dans des proportions moindres par rapport à ce qui se fait par le port d'Abidjan. Sur la période de 2010 à 2020, le niveau le plus élevé de trafic se situe en 2019 avec 172 088 tonnes de marchandises maliennes qui ont transité par le port de San-Pedro (Figure 3). Il s'agit selon les rapports d'activités du port de San-Pedro pour l'essentiel d'équipements pour des projets miniers, d'engrais, de blé et de clinker à l'importation. À l'exportation, c'est du coton destiné aux unités de transformation outre-mer.

2.1.2. Le commerce extérieur du Burkina Faso par la Côte d'Ivoire

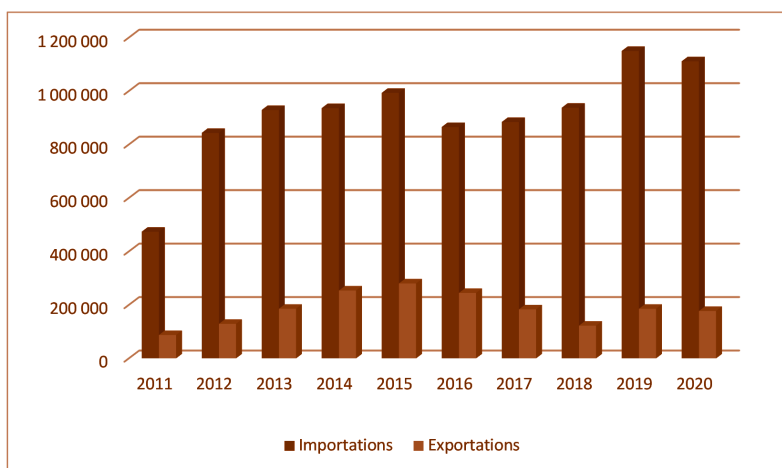
La Côte d'Ivoire est le premier partenaire commercial africain du Burkina Faso au niveau des exportations et des importations (Institut National de la Statistique et de la Démographie, 2018, p. 17). Ces échanges s'effectuent essentiellement par le port d'Abidjan. La forte attractivité du port d'Abidjan est d'une part liée aux relations historiques entre cette plateforme d'échange et le Burkina-Faso, et d'autre part aux services que propose le port d'Abidjan.

En effet, le port d'Abidjan est connecté à Ouagadougou par la route et le chemin de fer. Une franchise entre 20 et 45 jours est accordée au Burkina Faso pour l'acheminement de ses marchandises par le corridor ivoirien. Cela permet aux opérateurs burkinabè d'évacuer leurs marchandises en toute sérénité (BELI *et al.*, 2017, p. 343).

Ainsi, le port d'Abidjan est très sollicité par les opérateurs burkinabè pour le transit de leurs marchandises. À titre d'illustration, les statistiques du port d'Abidjan révèlent qu'au cours de l'année 2019, 1 244 682 tonnes de marchandises en provenance et ou à destination du Burkina Faso ont été enregistrées, soit 61 % du trafic global en transit. Ceci démontre l'importance du port d'Abidjan dans le commerce extérieur du Burkina Faso. Ces échanges sont composés essentiellement de métaux non ferreux, de tissus, d'articles textiles et de produits pétroliers (rapport d'activité port d'Abidjan, 2019,

p. 30). Dans le trafic de transit Burkinabé par le port d'Abidjan, les importations dominent largement les exportations (Figure 4).

Figure 4 : Trafic de transit du Burkina Faso par le port d'Abidjan



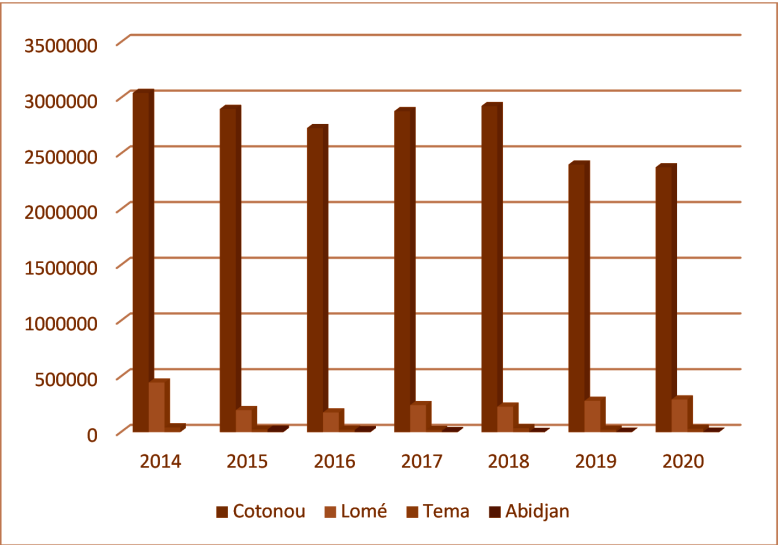
Source : SYGESTRAN, 2019 et nos enquêtes, 2021

2.1.3. Le commerce extérieur nigérien par la Côte d'Ivoire

Le trafic de marchandises entre le Niger et la Côte d'Ivoire est faible. L'essentiel des opérations d'importations du Niger est assuré par les ports de Cotonou (Bénin) et de Lomé (Togo), selon nos enquêtes (2021). Les ports de Tema (Ghana) et d'Abidjan (Côte d'Ivoire) y interviennent faiblement (Figure 5). La part du Niger dans le trafic en transit global du port d'Abidjan est de moins de 1 % (PAA, 2019, p. 20).

Comme la figure 5 le montre, le port de Cotonou est de loin le plus utilisé par le Niger pour les opérations d'importation. Sur la période de 2014 à 2020, plus des $\frac{3}{4}$ du trafic import nigérien est traité par le port de Cotonou. Le port de Lomé intervient pour moins de 500 000 tonnes, tandis que les ports de Tema et Abidjan réalisent des scores très faibles. Le positionnement stratégique du port de Cotonou ainsi que les facilitations offertes aux opérateurs y sont pour beaucoup, sans compter le différentiel de distance entre Niamey et Cotonou, plus avantageux que celui des autres ports de la sous-région.

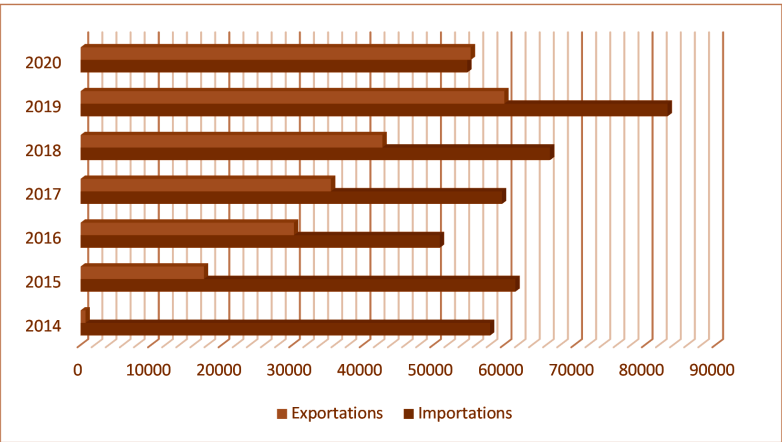
Figure 5 : Les importations nigériennes suivant les ports de transit de la sous-région



Source : nos enquêtes, 2021

Selon les données de la direction de l’observatoire des transports et de la facilitation/CNUT, les exportations et importations nigériennes par la voie ivoirienne entre 2014 et 2020 ne dépassent pas la barre des 85 000 tonnes (Figure 6).

Figure 6 : Importations et exportations nigériennes par la voie ivoirienne



Source : nos enquêtes, 2021

Les échanges commerciaux du Niger par le port d'Abidjan sont dominés par le riz, les produits pétroliers, cimentiers et les appareils électroménagers. Bien que dans les statistiques, des échanges sont mentionnés entre la Côte d'Ivoire et le Niger, ce sont plus des produits issus des industries ivoiriennes en zone portuaire de Vridi et de Yopougon qui approvisionnent le marché nigérien (nos enquêtes, 2021).

2.2. Les ports secs de Ferkessédougou et Odienné, deux nœuds stratégiques dans la desserte de l'hinterland des ports ivoiriens

La mise en place des ports secs tient une place de choix dans la stratégie de desserte de l'hinterland national et international des ports d'Abidjan et de San-Pedro. L'inexistence de ports secs en Côte d'Ivoire est un problème dans la desserte de l'hinterland des ports ivoiriens. Cette situation tient compte des difficultés telles que la faiblesse des infrastructures routières, la dégradation des axes routiers, le phénomène de racket observé sur les différents corridors reliant les ports aux pays enclavés (nos enquêtes, 2021). Le port sec de Ferkessédougou relève de la stratégie de développement des activités du port d'Abidjan. Il ambitionne d'être le prolongement du port d'Abidjan et vise à impacter le trafic de transit, dans un contexte de concurrence ardue avec les autres ports de la sous-région. Pour ce qui est du port de San-Pedro, l'autorité en charge de sa gestion a élaboré un schéma directeur depuis 2012. Ce plan établi de façon cohérente et pertinente les infrastructures à réaliser pour l'horizon 2035. Dans ce schéma directeur, il est prévu la construction de ports secs dans l'hinterland du port de San Pedro afin de capter les trafics des pays limitrophes tels que le Mali, la Guinée forestière ainsi que le sud-est du Libéria.

2.2.1. Port sec, moteur de désenclavement et créateur de « vie »

Le développement des transports se déplace progressivement vers l'intérieur des terres (JEAN PAUL RODRIGUE et THEO NOTTEBOOM, 2021). Cette réalité mise en évidence est le résultat du déploiement de la logistique vers l'arrière-pays. Les besoins en logistique pour l'acheminement aisé des marchandises se fait de plus en plus pressant pour les clients et les opérateurs de transport. Les exigences de la *supply chain* passent par une mise à disposition de réseaux de transport fiables interconnectés entre eux. Ces différents réseaux forment un maillage autour des plateformes logistiques dé-

diées à la réception et à la redistribution des marchandises. Suivant la maxime qui dit que « la bataille des ports se gagne à terre », il est impératif pour les ports ivoiriens (le port d'Abidjan et le port de San-Pedro), d'être implantés au cœur des territoires dans leur hinterland respectif. Cette stratégie de présence territoriale a pour but de réduire les distances géographiques et économiques des clients qui se déclinent en chargeurs, organisateurs de transport, transporteurs, logisticiens, etc.

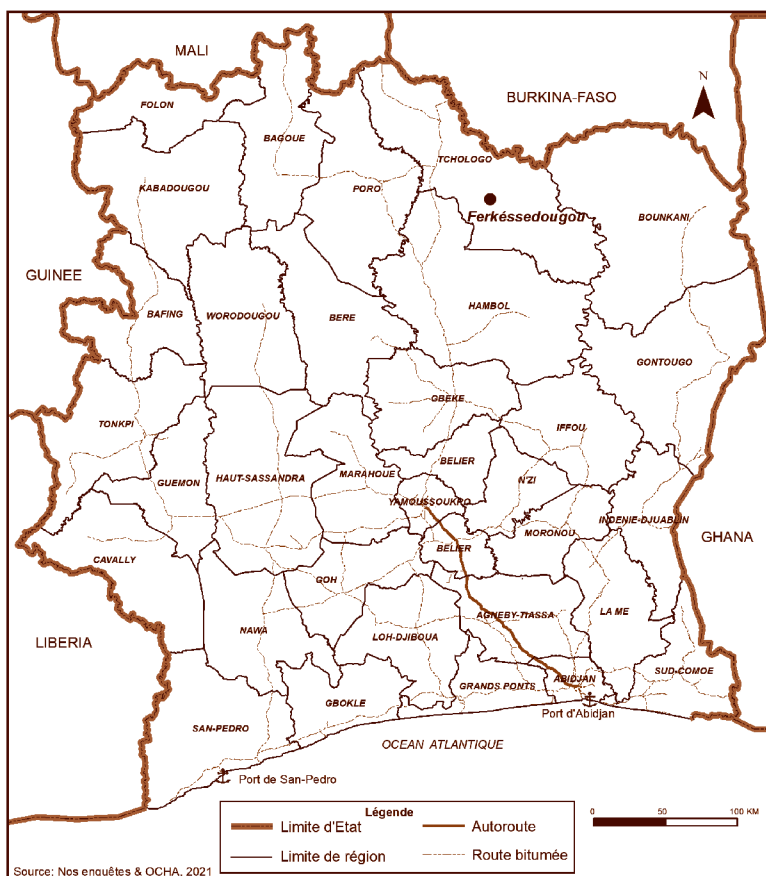
Dans le cadre de la compétitivité des ports ivoiriens, le gouvernement a organisé en décembre 2017, un séminaire à Grand-Bassam pour identifier l'ensemble des leviers indispensables pour faire de la Côte d'Ivoire, la plaque tournante de la Côte Ouest Africaine (COA). Les projets de construction de ports secs dans le nord de la Côte d'Ivoire rentrent dans la droite ligne des recommandations dudit séminaire dans la perspective, non seulement de désengorger les deux ports ivoiriens, mais également de se rapprocher davantage et faciliter les échanges commerciaux entre la Côte d'Ivoire et les pays de l'hinterland de ces deux ports.

En ciblant Ferkessédougou et Odienné, les ports d'Abidjan et de San-Pedro misent sur une politique de proximité avec leurs clientèles, mais bien plus sur une bonne maîtrise de la desserte de leur arrière-pays. Dans ces espaces, la clientèle se dispute avec d'autres ports de la sous-région tels que Tema, Takoradi au Ghana, Dakar au Sénégal, Lomé au Togo, Cotonou au Bénin. Par ailleurs, les potentialités de trafic existantes ne sont pas toutes exploitées, eu égard aux ressources agricoles, minières, minéralogiques dont regorgent les différents territoires.

2.2.2. Ferkessédougou, un pôle stratégique dans la desserte des pays sans littoral

Chef-lieu de région, Ferkessédougou est une ville située dans le nord de la Côte d'Ivoire, dans la région du Tchologo à plus de 570 km du port d'Abidjan son débouché maritime naturel. Elle est limitée au nord par la commune de Ouangolodougou, au sud par la commune de Tafiré, à l'est et à l'ouest respectivement par les communes de Koumbala et de Sinématiali. Ferkessédougou est située à 220 km de Sikasso au Mali et à 160 km de Banfora au Burkina Faso (Figure 7).

Figure 7 : Localisation de Ferkessédougou par rapport au port d'Abidjan et de San-Pedro



Le choix de cette localité pour abriter le port sec n'est pas fortuit. En effet, bien que n'étant pas la plus grande ville de cette région nord, ni la plus proche des zones qu'elle projette de desservir, Ferkessédougou dispose d'un avantage certain sur les autres villes aux alentours pour accueillir le futur port sec. Cette agglomération offre un double choix modal (ferroviaire et routier) pour le transit des marchandises à destination du Burkina Faso, du Mali ou même du Niger.

Aussi, de par sa fonction administrative et politique dans la région, Ferkessédougou requiert les qualités nécessaires qui lui permettraient d'assurer le rôle de pôle économique. Il convient cependant de souligner que s'il est possible de réaliser les opérations de transit du Burkina Faso entièrement par route ou par chemin de fer,

ceux à destination ou en provenance du Mali ou du Niger ne peuvent s’opérer que partiellement par rail compte tenu du fait que ces territoires ne sont pas reliés par la ligne de chemin de fer dont Abidjan est le point de départ.

Perçu comme un prolongement du port d’Abidjan à l’intérieur des terres, le port sec de Ferkessédougou se situe en un lieu stratégique, à mi-parcours des villes de Bouaké plus au centre de la Côte d’Ivoire avec son marché de gros, une infrastructure à vocation sous régionale, de Sikasso (Mali) et de Bobo-Dioulasso (Burkina Faso). Les distances entre le port sec de Ferkessédougou et les principales villes se trouvant dans sa sphère d’influence sont consignés dans le tableau 3.

Tableau 3 : Distances entre le port sec de Ferkessédougou et les principales villes sous sa sphère d’influence

Distance pôles d’attraction (en km)	Côte d’Ivoire	Burkina Faso	Mali
	Bouaké	Bobo-Dioulasso	Sikasso
Port sec de Ferkessédougou	230	230	236
Port d’Abidjan	342	798	805

Source : Google Maps, 2021

Si jusqu’à présent la part du Niger dans le trafic en transit du port d’Abidjan ne représente qu’une faible proportion (moins de 1 % du trafic en transit), la création d’une plateforme logistique à Ferkessédougou pourrait changer la donne. Abidjan serait alors à même d’offrir des services logistiques plus réguliers aux opérateurs économiques nigériens, au même titre que les ports de Lomé ou de Cotonou, deux concurrents qui jusqu’à présent captent l’essentiel du trafic de transit du Niger.

Les objectifs assignés au port sec de Ferkessédougou, dont la première pierre fut posée par les autorités ivoiriennes le 25 mai 2021 à Dékokaha, une localité située à 5 km de Ferkessédougou, sont multiples. Il s’agit d’abord pour les autorités de rapprocher davantage les services du port d’Abidjan des opérateurs économiques nationaux mais surtout de ceux des pays de l’hinterland. Ensuite, le port sec de Ferkessédougou devra assurer une véritable mission d’outil d’intégration sous régionale par l’interception d’un important volume de marchandises en transit de ces pays.

La mise en exploitation du port sec de Ferkessédougou se présente enfin comme un instrument qui octroierait un avantage certain au port d'Abidjan dans sa bataille pour le contrôle des flux de marchandises des pays sans débouché maritime. En définitive, le port sec de Ferkessédougou est perçu comme une solution logistique pour le port d'Abidjan dont l'efficacité est depuis quelques années mise à mal par le problème de congestion auquel il fait face.

- Le port sec de Ferkessédougou, un projet prioritaire pour la Côte d'Ivoire et la sous-région et une opportunité pour les pays enclavés

Le projet de construction d'un port sec à Dekokaha, village situé à 5 km sur l'axe Ferkessédougou/Ouangolodougou, est un projet clé qui s'inscrit dans les projets prioritaires du gouvernement ivoirien via le plan national de développement (PND 2016-2020). C'est un projet inscrit au titre du Ministère de l'intégration et des ivoiriens de l'extérieur.

Dans un contexte de concurrence accrue entre les ports sur la façade maritime de l'Afrique de l'ouest, l'une des stratégies des autorités portuaires est d'être plus proche des clients pour les fidéliser. Cette proximité s'appuie sur une politique managériale faite de missions commerciales auprès des clients, pour présenter les avantages liés aux différents ports. Elle est complétée dans le cas de la Côte d'Ivoire par le projet du port sec de Ferkessédougou. Ce port sec à 600 km du port d'Abidjan, est idéalement situé sur le corridor reliant le port d'Abidjan aux pays de l'hinterland (tableau 3).

Le port sec de Ferkessédougou est également inscrit en tant que priorité à la deuxième tranche du programme économique régional de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA). Ce programme résulte du diagnostic des économies de la zone qui met en avance plusieurs tendances lourdes. On distingue la forte et la rapide croissance démographique, la faible croissance économique, l'indigence des infrastructures de développement, le volume d'investissement médiocre. On note également l'insuffisance de la productivité globale des facteurs, la spécialisation assise sur les produits agricoles de base et la distorsion entre consommation et production.

- Des objectifs stratégiques assignés au port sec de Ferkessédougou

Plusieurs facteurs militent en faveur du port sec de Ferkessédougou. Ce sont des enjeux importants à l'horizon des décennies à venir qui alimentent la volonté de voir ce port sec exister. Ce qui par ailleurs mobilise bien des actions avec les objectifs assignés audit port. Il

est question de réduire et d'optimiser les circuits d'approvisionnement des potentialités économiques des districts qui couvrent le nord de la Côte d'Ivoire, en l'occurrence les districts des Savanes, du Zanzan et du Denguélé. Il s'agit également d'améliorer le réseau logistique ivoirien, de construire et d'exploiter les infrastructures du port sec de Ferkessédougou afin de désengorger le port d'Abidjan et de le rapprocher de ses partenaires régionaux que sont le Mali, le Burkina Faso et le Niger (CNP-PPP, 2017, p. 29). Aussi, la présence du port sec va permettre de renforcer la compétitivité des économies des pays de l'hinterland, de développer les échanges intra-africains, d'assurer la montée en gamme du commerce sur le continent en rendant les économies moins dépendantes de l'extérieur et dynamiser et consolider les acquis du transport ferroviaire à destination des pays de l'hinterland.

2.2.3. Odienné, un point fort pour capter le trafic dans le Nord-ouest ivoirien, au Sud du Mali et à l'Est de la Guinée

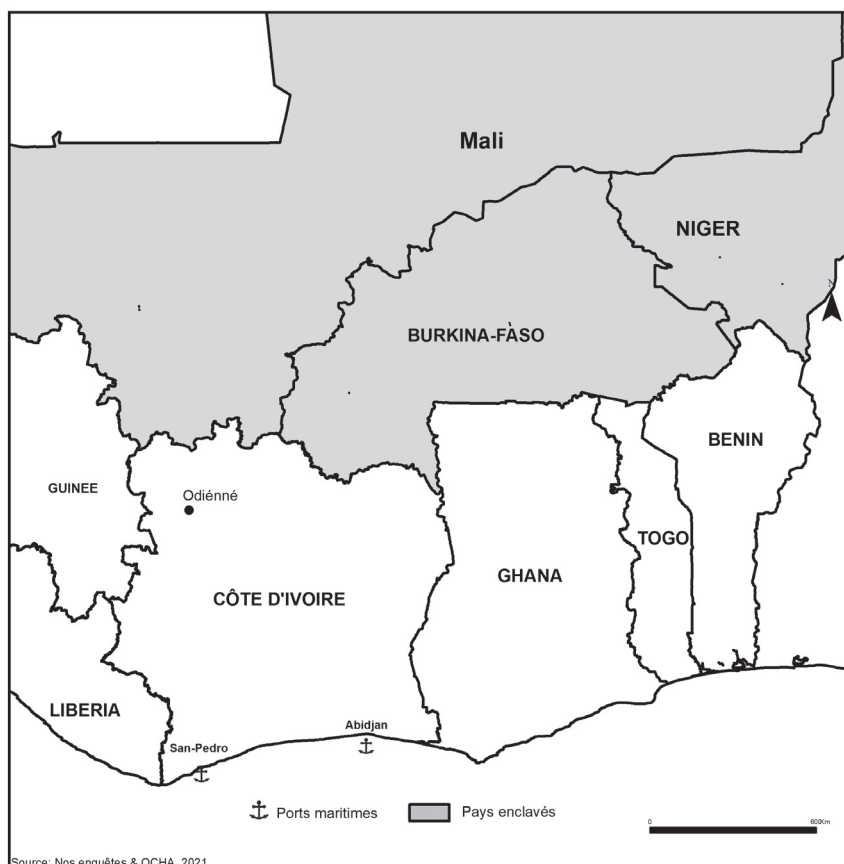
Prévu pour être le relais du port de San Pedro dans le nord-ouest de la Côte d'Ivoire, le port sec d'Odienné à l'instar de celui de Ferkessédougou, aura pour rôle de faciliter le traitement des marchandises, tant à l'importation qu'à l'exportation, de toute la région du nord-ouest ivoirien, mais aussi et surtout du sud du Mali et de la Guinée forestière (Figure 8).

Construit dans les années 1970 par une volonté politique, pour assurer une double fonction, à savoir, être le moteur du développement économique de la région du sud-ouest de la Côte d'Ivoire à l'image du port d'Abidjan dans le sud, mais aussi de constituer un instrument pour une intégration sous régionale harmonieuse, le port de San Pedro est situé à seulement 120 km de Harper au Libéria, 617 km de Nzérékoré en Guinée et 963 km de Bamako. Comparé au port de Dakar et à celui d'Abidjan, situés respectivement à 1 250 km et 1 278 km de Bamako, San-Pedro apparaît comme le port idéal pour la desserte de la capitale économique malienne en raison de sa position géographique.

Pourtant, l'essentiel du trafic de marchandises du Mali en transit sur le territoire ivoirien, passe par le port d'Abidjan, faute d'infrastructures routières adéquates. Cette situation enlève au port de San-Pedro son avantage géographique et le rend du même coup économiquement plus cher. Ainsi, outre les fonctions classiques attribuées à un port sec en général, celui d'Odienné aura pour mission de donner de la visibilité au port de San-Pedro qui n'a jamais véri-

tablement fonctionné à plein régime, si l'on considère ses objectifs à sa création.

Figure 8 : Localisation d'Odienné et du port de San-Pedro par rapport aux pays enclavés



La réalisation du projet de construction d'une plateforme logistique intégrée à Odienné s'inscrit dans le cadre du projet d'extension du port de San-Pedro, qui vise la construction de nouvelles infrastructures portuaires nécessaires pour une meilleure exploitation du port de San-Pedro. Ce projet permettra la création d'une zone de rupture de charge à destination et en provenance des régions frontalières, en vue d'accroître la compétitivité de la place portuaire de San-Pedro et de créer un pôle de développement économique dans le nord-ouest de la Côte d'Ivoire.

Cette infrastructure stratégique permettra au port de San-Pedro d'accroître l'offre de service portuaire par le prolongement du port dans son arrière-pays, et d'offrir aux opérateurs économiques des solutions intégrées leur permettant d'améliorer leur productivité et de capter une bonne part du trafic malien et guinéen en direction du port de San-Pedro. La création d'un port sec à Odienné va permettre de résoudre les contraintes d'ordre infrastructurel notamment au niveau des axes routiers. Assurément, pour rendre opérationnelle cette plateforme logistique, les autorités ivoiriennes seront bien obligées de construire des axes routiers afin de sortir le port de San-Pedro de son « enclavement » et l'interconnecter aux zones qu'il pourra desservir à partir d'Odienné.

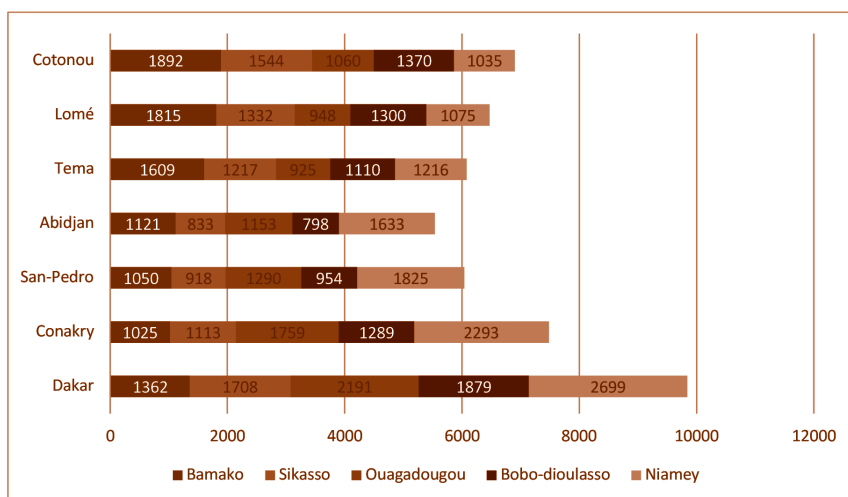
Le port de San-Pedro à travers la réalisation du port sec d'Odienné pourra étendre aussi bien son arrière-pays fondamental que son arrière-pays captif, d'autant plus que la mise en œuvre de cet ouvrage logistique dans le nord-ouest de la Côte d'Ivoire accroîtrait sa compétitivité. Le statut de port secondaire qui caractérise le port de San-Pedro sur la rangée portuaire ouest africaine pourrait être bouleversé avec son repositionnement.

2.3. Les facteurs limitants pour les ports secs de Ferkessédougou et d'Odienné

2.3.1. La concurrence interportuaire sur le segment transit dans la desserte du Mali, du Burkina Faso et du Niger

La desserte des pays enclavés que sont le Mali, le Burkina Faso et le Niger, se fait par les pays côtiers disposant de ports maritimes. Ainsi, plusieurs corridors connectés aux ports assurent la desserte de ces pays sans littoral. Dans un tel contexte, une réalité est inéluctable : la concurrence interportuaire pour le transit des marchandises. Elle s'opère sur la base de plusieurs aspects. On peut citer entre autres la distance qui sépare les principales villes des pays enclavés et les ports maritimes, la part de marché des différents ports sur le trafic de transit, la qualité des liaisons routières et ferroviaires, les facilités accordées aux opérateurs etc. En termes de distance, la figure 9 donne un aperçu des trajets à parcourir par les camionneurs depuis les ports de débarquement ou d'embarquement, aux destinations ou provenances.

Figure 9 : Différentiel de distance entre les ports maritimes ouest africains et les principales villes enclavés

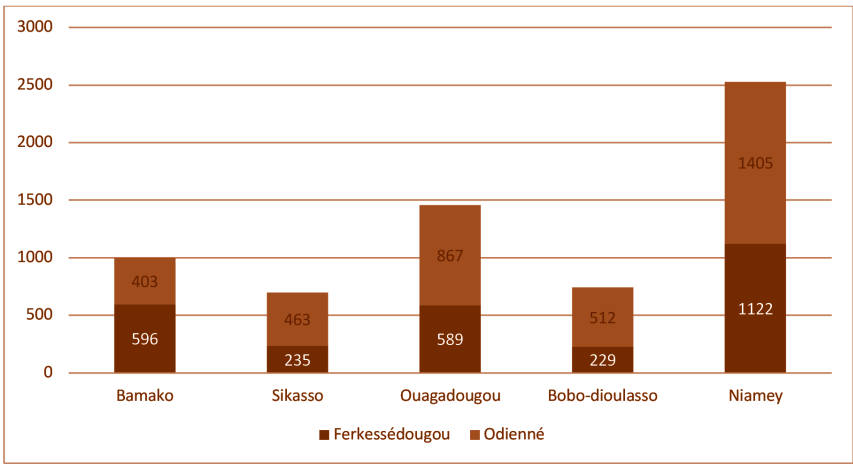


Source : distancede.com/ Google Maps / Notre classement

Comme le montre la figure 9, les villes répertoriées dans les pays enclavés sont situées entre 800 et 2 700 km des ports maritimes. Quand on sait les conditions de transport des marchandises dans la sous-région à partir des ports maritimes, on comprend la dure réalité du transit des marchandises à destination et/ou en provenance des pays enclavés.

Pris individuellement suivant les ports maritimes et les villes, Conakry en Guinée est plus proche de Bamako, suivi de San-Pedro, d'Abidjan, puis de Dakar. Concernant Sikasso, le port le plus proche est celui de San-Pedro. Viennent ensuite Abidjan, Conakry et Tema. Par rapport à Ouagadougou, les ports les plus proches sont Tema, Lomé, Cotonou et Abidjan. Avec Bobo-Dioulasso, le port d'Abidjan se positionne en première position. Il est suivi du port de San-Pedro, puis du port de Tema et celui de Conakry. Par rapport à la destination Niamey, les ports les plus proches sont incontestablement Cotonou, puis Lomé, Tema et Abidjan. En tenant compte des ports secs en projet de création, celui de Ferkessédougou est relativement plus proche des villes enclavées, que celui d'Odienné. La position géographique de Ferkessédougou, qui bénéficie aussi d'une desserte routière et ferroviaire, lui donne des avantages qu'Odienné n'a pas (Figure 10).

Figure 10 : Différentiel de distance entre les ports secs de Ferkessédougou et Odienné et les principales villes enclavées



Source : distancede.com/ Google Maps / Notre classement

2.3.2. La promotion des ports secs à l’intérieur du Mali, du Burkina Faso et du Niger

Afin de fluidifier le trafic autour des terminaux et de baisser le coût des marchandises, les opérateurs installent de plus en plus de plateformes sur les corridors...Les ports secs dont il s’agit, doivent permettre de développer les échanges intra-africains et d’assurer la montée en gamme du commerce sur le continent en rendant les économies moins dépendantes des chocs extérieurs (Thibaud Teillard, 2019). Le Mali, le Burkina Faso et le Niger, pays enclavés au cœur de l’Afrique de l’ouest, ne sont pas en reste par rapport à cette réalité économique majeure, qui met au centre la position stratégique des ports secs. Pour ce qui est de leur approvisionnement régulier, les trois pays suscités se sont dotés de stratégies et de politiques diverses. On peut citer la diversification des voies d’accès par la mer, la signature d’accords de partenariat avec les pays côtiers pour le passage des marchandises qui alimentent leur commerce extérieur.

En vertu de ces accords, des franchises leurs sont accordées, des facilités sont faites. Ainsi, le Mali dispose d’entrepôts dans les ports de la sous-région, le Burkina Faso également. Le Niger dispose de représentations dans les ports de la sous-région, etc. Au-delà des

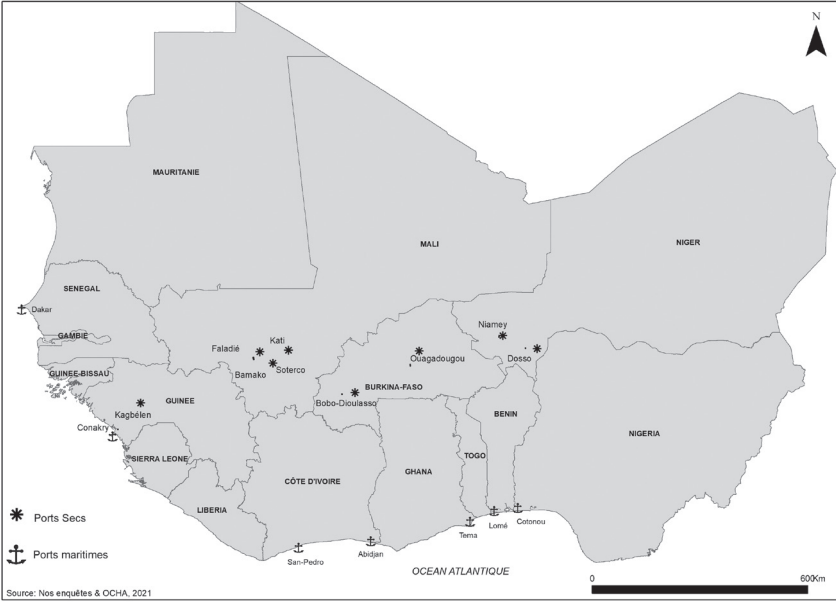
dispositions relevées plus haut, les pays enclavés développent une politique de création de ports secs sur leur territoire (Figure 11). Ces ports sont construits, soit par eux-mêmes, soit en partenariat avec des partenaires, soit par des opérateurs portuaires globaux tels que Bolloré Transports & Logistics.

Au Burkina Faso, on compte trois ports secs opérationnels, dont deux à Ouagadougou et un à Bobo-Dioulasso. Il s'agit de Ouaga-inter, Ouaga-gare et Bobo-inter. Parmi ces ports secs, Ouaga-inter est en opération, tandis que celui de Ouaga-gare est en construction. Celui de Bobo-Dioulasso (Bobo-inter) est en opération depuis janvier 2010.

Au Mali, on dénombre trois ports secs qui sont tous opérationnels. Il s'agit de Soterko à Bamako, de Faladié à 9 km de Bamako et de Kati à 18 km de Bamako. La caractéristique principale est que ces ports secs se regroupent autour de Bamako, la capitale économique du Mali. Ces ports secs sont réalisés par Bolloré Transports & Logistics. Un autre port sec est en construction à Sikasso, au sud du pays. Celui de Kayes est également prévu.

Au Niger, le port sec de Niamey est opérationnel et réalisé par Bolloré transports & Logistics. Le port sec de Dosso a été créé par décret n°2014-613/PRN/MT du 10 octobre 2014. Une convention de mise en concession du port sec a été signée entre le gouvernement Nigérien et le groupe Bolloré transports & Logistics. C'est une plateforme de 500 000 m² qui est prévue pour recevoir des marchandises et des conteneurs. Ce port sec n'est pas encore opérationnel, étant donné que certaines conditions importantes ne sont pas encore réunies. Il s'agit entre autres du projet de la boucle ferroviaire connectant la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso, le Niger et le Bénin, en passant par Dosso, qui verra la réhabilitation des voies existantes et la construction de nouvelles voies.

Figure 11 : Les différents ports secs dans les pays enclavés et les ports maritimes ouverts sur l’océan Atlantique



La promotion des ports secs au Mali, au Burkina Faso, au-delà des perspectives heureuses pour les économies locales, est susceptible de poser des difficultés pour la promotion des ports secs dans le nord ivoirien. Cela d’autant plus que nous sommes dans une économie d’intégration sous-régionale. Ces ports secs se situent dans un rayon où se développent pratiquement les mêmes produits. Il est important de relever que la question des ports secs est assez délicate, parce qu’elle a des relents d’ordre géopolitique et géostratégique.

L’aspect géopolitique s’explique par l’enjeu qui se profile en arrière des ports secs. Pourquoi fait-on les ports secs ? C’est un enjeu de domination, un enjeu de positionnement. Le port sec de Ferkessédougou vise à capter les flux de marchandises en provenance du Burkina Faso et du Mali. Du côté ivoirien, ce sont les marchandises issues du marché mondial et dans une certaine mesure du marché local, qui vont être redistribuées à partir de cette plateforme. De part et d’autre de la frontière Ivoir-Burkinabé se trouve un port sec (Ferkessédougou et Bobo-Dioulasso). Pourquoi ne pas utiliser un seul port sec par exemple ?

L’enjeu géostratégique se situe dans la fuite des marchandises ivoiriennes en direction des pays du nord. Par exemple, pour ce qui concerne le coton, lorsqu’il est payé plus cher à l’extérieur, les pro-

ducteurs ont tendance à y acheminer leurs produits pour l'écoulement. Ce qui fait perdre des devises à la Côte d'Ivoire et des volumes au port d'Abidjan. Ledit port devrait recevoir les produits issus des régions nord de la Côte d'Ivoire et approvisionner le port sec de Ferkessédougou, qui joue le rôle de hub régional. Ce hub servira l'ensemble des villes du Nord de la Côte d'Ivoire. On transporte par train et on y dépose les produits.

En clair, c'est une question de stratégie pour permettre la création d'emplois dans la zone, donc pour maintenir l'ensemble des jeunes et les soustraire du grand banditisme pour des raisons de recherche de gains faciles.

2.3.3. La question des pratiques anormales le long des corridors

Le corridor Nord (Abidjan-Ouagadougou et Abidjan-Bamako) est le corridor de transit le plus important au niveau de la Côte d'Ivoire. Il concentre plus de 90% du trafic de transit du port d'Abidjan. Le corridor San-Pedro/Tengréla concentre la majorité du trafic des marchandises du port et de son hinterland vers le Mali via la frontière Zantiébougou (Borderless Alliance, 2021, p. 3). La situation des deux corridors au regard des réalités rencontrées par les transporteurs, mérite un passage en revue.

Sur le corridor Abidjan-Bamako long de 1 174 km, 19,2 postes de contrôles ont été enregistrés en 2020, pour des prélèvements illicites qui se chiffrent à 38 667 FCFA. Sur le corridor Abidjan-Ouagadougou pour l'année 2020, ce sont 24,6 postes de contrôle qui sont enregistrés, pour des prélèvements évalués à 29 827 FCFA.

Sur le corridor San-Pedro/Tengréla long de 664 km, on enregistre des points de contrôle non-officiels qui donnent lieu à des perceptions illicites. On note par exemple selon le rapport de Borderless Alliance (2021, p. 4) le paiement de 1000 FCFA par camion à la sortie du port de San-Pedro. Un poste de contrôle de la Mairie de San-Pedro prélève 1000 FCFA par camion. Entre les localités de San-Pedro et Soubré séparées par 120 km de distance, les camions payent aux postes de gendarmerie installés entre 1000 FCFA et 2000 FCFA. Par ailleurs, des montants entre 1000 FCFA et 2000 FCFA sont exigés par les différents corps habillés aux corridors des différentes villes traversées par les camions.

Les situations exposées ont pour conséquence de rallonger le temps de passage sur les différents corridors, avec le lot de désagréments qui s'en suit. Ajouter à cela le mauvais état de certains tronçons routiers, on mesure dès lors l'enjeu de l'urgence de débar-

rasser les corridors des pratiques anormales, dans la perspective de construction des ports secs.

2.3.4. La question sécuritaire liée aux menaces djihadistes dans le nord ivoirien

Depuis 2012, le Mali est confronté à une crise armée impulsée par des groupes djihadistes. Quelques années après, c'est le voisin Burkinabé qui est aux prises avec des groupes armés semant le désarroi au sein des populations. L'instabilité grandissante dans ces deux pays touche également le nord de la Côte d'Ivoire. Les premières attaques en territoire ivoirien ont été signalées en 2020 à Kafolo, Tougbo, Togolokaye et Kolobougou, dans le nord-est, non loin de la frontière avec le Burkina Faso.

Un fait marquant lié à ces attaques, c'est qu'aucune d'entre elles n'a été revendiquée. « *Or, les groupes djihadistes ont l'habitude de revendiquer les attaques perpétrées* ». Cette observation d'un expert des questions liées aux frontières, fait dire à ce dernier que ces attaques sont le fait du grand banditisme en vogue dans cette région frontalière. N'empêche que plusieurs indices soulignent les pratiques utilisées par les djihadistes dans leur mode opératoire (pose d'engins explosifs artisanaux, recrutement moyennant espèces sonnantes et trébuchantes de jeunes gens etc.). Cette situation met en relief le problème sécuritaire qui menace la construction et l'exploitation des ports secs de Ferkessédougou et Odienné. Quand on sait que le port sec est un outil économique stratégique pour la région et au-delà, il devient une cible sensible pour ces bandits. De ce fait, la viabilité des projets de port sec de Ferkessédougou et d'Odienné est « incertaine » à certains égards.

Discussion

Les ports secs en Afrique Subsaharienne ont émergé tardivement, avec l'accélération de la conteneurisation des années 2000, le développement des corridors de transport et l'ambition politique de mieux contrôler administrativement les recettes fiscales et douanières (Alix, 2021, p. 1). Le dynamisme du commerce international et l'interconnexion des économies, ont exposé la problématique de la congestion des ports maritimes ouest africains, la saturation des corridors et un encombrement des villes portuaires. Toutes ces situa-

tions ont des répercussions sur les coûts de passage portuaire et in fine sur les coûts des marchandises.

Ces situations de désagrément qui mettent en « péril » l'activité des ports, ont conduit à la mise en œuvre de solutions logistiques à même de résorber les nombreuses difficultés relevées. C'est ainsi que l'idée de construction de plateformes ou bases logistiques plus connues sous le nom de « ports secs » le long des corridors routiers et/ou ferroviaires a émergé.

Dans un environnement concurrentiel très fort, répondre aux exigences des chargeurs et des usagers des services maritimes en pré et post acheminement, est devenu une question capitale pour les opérateurs privés et les autorités portuaires et étatiques. Les ports secs préconisés comme solution, ont des retombées importantes pour les économies en termes d'intégration sous-régionale, de rapprochement des ports maritimes des marchés enclavés dans leur hinterland, de fluidification des trafics et de décongestion portuaire.

Ainsi, les ports secs sont considérés comme des instruments de la fluidité logistique (Lihoussou, 2018, p. 264). À cet effet, Aidi *et al.* (2017, p. 72) révèlent qu'en Algérie par exemple, le port sec de Tixter joue un rôle prépondérant dans la décongestion du port maritime de Bejaia. Pour étayer leur argumentation, les auteurs soulignent que 8760 tonnes de marchandises ont été transférées à Tixter en 2016. Ceci démontre l'importance des ports secs dans l'accroissement des aires de stockage de marchandises.

Les ports secs sont également des outils de développement urbain et d'organisation de l'économie des territoires qui les abritent. Ils ont la capacité de transformer un espace jadis « dépourvu » de vie en un espace dynamique et catalyseur de développement. Comme l'indiquent Hetcheli *et al.* (2017, p. 185), la mise en place du terminal du Sahel à Togblékopé (périphérie Nord de Lomé), a induit une multitude d'activités économiques dans ladite localité. Pour ce faire, Togblékopé, naguère un petit village d'agriculteurs constitué de quelques hameaux éparpillés dans le paysage, connaît aujourd'hui une croissance démographique et spatiale exponentielle. Entre 2010 et 2015, Togblékopé est devenu la périphérie la plus dynamique de Lomé avec un taux de croissance estimé à 214 % (Hetcheli *et al.*, 2017, p. 189).

L'idée de développement induit par les ports secs est relevée par les travaux d'Allagbe (2017, p. 300). La construction du port sec à Sèmè-Podji (Sud-est du Bénin) a favorisé le développement de la filière des véhicules d'occasion et l'émergence du commerce informel

de pièces détachées dans la commune de Sèmè-Podji. Cette activité a des retombées socio-économiques importantes aussi bien pour les acteurs que pour la municipalité. Les commerçants spécialisés dans la vente de pièces détachées réalisent un chiffre d'affaire mensuel qui varie entre 50 000 FCFA et 600 000 FCFA (Allagbe 2017, p. 304).

L'expérience réussie de l'implémentation des ports secs dans les pays de la sous-région ouest africaine, a inspiré les autorités ivoiriennes à initier des projets similaires à Ferkessédougou et à Odienné. L'initiation de ces projets de ports secs fait partie intégrante de la politique des ports ivoiriens d'Abidjan et de San-Pedro, deux outils stratégiques pour le développement de l'économie nationale. La présence des ports secs à Ferkessédougou et à Odienné, deux localités stratégiques du nord ivoirien, permettrait de décongestionner le port d'Abidjan, de le rapprocher avec celui de San-Pedro, de leurs partenaires commerciaux dans la sous-région, notamment ceux du Mali, du Burkina Faso et dans une certaine mesure ceux du nord-est de la Guinée. La réalisation de ces plateformes logistiques vise à améliorer sans aucun doute, la fluidité du trafic des marchandises dans les ports ivoiriens, et entre les ports ivoiriens et les pays de l'hinterland.

Les aménagements projetés permettront également de valoriser les potentialités économiques dont regorgent les Districts des Savanes et du Denguélé. Dans ce contexte, les autorités ivoiriennes au plus haut niveau, se sont impliquées pour que ces projets de ports secs soient une réalité. Celui de Ferkessédougou dont les travaux de construction ont été lancés le vendredi 21 mai 2021, suscite beaucoup d'espoir au sein des populations. Les différentes articulations de ce projet de port sec, à savoir une plateforme multimodale, un dépôt d'hydrocarbures, un marché à bétail, l'abattoir, la zone d'habitat « opération gagnant », l'administration du port et des services et la zone économique industrielle du port sec, visent entre autres à apporter des solutions aux problèmes récurrents du chômage des jeunes et des femmes.

Ce projet majeur pour la région annonce, selon ses concepteurs, la création de 71 000 emplois directs et indirects à l'endroit des jeunes et des femmes ; d'où l'expression du président du conseil régional du Tchologo : « *ce port est le vôtre* ». Pour lui, le projet de port sec s'inscrit dans une dynamique d'accélération de la croissance par la création de pôles économiques. Bien que les projets de port sec de Ferkessédougou et d'Odienné s'annoncent sous de bons auspices, des réalités toutes aussi pertinentes invitent à s'inscrire dans la logique de la réflexion autour de ces projets. Ces réalités s'articulent principalement autour des questions sécuritaires dans la zone nord

de la Côte d'Ivoire et de l'écosystème logistique dans lequel ces ports secs sont appelés à s'intégrer.

Le contexte sécuritaire dans lequel s'inscrivent les ports secs constitue un facteur à regarder de près dans la mise en œuvre desdits projets. Les ports secs projetés à Ferkessédougou et à Odienné, se localisent dans une zone nord proche des frontières malienne et burkinabé, qui se particularise par une montée intermittente mais caractérisée des actes graves qui mettent en mal la sécurité des populations et des biens. Ces actes perpétrés portent la signature des « terroristes » ou de bandits de grand chemin, proches des réseaux djihadistes. Les attaques des localités de Kafolo, Tougbo, Togolokaye et de Kolobougou, entre juin 2020 et juin 2021, sont une preuve que le nord de la Côte d'Ivoire est vulnérable au terrorisme.

En effet, le sahel plus au nord, est en proie aux attaques et attentats meurtriers d'une myriade de groupes djihadistes, liés soit à Al Qaïda, soit au groupe Etat Islamique (EI). Ces groupes développent un projet d'expansion vers le golfe de Guinée, notamment la Côte d'Ivoire et le Benin. Cette situation représente une « menace » au développement des ports secs de Ferkessédougou et d'Odienné, d'autant plus que ces plateformes logistiques peuvent être une cible privilégiée pour les terroristes, tout comme l'ont été les tours jumelles du World Trade Center aux Etats-Unis, le 11 septembre 2001. Vu les moyens financiers importants à mobiliser (254,171 milliards FCFA pour le port sec de Ferkessédougou), la question sécuritaire est plus que cruciale. Vu qu'il s'agit de ports secs, donc d'outils économiques stratégiques, la situation vécue par les ports ivoiriens à l'occasion de la rébellion du 19 septembre 2002, devrait situer sur les enjeux autour de ces outils d'intégration économique.

L'écosystème logistique regroupe un ensemble d'entités susceptibles de contribuer à l'épanouissement de l'activité de transport et de logistique dans un territoire donné. Il prend ainsi en compte les entreprises chevronnées dans le domaine de la logistique, mais pas seulement. Les infrastructures de transport (routes, chemins de fer, aéroports, ports...) y jouent un rôle crucial, en tant que plateformes de transbordement, points de passage privilégiés pour les marchandises et les personnes. En tenant compte de ce qui précède, le nord de la Côte d'Ivoire où est prévue la construction des ports secs, connaît une carence en termes d'infrastructures logistiques. On compte, en dehors des principaux axes routiers bitumés et du chemin de fer reliant la Côte d'Ivoire au Burkina Faso et passant par Ferkessédougou, deux aéroports de classe nationale (Odienné et Korhogo) et un aérodrome à Ferkessédougou. Cet état des lieux ne peut permettre de

soutenir une activité logistique intense et lourde, qui est intimement liée aux activités des ports maritimes plus au sud à Abidjan et à San-Pedro.

Conclusion

La présente contribution a permis de mettre en évidence l'importance pour la Côte d'Ivoire de se doter de ports secs dans la partie septentrionale de son territoire. Ainsi, un port sec à Odienné serait pour le port de San-Pedro un facteur de développement stratégique. Il lui permettrait assurément d'avoir un maillage plus dense du territoire qui est censé être son arrière-pays captif, mais qui jusqu'à présent est desservi dans une certaine proportion par le port d'Abidjan, son « premier concurrent ». La plateforme logistique d'Odienné devrait permettre au port de San Pedro d'offrir aux opérateurs économiques ivoiriens mais également maliens, guinéens etc., des solutions intégrées leur permettant d'améliorer leur productivité. Le port sec d'Odienné serait in fine, un outil d'intégration du Mali, de la Guinée forestière et du Libéria.

Pour le port d'Abidjan, la mise en service du port sec de Ferkessédougou est une réponse au problème de congestion auquel il est en proie ces dernières années, conséquence immédiate de sa cohabitation avec la ville d'Abidjan à la croissance spatiale exponentielle. La congestion du port d'Abidjan impacte négativement sa compétitivité vis-à-vis des ports de la rangée ouest africaine, pour le contrôle des trafics de transit des pays sans littoral. De ce fait, le port sec de Ferkessédougou se veut un instrument de repositionnement pour le port d'Abidjan sur l'échiquier sous régional, dans lequel les autres ports concurrents se livrent une rude concurrence.

En plus de leur première vocation de relai des ports auxquels ils sont respectivement rattachés, les futurs ports secs ivoiriens auront pour mission de servir de leviers de développement socioéconomique des villes ainsi que des régions qui les abriteront. La double fonction assignée aux ports secs d'Odienné et de Ferkessédougou témoigne de l'importance de ces infrastructures pour l'Etat de Côte d'Ivoire et la nécessité de les réaliser dans un futur proche.

Au demeurant, les projets de ports maritimes s'accompagnent du développement des ports secs. La création de ces ports secs se réalise en Afrique de façon un peu « anarchique », à savoir sans établir un plan déterminé. Le rôle des ports secs vise à étendre l'hinterland des

ports maritimes au-delà de leur seuil national. Pour cela, il est vital que les projets de ports maritimes et de ports secs tels que celui de Ferkessédougou et d'Odienné, s'analysent à l'origine dans un schéma de complémentarité dans une logique de prospective.

Références bibliographiques

- ALLABGE Benjamin, 2017. « Filière des véhicules d'occasion et dynamique du commerce de pièces détachées automobiles dans la zone portuaire de Sèmè-Kpodji au Bénin » in LOBA (A. D) et N'GUESSAN (A. B) (dirs). *Le port dans la ville*, EMS Edition, Caen, pp 289-308.
- Comité National Alliance Borderless – Côte d'Ivoire, 2021. Restitution du rapport du premier trimestre 2021 de l'observatoire des pratiques anormales (OPA) – Etat des lieux des corridors en Côte d'Ivoire, 12 p.
- CNP-PPP, 2017. Fiches des projets PPP en préparation. 3^{ème} édition de la revue du portefeuille des projets en partenariat public-privé, janvier 2017, 82 p.
- DIALLO Malick, OUEDRAOGO Manéré, RICAU Pierre, RABANY Cédric, 2015. Etude du marché de l'anacarde au Mali et en Afrique de l'Ouest, pp 7-9.
- EMACI, 2016. Rapports d'activités, 7 p + annexes.
- EMACI, 2015. Rapports d'activités, 12 p + annexes.
- EMACI, 2014. Rapports d'activités, 13 p + annexes.
- EMACI, 2013. Rapports d'activités, 15 p + annexes.
- EMACI, 2012. Rapports d'activités, 14 p + annexes.
- EMACI, 2011. Rapports d'activités, 13 p + annexes.
- EMACI, 2010. Rapports d'activités, 14 p + annexes.
- EMACI, 2009. Rapports d'activités, 11 p + annexes.
- HETCHELI Follygan et DANDONOUGBO Iléri, 2017. « Interfaces portuaires et recompositions spatiales : contribution du terminal du Sahel à la dynamique spatiale et socio-économique de Togblékopé (périphérie Nord de Lomé) » in *le port dans la ville*, EMS Edition, Caen, pp 175-195.
- HAUCHART Valérie, 2007 « Le Burkina Faso, un producteur de coton face à la mondialisation et à la dépendance économique. Regard sur un Sud », in *Cybergeo : European Journal of Geography* Débats, Mondialisation et pays du sud, consulté le 10 septembre 2021. <http://journals.openedition.org/cybergeo/>, 2665, 9p.
- Institut National de la Statistique et de la Démographie (INSD), 2018. Situation annuelle du commerce extérieur Burkina Faso 2016, 29 p.
- JEAN PAUL RODRIGUE et THEO NOTTEBOOM, 2021. <https://porteconomics-management.org/pemp/contents/part2/dry-ports/>
- JOAN Jean-Marc, 1999 « Les mutations actuelles du paysage portuaire de la partie occidentale de la Northern Range ». In: *Hommes et Terres du Nord*, <https://doi.org/10.3406/htn.1999.2660>, pp 13-20.

- KABLAN N'guessan Hassy Joseph, YRO Koulaï Hervé, 2016 « le port de San-Pedro à l'épreuve de la croissance du trafic conteneurisé », *regards suds*, septembre, pp 167-175.
- KRA Kouadio Joseph, KOFFI Yéboué Stéphane et ALLA Kouadio Augustin, 2017, « Atouts et contraintes de la localisation d'un port sec à Ferkessédougou au nord de la Côte D'Ivoire » in LOBA (A. D) et N'GUESSAN (A. B) (dirs). *Le port dans la ville*, EMS Edition, Caen, pp 197-218.
- LIHOUSSOU Messan, 2014. « La compétition portuaire pour la desserte des territoires enclavés. Le cas de Cotonou (Bénin) », n° 4 *Géotransports*, pp 99-115.
- LIHOUSSOU Messan, 2018 « Terminaux intérieurs et entrepôts modernes dans la richesse de l'arrière-pays du port de Cotonou (Bénin) », in *Moderniser les ports ouest africains : enjeux et perspectives*, EMS Edition, Caen, pp 253-277.
- MEMPD, 2015, Études monographiques et économiques de Côte d'Ivoire : District du Denguélé, 268 p.
- MEMPD, 2015. Études monographiques et économiques de Côte d'Ivoire : District des savanes, 313 p.
- Ministère des mines et de l'énergie du Burkina Faso, 2015. Tableau de bord 2012 du Ministère des mines et de l'énergie, 61 p.
- N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard, OGOU Atsé Willy Arnaud, TAPÉ Bidi Jean, 2018, « Des aménagements au «renouveau» pour le développement du port d'Abidjan », in *Revue de Géographie de l'Université de Ouagadougou (RGO)*, n° 07, Vol.1, octobre, pp155-181.
- Port Autonome d'Abidjan, 2019. Rapport d'activités. 48 p.
- Port Autonome d'Abidjan, 2018. Rapport d'activités, 48 p.
- Port Autonome d'Abidjan, 2017. Rapport d'activités, 47 p.
- Port Autonome d'Abidjan, 2016. Rapport d'activités, 84 p.
- Port Autonome d'Abidjan, 2015. Rapport d'activités, 82 p.
- Port Autonome d'Abidjan, 2014. Synthèse des activités et résultats statistiques, 33 p.
- Port Autonome d'Abidjan, 2013. Rapport d'activités, 119 p.
- Port Autonome de San-Pedro, 2019. Rapport d'activités, 32 p.
- Port Autonome de San-Pedro, 2018. Rapport d'activités, 32 p.
- Port Autonome de San-Pedro, 2017. Rapport d'activités, 32 p.
- Port Autonome de San-Pedro, 2016. Rapport d'activités, 32 p.
- Port Autonome de San-Pedro, 2015. Rapport d'activités, 36 p.
- Port Autonome de San-Pedro, 2013. Rapport d'activités, 42 p.
- SANGARE Alkassoum Saadatou, HAMADOU Daouda Youssoufou, MAISONNAVE Helene, 2019. « Développement minier et pétrolier et politiques de dépenses publiques au Niger : une analyse en équilibre général calculable dynamique » in <https://hal-normandie-univ.archives-ouvertes.fr/hal-02314227>, consulté le 27 aout 2021, 25 p.
- SEKA Aba Clément, 2017, « Des outils juridiques au service du développement des ports africains », *PROPARCO*, mars-avril, pp 14-21.

Thibaud Teillard, 2019. Ports secs : les nouveaux atouts des logisticiens. <https://www.jeuneafrique.com/mag/739952/economie/ports-secs-le-nouvel-atout-des-logisticiens/>

Yann Alix, 2021. Les ports secs en Afrique Subsaharienne. Perspectives Portuaires Africaines (PPA), numéro 3, septembre 2021, 4 p.

YAO Beli Didier, KOFFI Konan Cyriaque, 2018 « Le transport de marchandise entre le port d'Abidjan et les pays de l'hinterland » in *Moderniser les ports ouest africains : enjeux et perspectives*, EMS Edition, Caen, pp 319-335.

Chapitre 9.

Quel avenir pour le terminal du Sahel, port sec de Lomé, rattrapé par la croissance urbaine ?

*Amevor Komlan AGBEMADON, Jérôme LOMBARD et
Assogba GUEZERE*

Résumé

Dans le but de désengorger le port de Lomé et ses environs des camions en transit vers les pays de l'hinterland et fluidifier leurs déplacements, il a été construit en 1998 à Togblékopé, dans une zone rurale à la sortie nord de la ville de Lomé, à 15 km du port, le terminal du Sahel, le long de l'axe routier Lomé-Ouagadougou. Les camions en transit sont invités à y accomplir leurs formalités de départ sur cette plateforme dotée d'infrastructures adéquates. Après deux décennies, l'espace jadis rural s'est fortement urbanisé grâce aux impacts du terminal sur la croissance socio-économique locale.

Notre objectif est de questionner l'avenir du terminal du Sahel jadis implanté en zone rurale et qui se retrouve aujourd'hui en pleine ville. À partir d'une méthodologie de recherche basée sur la recherche documentaire et les enquêtes de terrain, l'étude démontre que le terminal est devenu au fil des années, prisonnier de l'espace qu'il a contribué à urbaniser. Malgré sa capacité d'accueil dépassée face à la croissance continue du trafic en transit au port de Lomé, il se trouve dans l'incapacité de se développer, parce qu'enserré dans le tissu urbain. Le trop plein de camions stationne alors dans les stations-services et les ruelles des quartiers adjacents, malgré les interdictions formelles. Il en résulte une perturbation généralisée de la mobilité urbaine dans le milieu.

Mots-clés : Lomé-terminal du Sahel – Port sec-Urbanisation-Croissance socio-économique

Abstract

What future for the Sahel terminal, the dry port of Lomé, overtaken by urban growth?

In order to relieve the port of Lomé and its surroundings of trucks in transit to hinterland countries and to facilitate their movements, the Sahel terminal was built in 1998 in Togblékopé in a rural area at the northern exit of the city of Lomé, 15 km from the port, along the Lomé-Ouagadougou road axis. Trucks in transit are invited to complete their departure formalities on this platform equipped with adequate infrastructure. After two decades, the once rural area has become highly urbanized thanks to the terminal's impact on local socio-economic growth. Our objective is to question the future of the Sahel terminal, which was once located in a rural area and is now in the middle of the city. Using a research methodology based on documentary research and field surveys, the study demonstrates that the terminal has become a prisoner of the space it has helped to urbanize over the years. In spite of its outdated capacity to accommodate the continuous growth of transit traffic at the port of Lomé, it is unable to develop because it is surrounded by the urban fabric. Too many trucks are parked in the gas stations and alleys of the adjacent neighborhoods despite the formal prohibitions. The result is a generalized disruption of urban mobility in the area.

Keywords: Lomé-Terminal du Sahel-Dry port-Urbanization-Socio-economic growth

Introduction

Au début des années 2000, la croissance des échanges internationaux dans les ports ouest-africains, a mis à jour des facteurs qui grèvent le coût du transit des marchandises, tels que la congestion des ports maritimes, la saturation des axes routiers et l'encombrement des villes portuaires. Dans le but de réduire et d'optimiser les coûts logistiques, les autorités portuaires de chaque pays côtier, ont adopté la construction de ports secs le long des corridors, pour entre autres raisons : le désengorgement des ports en vue de fluidifier le trafic portuaire, l'organisation de façon optimale des convois de poids lourds vers l'arrière-pays sous le contrôle des services de l'Etat, et

l'amélioration des flux urbains profondément perturbés par la présence des camions hors de l'enceinte portuaire (Steck Benjamin, 2017, p. 88). C'est dans cette perspective qu'en 1998, l'autorité portuaire togolaise fit construire à Togblékopé, une localité située au nord de la ville de Lomé, à 15 km du port, un port sec dénommé « le terminal du Sahel » le long de l'axe routier Lomé-Ouagadougou (route nationale N°1).

À l'implantation du terminal, la localité n'était qu'un petit village composé de quelques hameaux d'agriculteurs dispersés dans le paysage encore rural (Tindano Komlan, 2000, p. 39). En deux décennies, en raison de l'attractivité de l'infrastructure et de la croissance des activités économiques, le petit village, par un afflux massif de populations, a connu une croissance exponentielle. Il s'est rapidement transformé en un véritable centre-urbain aujourd'hui érigé en chef-lieu de commune. Cette rapide urbanisation de la localité de Togblékopé (Dandonougbo Iléri et Hétchéli Follygan, 2017, p. 185) à l'image de la dynamique urbaine générale de la ville de Lomé, est allée de pair avec la croissance des activités au port de Lomé.

À la suite à la modernisation de ses infrastructures portuaires en 2015 (construction d'une troisième quai et d'une nouvelle darse), avec une profondeur de plus de 16 m, le port de Lomé accueille désormais les navires de plus de 20 000 EVP¹, ce qui a eu pour conséquence la hausse de son trafic global de 69 %². Le trafic en transit traité au terminal du Sahel a plus que doublé avec un taux de croissance de 52%. Malgré le dépassement sa capacité d'accueil, le terminal est dans l'impossibilité d'étendre sa surface car, cerné de tous côtés par la ville en développement dont il a été à l'origine de la croissance. Il en résulte une congestion récurrente de l'infrastructure et des parkings. En l'absence de solutions et malgré l'interdiction formelle de stationnement sauvage dans la ville de Lomé, le trop plein de camions a pris d'assaut les parcs des stations-services, ainsi que les étroites ruelles des quartiers adjacents du terminal, occasionnant de fortes perturbations dans les déplacements. Ce sont ces constats qui nous ont amené à nous interroger sur l'avenir du terminal du Sahel dans son nouveau contexte urbain socio-économique.

L'objectif de cette contribution est de questionner, à partir de l'exemple type du terminal du Sahel, l'avenir des infrastructures portuaires délocalisées en périphérie, destinées à fluidifier le transit international, mais rattrapées par la croissance urbaine. Pour y arri-

1 Équivalent Vingt Pieds.

2 Service Statistique du Port de Lomé.

ver, nous avons adopté une méthodologie de recherche qui a consisté en la combinaison de plusieurs techniques de collecte de données, à savoir la recherche documentaire, l'enquête par questionnaire et l'observation directe.

Nous avons exploité les travaux déjà menés sur les dynamiques socio-économiques de la ville de Lomé, sur le développement du port de Lomé et sur la croissance de ses activités depuis la construction du terminal (Tindano Komlan, op. cit ; Dandonougbo Iléri et Héthéli Follygan, 2017 op. cit ; Biakouye Kodjo, 2014, p. 127). La collecte des données statistiques liées au trafic portuaire et à la croissance socio-économique de Togblékopé ont été effectuées au Service Statistique du Port de Lomé, et à l'INSEED³. En vue de confronter d'une part les connaissances livresques à la réalité du terrain, et d'autre part les opinions des autorités aux usagers, nous avons procédé concomitamment à une enquête par questionnaire avec des questions fermées et semi-ouvertes, à des entretiens semi-directifs, à des observations de terrain et à des prises de photographie. Ces données documentaires ont été complétées par l'enquête de terrain. Celle-ci a ciblé les personnes et services ressources concernées par le sujet traité. Il s'agit de la Direction de l'Exploitation dont relève la gestion du terminal du Sahel, du Ministère des transports routier, ferroviaire et aérien, du Ministère de l'urbanisme, de l'habitat, et de la réforme foncière, de la Mairie de la commune urbaine de Togblékopé, des responsables syndicaux de transport (UNATROT⁴, EMATO⁵, CBC⁶, CNUT⁷), de 50 conducteurs de poids lourds choisis de façon aléatoire sur le site du terminal, ainsi que 50 usagers de la route eux aussi choisis au hasard dans l'environnement immédiat du terminal.

Le traitement des données recueillies nous a permis de présenter dans une première partie le terminal du sahel dans son milieu géographique et économique en mutation, avant d'analyser dans la deuxième partie, les conséquences de cette transformation sur l'infrastructure et les approches de solutions en cours.

3 Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques et Démographiques

4 Union Nationale des Transporteurs Routiers du Togo

5 Entrepôts Maliens au Togo

6 Conseil Burkinabé des Chargeurs

7 Conseil Nigérien des Utilisateurs des Transport Publics

1. L'avènement des ports secs en Afrique de l'Ouest dans un contexte de forte concurrence

La forte croissance économique (5 %⁸) et démographique (2,6 % en croissance annuelle durant la période 1975-2009, contre 1,7 % pour l'Asie par exemple)⁹ de l'Afrique au début du millénaire, a permis de le connecter enfin aux grands réseaux de transport maritime après des décennies de marginalisation. C'est ainsi que l'Afrique de l'ouest, fort d'un marché potentiel de consommation de plus de 350 millions¹⁰ d'habitants et de ses multiples ressources naturelles, a vu ses ports devenir une destination privilégiée pour les opérateurs maritimes. Mais très vite, cet afflux continu et croissant des conteneurs, va mettre à mal les infrastructures portuaires vétustes, avec pour conséquences une faible productivité portuaire, une congestion récurrente des ports et des coûts logistiques les plus élevés au monde (Teravaninthorn Supee et Raballand Gaël, 2008, cité par Patricia Macchi et Sandra Saqueira, 2009, p. 70). En vue de juguler ces problèmes qui minent leur compétitivité, plusieurs projets de modernisation vont être pensés et lancer, dans un esprit de compétition pour la desserte des pays sans littoral. Parmi ces projets figure la construction des ports secs le long des corridors, en périphéries urbaines, où de vastes espaces sont encore disponibles pour le développement de nouvelles infrastructures portuaires (Bird James, 1963 cité par César Ducruet, 2004, p. 85). Tel est le cas du terminal du Sahel sis à Togblékopé, une localité rurale, qui va se métamorphoser en un véritable centre-urbain en quelques années.

1.1. Togblékopé, d'un espace rural à un chef-lieu de commune en quelques années

La localité de Togblékopé est une zone périphérique de la ville de Lomé, située à 15 km du port, à la sortie nord de la capitale sur une surface de 5 860 ha¹¹. Elle est limitée par la Préfecture de Zio au nord, par les cantons de Légbassito et d'Agoènyivé au sud-ouest et par celui de Kélégougan au sud-est, comme présentée sur la figure 1.

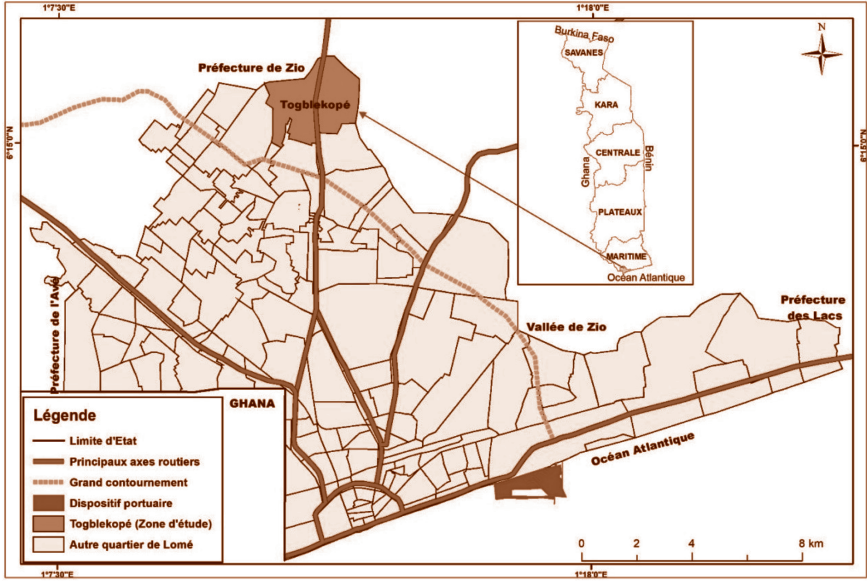
8 Banque Mondiale, Indicateurs Africains de Développement, 2013

9 Nations Unies, 2009, *World Population Prospects*

10 Banque Mondiale

11 Ministre de l'urbanisme, de l'habitat et de la réforme foncière

Figure 1 : Présentation de Togblékopé



Source : AGBEMADON, 2021 sur fond de carte du Ministre de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Réforme Foncière

Dès le début des années 2000, cette localité rurale traversée par le corridor Lomé-Ouagadougou, a connu une forte croissance urbaine, qui témoigne de façon générale de l'urbanisation galopante des espaces périphériques de la ville de Lomé (Biakouye Kodjo, op. cit.). Mais de façon très particulière, le cas de la zone de Togblékopé est étroitement lié à la force d'attraction sur les activités économiques et les populations, de l'infrastructure du terminal du Sahel, un outil stratégique du port de Lomé dans la desserte des pays de l'hinterland.

1.2. Un dispositif stratégique du port de Lomé dans la desserte des pays de l'hinterland

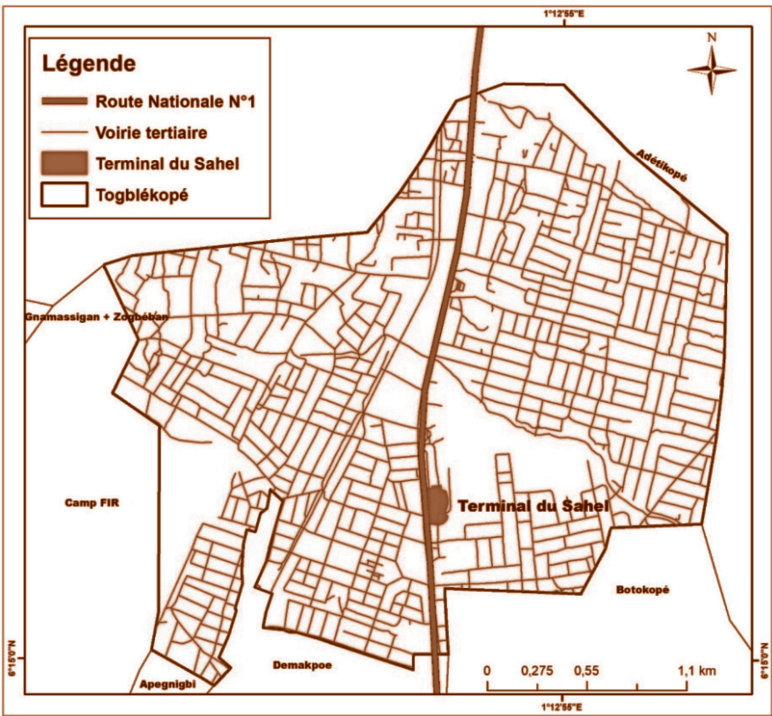
Depuis la création des ports ouest-africains, comme l'a dit Alix Yann cité par Messan Lihoussou (2014, p. 118), « des rivalités existent depuis plusieurs années entre les ports ouest africains qui ambitionnent tous de devenir des "hubs" dans cette région ». Le cœur de cette compétition est la desserte des pays de l'hinterland avec lesquels depuis les indépendances, les pays côtiers ont signé des accords bilatéraux pour leur faciliter les démarches en matière

de transport et de transit maritimes (Steck Benjamin, 2004, p. 486). Dans cette concurrence animée par les mêmes acteurs maritimes et portuaires, les ports rivalisent avec l'appui de leurs partenaires privés, de grands projets de modernisation de leurs infrastructures, pour se positionner en leader de la sous-région (Alix Yann, 2013 et Mareï Nora, 2017 ; Messan Lihoussou *et al.*, 2012).

Le port de Lomé dans ses ambitions de se positionner comme étant la meilleure porte naturelle du Sahel ouverte sur l'Océan Atlantique, s'est toujours appuyé sur des facteurs tels que sa position géographique, ses atouts naturels et de multiples stratégies de modernisation. Selon le Directeur des Exploitations Portuaires, l'initiative du terminal a pour fondement la recherche de solution aux plaintes continues de vols et de tracasseries routières des transporteurs et des syndicats des transporteurs. À l'issue de plusieurs réunions organisées en avril 1994 au port avec les différentes parties prenantes, l'opération « *Solidarité sur la Mer* » a été lancée. Le but fixé était de faciliter le transport organisé en convoi des marchandises entre le port de Lomé, les régions et les pays sahéliens sous la protection des forces de l'ordre. Après quatre années, la mise en œuvre de l'opération qui n'est plus d'actualité, avait abouti à la construction du terminal du Sahel à Togblékopé, au bord du corridor Lomé-Ouagadougou, comme le montre la figure 2.

D'après l'Autorité Portuaire, le terminal est une extension terrestre d'une superficie de près de deux hectares du port de Lomé, une zone de transit douanier de courte durée, ayant pour principale fonction de désengorger le port et ses alentours, des camions chargés de marchandises en transit vers les pays du Sahel. Constitué d'un parc de stationnement d'une capacité de 330 camions, de structures d'hébergement et d'une station-service dédiée, les camions y effectuent leurs formalités douanières de départ. Cette implantation stratégique va par le biais des effets structurants du terminal, contribuer au développement économique et à une croissance démographique sans précédent du milieu, pour en faire un centre urbain à part entière.

Figure 2 : Localisation géographique du terminal du Sahel au bord de la nationale N°1



Source : AGBEMADON, enquêtes de terrain, 2021

2. Les impacts du terminal du Sahel sur le développement de la localité de Togblékopé

La notion d’effets structurants est définie par François Plassard à la fin des années 1970 en ces termes : « il s’agit des modifications et adaptations de comportement des individus et des groupes qui se manifestent par des changements dans la structure économique et qui résultent de la création et de la mise en service de l’infrastructure de transport ». À ce propos, il existe un vieux débat scientifique sur le lien entre le transport et le développement local. Ce supposé lien est l’un des « mythes » (Offner Jean-Marc, 1993, p. 241) les plus profondément enracinés, non seulement dans la pensée des acteurs du développement économique, mais encore plus chez les acteurs politiques (Bazin Sylvie, Beckerich Christophe et Delaplace Marie,

2006 ; Steck Benjamin, 2009) comme on l'entend souvent dans les discours politiques en Afrique noire.

2.1. Le lien avéré entre les infrastructures de transport et le développement en Afrique de l'ouest

En Afrique de l'ouest, il est de notoriété publique que le déficit structurel en infrastructures, surtout de transport, constitue un sérieux handicap à la croissance économique, et est en partie associé à la marginalisation constante de l'Afrique dans l'économie mondiale. Face à cette situation, les pouvoirs publics se voient contraints de moderniser les infrastructures, afin que l'Afrique devienne plus compétitive sur le marché mondial. En conséquence, une grande importance est accordée aux infrastructures, car elles constituent un socle pour la croissance et le développement de la région. L'investissement dans les infrastructures de transport permet de réduire les coûts du transport associés au commerce, ce qui contribue à accroître la compétitivité des entreprises. De ce fait, il semble évident que le lien entre l'économie et les infrastructures est crucial, pour promouvoir la croissance socio-économique en Afrique de l'ouest. L'implantation du terminal du Sahel à Togblékopé a indéniablement joué un rôle prépondérant dans l'évolution du milieu. Jouant le rôle de pôle d'attraction, il s'est rapidement développé autour de l'infrastructure, des activités économiques de tous genres qui ont stimulé le développement économique et la croissance démographique.

2.2. Le développement spectaculaire des activités économiques autour du terminal

Deux ans après sa construction, c'est-à-dire en 2000, le terminal s'est transformé en centre névralgique de l'économie de la périphérie nord de la ville de Lomé en croissance. Positionné en porte de relai d'entrée et de sortie des biens et des ressources entre le port de Lomé et les pays de l'hinterland, il a vite fait de concentrer les activités économiques formelles relevant du commerce international ainsi que des activités informelles en tous genres (Dandonougbo Iléri et Héthéli Follygan, *op. cit.*). Dans ce tohu-bohu d'activités économiques, la vente de deux types d'articles semble être prédominante. Il s'agit d'une part, des pièces de rechange des camions qui se justifie par un parc de camions vétustes qui transitent par le terminal, et d'autre part des matériaux de construction, du fait que Togblékopé

est un front de développement urbain où le terrain coûte moins cher qu'en zone urbaine. C'est ainsi que le dispositif portuaire, en favorisant le développement économique de Togblékopé a, de manière irrésistible, attiré la population de Lomé et des campagnes, qui ont massivement afflué dans le milieu.

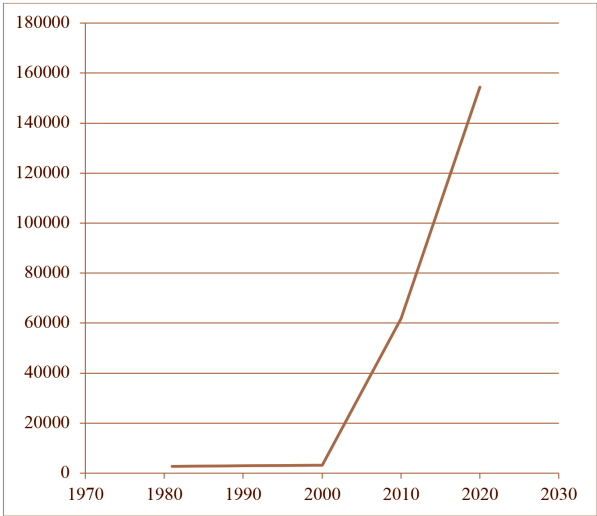
2.3. La croissance exponentielle de la population de Togblékopé attirée par le développement local

Au début des années 2000, Togblékopé va connaître un accroissement brusque de sa population attirée par le développement local. Cette fulgurante croissance démographique est d'une part due à l'arrivée massive de la population de Lomé, des ruraux des environs de Togblékopé et surtout des populations du nord du Togo. Ce qui témoigne de leur prépondérance ethnique (62 % de la population) (Dandonougbo Iléri et Hétchéli Follygan, 2017, p. 190). D'autre part, il y a aussi les immigrés des pays du sahel et d'autres pays de la sous-région qui représentent 5 % de la population. Cette forte croissance a fait de Togblékopé, la périphérie la plus dynamique de la ville de Lomé avec un taux de croissance estimé à 2,5 % entre 2010 et 2020 par la DGSCN, dans ses analyses sur l'évolution de la population togolaise. En une décennie, la population du milieu a plus que doublé, dépassant de loin celle des autres périphéries de Lomé qui se situent entre 1,8 % et 2,1 %. Elle est passée de 2 738 habitants en 1981 à 61 744 au recensement général de 2010 et à 154 360 en 2020, selon les estimations de la DGSCN. Ci-dessous la figure 3 qui matérialise cette croissance.

Cette installation des néo-citadins a contribué de façon indéniable à l'évolution démographique et spatiale de la localité de Togblékopé. Ce qui a nécessité la mise en place de diverses infrastructures de bases localisées sur la figure 4.

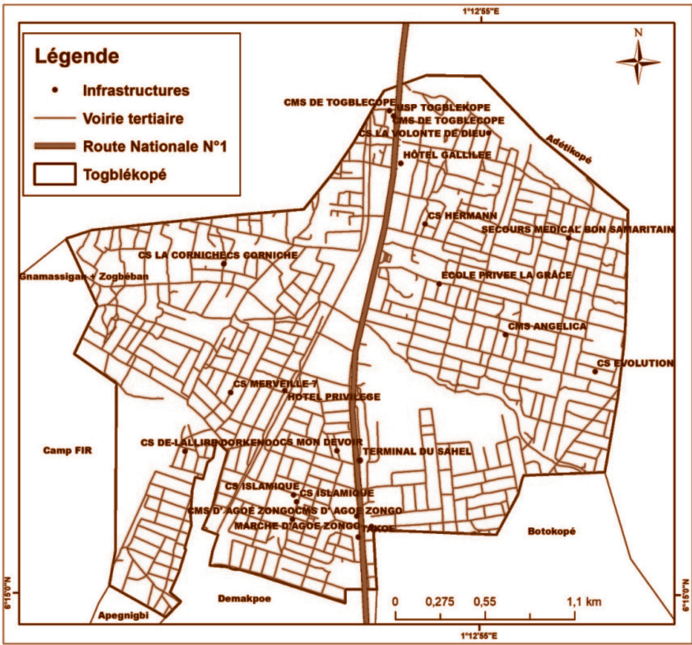
La multiplication de toutes ces infrastructures de base attestant de l'urbanisation effective du milieu d'une part, et la hausse des activités au port, conséquence directe de la modernisation de ses infrastructures d'autre part, vont irrévocablement changer le contexte socio-économique du terminal du Sahel.

Figure 3 : Evolution de la population de Togblékopé de 1981 à 2020



Source : DGSCN¹², RGPH¹³ 2010

Figure 4 : Localisation géographique des infrastructures de bases et des services à Togblékopé



Source : AGBEMADON, enquêtes de terrain, 2021

12 Direction Générale de la Statistique et de la Comptabilité Nationale

13 Quatrième Recensement Générale de la Population et de l'Habitat au Togo 2010

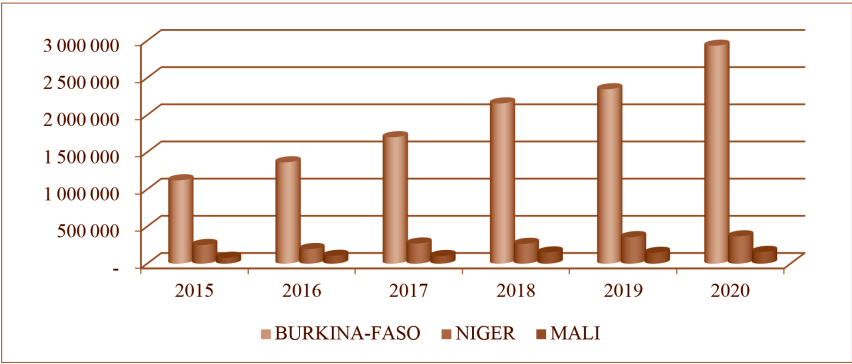
3. Le terminal du Sahel dans un nouveau contexte socio-économique

La croissance urbaine de la localité de Togblékopé a pris en otage le terminal du Sahel dont la capacité d'accueil est aujourd'hui dépassée, au regard de la croissance du trafic en transit au port de Lomé. La congestion récurrente du site du terminal qui en résulte, est source de stationnements sauvages dans les environs du terminal, ce qui occasionne d'importantes perturbations de la mobilité urbaine.

3.1. La capacité d'accueil du terminal dépassée par un trafic en transit en hausse

Au cours de la dernière décennie, grâce à des partenariats public-privé, le port de Lomé a connu des investissements, notamment pour la construction d'un troisième quai et d'une nouvelle darse, qui ont eu pour conséquence d'accroître de façon significative l'activité et le trafic de la plateforme portuaire. Selon le Service Statistique du Port de Lomé, le trafic global est passé de 2 721 878 tonnes en 1998 à 25 974 211 tonnes en 2020. Sur la même période, le trafic à destination des pays du Sahel traité au port sec, est passé de 551 002 tonnes à 3 459 836 tonnes. Cette croissance du trafic en transit est matérialisée sur la figure 5 ci-dessous pour les trois principaux pays de l'hinterland du port de Lomé de 2015 à 2020.

Figure 5 : Evolution du trafic en transit du port de Lomé vers le Burkina, le Niger et le Mali



Source : Service Statistique du Port Autonome de Lomé, 2021

Cette croissance du volume des marchandises transitant par le port de Lomé à destination des pays du Sahel mobilise en moyenne 600¹⁴ camions par semaine, ce qui est le double de la capacité d'accueil du terminal à sa construction. Par conséquent, il y a un trop plein de camions au terminal, responsables des stationnements sauvages dans les environs du terminal, soit dans les parcs des stations-services où soit dans les ruelles des quartiers adjacents du port sec.

3.2. Les parcs des stations-services et les ruelles de Togblékopé pris d'assaut par des camions en stationnement sauvage

Lors de nos enquêtes, il nous a été donné de constater que des camions étaient stationnés dans les stations-services ou encore dans les ruelles des quartiers qui jouxtent le terminal, comme le montrent les photos 1 et 2 ci-dessous.

Photos 1 et 2 : Des camions en stationnement dans une station-service et dans une ruelle à Togblékopé



Source : AGBEMADON, Photos de terrain à Togblékopé, Juillet 2021

Si dans les stations-services, le stationnement des camions ne dérange pas vraiment parce qu'il existe de petits parcs de stationne-

14 Service Douanier du Port de Lomé.

ment aménagés, en revanche dans les quartiers, ils bloquent la circulation des riverains, dans des ruelles déjà très étroites et en très mauvais état comme c'est le cas de la photographie 2. Les résidents sont parfois obligés de faire des détours pour pouvoir accéder à leur domicile, surtout ceux qui ont des véhicules et qui ne peuvent pas se frayer un chemin à côté des camions.

L'enquête auprès des camionneurs a révélé que ce sont le manque d'espace dans l'enceinte du terminal et l'interdiction des stationnements anarchiques le long des grands axes, qui les obligent à stationner dans les quartiers, le temps de procéder aux formalités de départ. Ceci constitue une pratique contraire aux dispositions d'une récente loi prise par les pouvoirs publics.

En effet, selon un décret présidentiel en date du 14 mai 2021 entré en vigueur le 06 juin de la même année, « *il est désormais formellement interdit à tous véhicules de transport de marchandises qui doivent effectuer des opérations de chargement et de déchargement de marchandises au Port autonome de Lomé ou dans les magasins et entrepôts de la Plateforme Industrielle d'Adétikopé, y compris ceux en provenance ou à destination de toutes les frontières du territoire douanier togolais ou de ses régions, de stationner, de jour comme de nuit, le long des avenues, des routes, des rues, des artères, des aires des stations à essence et de tous autres lieux non autorisés par les autorités compétentes* ».

Interrogés sur l'illégalité de leur action, les responsables syndicaux des transporteurs du Togo ainsi que les chargeurs des pays de l'hinterland, avouent être dans une impasse avec les autorités administratives sur la question. Car selon eux, au moment où la loi prenait effet, aucune alternative ne leur a été proposée pour pallier au problème de l'exiguïté du terminal face à la hausse du trafic. C'est ce qui expliquerait d'ailleurs toujours d'après eux, la tolérance tacite des autorités administratives de la situation en attendant qu'une solution soit trouvée.

Si cette loi les a contraints à éviter les stationnements anarchiques sur les voies pénétrantes et les grands axes structurants, ils sont, en revanche, obligés d'aller stationner dans les voiries tertiaires de déserte à l'intérieur des quartiers, pour ne pas encombrer la circulation et se faire verbaliser. En recoupant les informations recueillies lors de nos entretiens avec les autorités administratives, portuaires et municipales, une solution à cette situation serait le nouveau port sec de la plateforme industrielle d'Adétikopé.

3.3. *Le nouveau port sec de la plateforme industrielle d'Adétikopé (PIA), une solution en gestation au terminal du Sahel*

La Plateforme Industrielle d'Adétikopé (PIA) est un parc industriel intégré et multisectoriel située au nord de Lomé, sur la nationale N°1 à environ 27 km du port de Lomé, soit à 12 km de Togblékopé. Couvrant une superficie de 400 hectares, elle a pour vocation selon les promoteurs : *« de favoriser d'une part la transformation locale des matières premières notamment agricoles destinées à l'exportation, comme le coton, la noix de cajou, le soja et d'autre part d'accélérer l'intégration des filières, l'émergence de nouvelles industries à fort potentiel, dans les domaines de l'agro-alimentaire, du textile, de la pharmacie, des cosmétiques, de l'automobile et du recyclage ».*

Par décret présidentiel en date du 14 mai 2021, il a été institué également au sein de la PIA, un port sec franc destiné à la manutention de tous les types de cargaisons conteneurisées ou en vrac, y compris les matières dangereuses. D'après ce décret, *« il sera le seul lieu de livraison, de stockage et d'accomplissement des formalités douanières à l'importation et à l'exportation, des marchandises sous régime douanier suspensif, celles sous magasins et aires de dédouanement, en transit ou en provenance des pays frontaliers aux fins de leur exportation par voie maritime ».*

La plateforme est composée d'un « inland container depot » qui offre aux acteurs du secteur, un terminal d'une superficie de 20,21 hectares avec une capacité de 12 500 conteneurs EVP. La capacité annuelle du port sec est de 150 000 TEUs/an, et traitera tous les volumes des pays de transit du Sahel. Le nouveau port sec devrait être opérationnel sous peu.

Conclusion

Le terminal du Sahel, port sec de Lomé, après avoir contribué au développement socio-économique de son espace rural de Togblékopé par ses effets structurants, se retrouve aujourd'hui prisonnier de cet espace urbanisé. De ce fait, malgré sa capacité d'accueil dépassée, le terminal se trouve dans l'incapacité de se développer pour faire face de manière adéquate, à la forte hausse du trafic en transit observé au port de Lomé, depuis la modernisation de ses infrastructures. Livrés à eux-mêmes et bravant l'interdiction qui leur est faite de stationner dans les endroits non autorisés, les transporteurs ont pris d'assaut les parcs des stations-services ainsi que les ruelles étroites en mauvais

état des quartiers adjacents du terminal, pour y stationner et effectuer les formalités de départ au terminal. La mobilité urbaine dans ces quartiers s'en est trouvée gravement perturbée. Les riverains surtout ceux avec leur véhicule personnel, sont des fois dans l'obligation de faire des détours pour pouvoir accéder à leur domicile.

Au regard de cette situation qui oppose les autorités administratives, les syndicats de transporteurs et les riverains, le nouveau port sec de la plateforme d'Adétikopé, semble être la solution toute trouvée. Mais à ce stade de notre analyse, nous ne pouvons nous empêcher de poser les questions suivantes : Quel impact la hausse inévitable du trafic des conteneurs entre les deux infrastructures portuaires aura sur la mobilité urbaine en forte croissance ? Quel effet l'augmentation du coût du transfert des marchandises du port maritime de Lomé au port sec aura sur un coût logistique global déjà jugé des plus élevés au monde ? Qu'adviendrait-il de l'espace qui serait laissé vacant une fois le terminal du sahel délocalisé ?

Références bibliographiques

- Alix Yann, 2013. Afrique de l'ouest : les ports ne seront pas tous des hubs », *Journal de la Marine Marchande*, n°4878, 7 juin, pp. 12-14.
- Bazin S., Beckerich C., Delaplace S., 2006. Analyse prospective des impacts de la Ligne Grande Vitesse Est-Européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne. Rapport final remis à la région Champagne-Ardenne.
- Biakouyé K., 2014. *Lomé au-delà de Lomé: étalement urbain et territoires dans une métropole d'Afrique Sud-Saharienne*, Thèse Unique de Doctorat, Université de Lomé et Paris Nanterre, 423 p.
- Bird J., 1963. *The Major Seaports of the United Kingdom*, Londres Hutchison, 486 p.
- Dandonougbo Iléri, Hétchéli Follygan, 2017. Interfaces portuaires et recompositions spatiales : contribution du terminal du Sahel à la dynamique spatiale et socio-économique de Togblékopé (périphérie nord de Lomé), in *Le port dans la ville*, ed. EMS, pp.175-195.
- Daudet Brigitte, 2014a. Les villes portuaires sub-sahariennes : enjeu(x) de croissance(s), Questions internationales, in *Les grands ports mondiaux*, n° 70, pp. 85-89.
- Daudet Brigitte et Alix Yann, 2012. Gouvernance des territoires ville/port : empreintes locales, concurrences régionales et enjeux globaux, *Organisation et territoires*, Volume 21, numéro 2 et 3, 12 p.
- Mareï Nora, 2017. Régionalisation entre Maghreb et Afrique de l'ouest : regard géographique, In Charlie Mballa, Issiaka Mandé (Eds), *L'Afrique est-elle partie ? Bilan et perspectives de l'intégration africaine*. Transformations revue *Interventions économiques*, Hors-série, mars, pp. 33-36.

- Messan Lihoussou *et al.*, 2012. Network design model for intermodal transport: the case of the hinterland of the Port of Cotonou, ORBi: Université de Liège, 7 p.
- Offner Jean-Marc, 1993, Les «effets structurants» du transport : mythe politique, mystification scientifique. *L'espace géographique*, Tome 22(3) : pp 233-242.
- Patricia Macchi et Sandra Sequeira, 2009, L'infrastructure de transport « immatérielle » des ports de Maputo et Durban, in *Afrique Contemporaine*, n°230, pp. 69-82.
- Steck Benjamin, 2017. Le port moderne, inclusion urbaine dynamique ou enclave extravertie de la mondialisation : le cas de l'Afrique atlantique, in : *Le port dans la ville* (Akou LOBA et Alexis Bernard N'GUESSAN, dir.), pp. 75-99.
- Steck Benjamin, 2009. Transport et développement, in : *Transports et territoires, enjeux et débats* (Madeleine Brocard Madeleine, dir.), collec. Carrefours, Paris : Ellipses, pp.125-156.
- Steck Benjamin, 2004. La mondialisation et le risque de la fragmentation territoriale. Le cas d'un Etat enclavé du sud : le Mali (Afrique de l'Ouest), *Belgeo*, Maritime and port economic geography, n° 2004-4, pp. 479-495.
- Tindano Komlan, 2000. *Le terminal du Sahel de Togblékopé : étude géo-économique*, Mémoire de maîtrise de géographie, Université de Lomé, Lomé, 95 p.
- Vigarié André, 1979. *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 496 p.

Chapitre 10.

Le port d'Abidjan et le maillage de son arrière-pays ivoirien

Konan Victorien KANGA

Résumé

Le port d'Abidjan a été officiellement inauguré en février 1951 pour l'écoulement des marchandises vers la métropole. Les tonnages enregistrés sont passés de 516 907 tonnes en 1950 à 1 572 251 tonnes en 1960 (Tapé, 2004, p. 205), pour atteindre 22 000 000 tonnes en 2019 (Port Autonome d'Abidjan, 2019, p. 11). Ce volume de marchandises a été atteint grâce à plusieurs atouts, notamment un hinterland riche et varié, une politique de gestion et de capture du fret, un aménagement continu de l'espace portuaire. Ainsi, une maîtrise parfaite des zones de production constitue un avantage certain. Le port d'Abidjan vit grâce aux flux de marchandises venant de son arrière-pays fondamental, et dont l'écoulement est facilité par une politique d'aménagement du territoire par le biais des infrastructures.

Cette contribution montre comment le port d'Abidjan assure le maillage son arrière-pays ivoirien. Quels sont les moyens ou les conditions de ce maillage de l'arrière-pays ivoirien du port d'Abidjan ? La méthodologie convoquée s'appuie sur la recherche documentaire, les enquêtes de terrain, les observations directes, les questionnaires, les interviews.

Les résultats montrent que pour la conquête de son arrière-pays, le port d'Abidjan bénéficie d'un réseau d'infrastructures routières de bonne qualité composé d'une autoroute, de routes bitumées,

de voies secondaires, de routes en terre praticables et de pistes, afin de capter les flux de marchandises. Le port utilise une ligne de voie ferrée combinée à la route (ferroustage) pour cibler certains produits. Aussi, les autorités portuaires organisent-elles des missions de contrôle pour mettre les partenaires commerciaux en confiance, en plus d'une politique de fluidité des routes et des corridors. Dans le même sens, les portuaires participent à la création des ports secs et à une meilleure organisation des transporteurs privés. Par ailleurs, la création de parking de stationnement et l'accélération des procédures administratives sont des facteurs appréciables. Tous ces éléments contribuent à la hiérarchisation de l'arrière-pays du port d'Abidjan, partant de la ville portuaire jusqu'aux zones de production et de réception des flux de marchandises à l'exportation et à l'importation.

Mots-clés : Port d'Abidjan, maillage, arrière-pays, port sec, Côte d'Ivoire.

Abstract

The port of Abidjan and the networking of its ivorian hinterland

The port of Abidjan was officially inaugurated in February 1951 for the flow of goods to the mainland. The tonnages recorded increased from 516,907 tons in 1950 to 1,572,251 tons in 1960 (TAPE, 2004, p 205), to reach 22,000,000 tons in 2019 (Port Autonome d'Abidjan, 2019, p 11). This volume of goods has been achieved thanks to several assets, including a rich and varied hinterland, a policy of managing and capturing freight, a continuous development of the port space. Thus, a perfect control of production areas is a definite advantage. The port of Abidjan lives thanks to the flow of goods from its fundamental hinterland, the flow of which is facilitated by a policy of land development through infrastructure.

This contribution shows how the port of Abidjan ensures the networking of its Ivorian hinterland. What are the means or conditions of this networking of the Ivorian hinterland of the port of Abidjan? The methodology used is based on documentary research, field surveys, direct observations, questionnaires and interviews.

The results show that in order to conquer its hinterland, the port of Abidjan benefits from a good quality road infrastructure network consisting of a highway, asphalt roads, secondary roads, passable dirt roads and tracks to capture the flow of goods. The port uses a rail line combined with road (piggyback) to target certain products. Also, the port authorities organize control missions to build confidence among trading partners, in addition to a policy of fluid-

dity of roads and corridors. In the same sense, the port authorities are involved in the creation of dry ports and better organization of private carriers. In addition, the creation of parking lots and the acceleration of administrative procedures are appreciable factors. All of these elements contribute to the hierarchization of the hinterland of the port of Abidjan, from the port city to the production and reception areas of export and import goods flows.

Keywords: Port of Abidjan, networking, hinterland, dry port, Côte d'Ivoire.

Introduction

Deux espaces sont importants pour le rayonnement d'un port : l'arrière-pays et l'avant-pays (VIGARIE, 1979, p. 72-75). Si le second permet au port d'entretenir des relations d'échanges commerciaux avec l'extérieur et bénéficier de plusieurs partenariats aussi diversifiés à travers le monde, le premier est le socle, la base de l'existence d'un port, l'espace sur lequel le port s'appuie et pose ses fondements. L'arrière-pays est la zone où le port tire toutes les ressources pour sa survie et son développement. Pour ce faire, cette zone doit bénéficier de certaines caractéristiques primordiales, notamment la richesse en ressources naturelles et des infrastructures de communication à la hauteur des attentes.

Le port d'Abidjan inauguré officiellement en février 1951 pour répondre aux besoins d'écoulement des produits tropicaux de la colonie vers la métropole s'inscrit également dans la logique de l'arrière-pays à l'instar des grands ports mondiaux. Car les quantités de produits devenaient de plus en plus importantes. Cet espace vital pour le port d'Abidjan s'étend aux confins du territoire ivoirien et touche les pays limitrophes comme le Mali et le Burkina Faso. La partie nationale couvre environ une superficie de 257 884 km² soit 56 % du territoire et renferme environ 58,5 % de la population, (Kablan, 2000, p. 75) ; (TAPE, 2004, p. 102). C'est donc un champ d'action assez important pour le port d'Abidjan, vue les quantités importantes de marchandises venant de ces zones, (12 000 000 de tonnes) (Port Autonome d'Abidjan, 2019, p. 11), mais aussi les quantités de marchandises livrées dans ces zones qui s'élèvent à 8 000 000 de tonnes (Port Autonome d'Abidjan, 2019, p. 13). C'est dans cet arrière-pays que sont tissées toutes les relations commerciales nationales et internationales. Cependant, mailler et maîtriser parfaitement cet espace relève d'un parcours de combattant pour le port d'Abidjan. Il est

donc difficile de cerner toute cette zone, vu les grands défis qu'elle représente pour le port d'Abidjan.

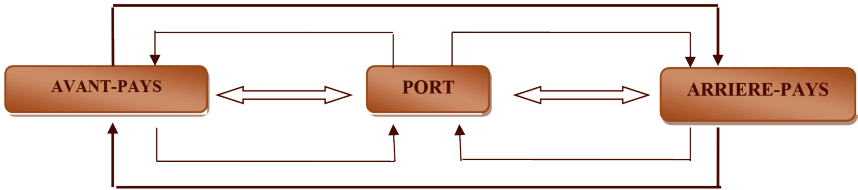
Quels sont donc les moyens et les stratégies de maillage de l'arrière-pays ivoirien par le port d'Abidjan ?

Cette contribution propose de mettre en lumière les stratégies de maillage de l'arrière-pays national par le port d'Abidjan. C'est un sujet relativement important, parce qu'un port vit grâce à un arrière-pays doté d'infrastructures et de potentialités économiques importantes.

Méthodologie

L'approche méthodologique adoptée s'articule autour de deux principales techniques de collecte de données, à savoir une recherche documentaire complétée par des enquêtes de terrain. La première s'est effectuée dans les centres de documentation de l'Institut de Géographie Tropicale (IGT), du port Autonome d'Abidjan (les rapports d'activités 2015, 2017, 2019), à la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires (DGAMP), au ministère des Transports, au ministère de l'agriculture, à la SITARAIL, à l'AGE-ROUTE. Toute cette documentation a permis d'obtenir un éventail de données sur l'arrière-pays et la politique d'aménagement mise en place. À cela s'ajoute le cadre théorique et conceptuel dans lequel s'inscrit cette contribution, à savoir le triptyque portuaire développé par VIGARIE (1964), MARCADON (1986), CHARLIER (1981), GAKOMO (1994). Le Triptyque portuaire à trois espaces T3 (Figure 1) est composé de trois sphères dont la première représente l'avant-pays, composé de la région de destination (ou d'origine) et du transport maritime, la deuxième sphère est la place portuaire elle-même et la troisième est formée de la région d'origine (ou de destination).

Figure 1 : Modèle du triptyque portuaire à trois espaces



Source : Inspiré de VIGARIE, 1986

La seconde s'est faite par les enquêtes sur le terrain à travers les entretiens, le focus group, l'observation directe. Ces enquêtes se sont focalisées sur les sites portuaires et dans certaines localités inscrites dans l'arrière-pays du port d'Abidjan. Au niveau des entretiens, des échanges ont eu lieu avec les autorités portuaires d'Abidjan (plusieurs directions). Des questionnaires ont été adressés aux transporteurs frontaliers (10), aux commerçants (25), aux opérateurs portuaires (transitaires (5), manutentionnaires (10), consignataires (8), logisticiens (8)), aux responsables des sociétés maritimes et des sociétés de transports terrestres (13). Les entretiens se sont effectués avec les animateurs des chambres de commerce et de l'industrie des localités d'Abidjan, Bouaké, Korhogo et Ferkessédougou. Quatre focus group ont été réalisés dont deux avec les acteurs de la place portuaire, un autre élaboré avec les transporteurs et un dernier effectué avec quelques producteurs de matières premières. Au total, les focus group ont mobilisé 40 personnes. Les observations directes ont eu lieu dans la zone portuaire d'Abidjan sur le parking de l'OIC, au parking de la zone industrielle situé au kilomètre 18 à Yopougon, sur les corridors Nord et Est et sur les installations de la SITARAIL.

Les informations obtenues ont été traitées avec le logiciel Excel pour ce qui est des statistiques. La mise en forme s'est faite avec le logiciel de traitement de texte Word. Le traitement cartographique a fait appel aux logiciels Arc view et adobe Illustrator. Tous ces traitements aboutissent aux résultats suivants.

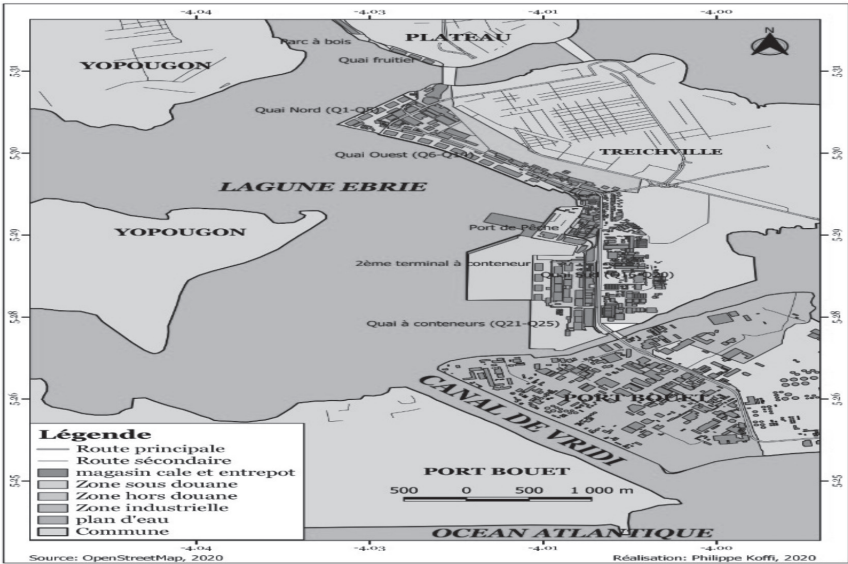
1. Le port d'Abidjan et son arriere-pays national

1.1. Un port en lagune aux aspects diversifiés

Le port d'Abidjan est situé sur les rives de la lagune Ebrié à Treichville, à Port-Bouët et au Plateau avec pour coordonnées 5°17 et 5°25 de latitude Nord, 4°01 et 4°45 de longitude Ouest. Il est le plus important port d'Afrique de l'Ouest avec un trafic de 22 556 809 tonnes (Port Autonome d'Abidjan, 2019, p. 11). Le port est déclaré sûr et conforme au code ISPS (Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires). Il possède des équipements modernes. C'est un port de transbordement et un port à conteneurs. Grâce au canal de Vridi d'une profondeur de 15 mètres et à son dynamisme, le port d'Abidjan représente 90 % des échanges extérieurs de la Côte d'Ivoire, 70 % des activités industrielles de la

Côte d’Ivoire, plus de 85 % des recettes douanières qui constituent plus de 60 % du budget de l’Etat (Chambre du commerce et d’Industrie de Côte d’Ivoire, 2018, p. 125). Le port d’Abidjan est subdivisé en sept zones d’activités. La première est la zone de l’ancien port composée d’un terminal fruitier et d’un terminal à bois. La seconde est la zone des entrepôts composée de magasins. Elle regroupe les activités de manutention et d’entreposage de matières premières à l’exportation, des activités de service divers. La troisième zone est celle du port de pêche, qui regroupe des entrepôts frigorifiques et toutes les activités liées à la pêche : transformation, conservation de produits halieutiques, avitaillement et gargotes. Quant à la quatrième zone, elle est celle des entrepôts de la digue de Vridi, composée de magasins d’entreposage de produits agricoles, de marchandises diverses et du terminal à conteneurs de Vridi. La cinquième zone est la zone des industries navales de Vridi, pour les ateliers et les activités navales. Pour la sixième zone, on a la zone industrielle de Vridi réservée aux activités chimiques et pétrochimiques, agroalimentaires, métallurgiques, électriques. Enfin, la septième zone est celle de Vridi concédée aux habitations et aux activités touristiques. La figure 2 représente cette zone portuaire dans toutes ses entités.

Figure 2 : Une vue de la zone portuaire d’Abidjan



1.2. Un arrière-pays qui s'étend aux confins des frontières nationales

L'hinterland théorique du port d'Abidjan devrait concerner les régions non desservies par celui de San-Pedro. Mais en plus de sa zone d'influence naturelle, il partage aussi une part de l'hinterland du port de San-Pedro (Kanga, 2013, p. 82). Ce sont les régions de l'Agneby-Tiassa, de la Mé, du Gbôklè, de la Nawa, du Bélier, du N'zi, de l'Iffou, du Hambol, du Lôh-Djiboua, de la Marahoué, du Tonpki, de l'indenïé-Djuablin, du N'zi, du Gbêkê, du Haut-Sassandra, des Grand-ponts, du Sud-Comoé, du Moronou, du Worodougou, du Gôh et du Gontougo. Cet espace s'étend sur une superficie de 257 884 km², soit 56 % du territoire et couvre environ 58,5 % de la population. Les pays limitrophes directs sont le Burkina Faso, le Mali, et le Niger. Cette zone est l'espace de livraison et de recherche de fret du port d'Abidjan.

À l'échelle de la ville portuaire, les importations font appel à la livraison. Les exportations quant à elles appellent à la recherche et à la préparation de fret. Ainsi, l'arrière-pays demeure le champ d'action du port d'Abidjan.

La base des exportations sont les produits agricoles auxquels s'ajoutent les produits miniers. L'ensemble constitue les marchandises générales au port d'Abidjan. Voici les lieux de production de certaines marchandises dans l'arrière-pays transitant par le port d'Abidjan.

- Pour le café et le cacao, les données (campagne 2017-2018) de la Bourse Café Cacao (BCC) contenues dans le rapport annuel de la Direction des Statistiques de la documentation et de l'Informatique (DSDI) du ministère de l'agriculture, nous informent que ce sont les départements d'Abengourou, d'Agnibilékrou, d'Agboville, d'Adiaké, d'Adzopé, d'Abidjan, d'Alépé, de Grand-Bassam, de Béoumi, de Bongouanou, de Bocanda, de Daoukro, de Dimbokro, de Tiassalé, de Toumodi, de Sikensi, de Sakassou, de M'Bahiakro et de Yamoussoukro, qui fournissent les quantités enregistrées. Ce sont environ 500 000 tonnes de cacao et 150 000 tonnes de café qui sont transportées vers le port d'Abidjan et destinées à l'exportation.
- Pour le caoutchouc, la production brute destinée à l'exportation est dominée par la SAPH (Société Africaine de Plantations d'Hévéas), la SOGB (Société des Caoutchoucs de Grand-Béréby), la

CHC (Compagnie Hévécicole du Cavally) et les petits groupes constitués de plantations villageoises.

Les productions de l'arrière-pays d'Abidjan pour la SAPH sont localisées à Ousrou et Toupah dans le secteur de Dabou, à Bongo au nord de Bonoua où plus de 16 713 hectares de concession sont développées. La SAPH a créé 1 235 hectares de nouvelles plantations à Magnadougou, Digahio et Dipadapa vers Gagnoa ainsi qu'à Divo. Une usine est construite à Yacolidabouo pour recevoir les productions des plantations SAPH et les planteurs indépendants de la région de Gagnoa et de Divo. Ce sont environ 120 000 tonnes de caoutchouc qui passent par le port d'Abidjan.

- Pour l'huile de palme, ce sont la SIPEF-CI (Société Internationale de Plantations et de Finances en Côte d'Ivoire) et la PALMCI (Palme Côte d'Ivoire) qui dominent la production et le regroupement des quantités à l'exportation. Le bloc agro industriel de la SIPEF-CI dans le centre-ouest s'étend sur 12 749 hectares, et est composé de plantations industrielles et d'un ensemble de plantations villageoises. La PALMCI dans le sud dispose également de 12 000 hectares de plantations. Cet ensemble produit environ 150 000 tonnes expédiées vers le port d'Abidjan (Kanga, 2016, p. 45).
- Pour le bois en grumes et en débités, des quantités importantes viennent des scieries installées dans l'arrière-pays et des plantations dans le sud, le centre et une partie du nord. L'espèce dominante est le teck. Ce sont environ 328 781 tonnes de bois qui sont écoulées vers le port d'Abidjan (Port Autonome d'Abidjan, 2018, p. 15).
- Concernant le coton, les zones de production sont situées dans le centre, le nord dans les départements de Bouaké, Séguéla, Korhogo, Ouangolodougou, etc. De nombreuses structures comme l'ARECA, INTERCOTON, AFFICOT-CI ainsi que de nombreux opérateurs, assurent la régulation et l'exportation du coton ivoirien par le port d'Abidjan. Aussi, dans l'arrière-pays le coton malien et burkinabé passent-ils par le port d'Abidjan. Ce sont environ 250 000 tonnes de coton qui sont exportées par le port d'Abidjan (Port Autonome d'Abidjan, 2019, p. 17).
- Quant à l'anacarde, le nord, le nord-est, et le centre sont les régions de production par excellence avec des départements comme Bondoukou, Odienné, Korhogo, Bouna etc. L'ARECA contrôle la filière, et ce sont 322 000 tonnes d'anacarde qui sont écoulées par le port d'Abidjan.

Relativement à la banane et l'ananas, les foyers de production se situent dans le sud du pays. Nous avons les localités de Bonoua, de Dabou, d'Azaguié, d'Attinguié, etc. Selon le CNRA, en 2018 ce sont annuellement 150 000 à 200 000 tonnes d'ananas et 250 000 à 300 000 tonnes de bananes qui sont exportées par le port d'Abidjan.

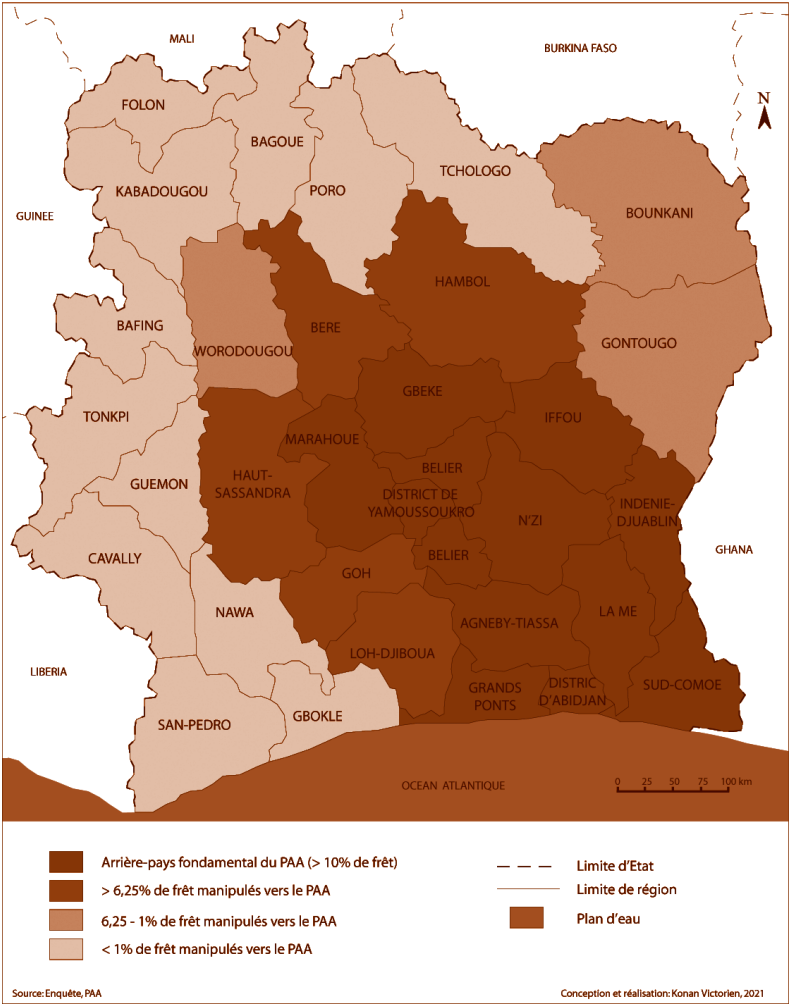
Pour le minerai de manganèse, les zones d'exploitation sont situées au nord (Odienné), au centre-ouest (Divo et Lakota) et à l'Est (Bondoukou). Les exploitations ont repris depuis 2005 grâce à un financement de 600 millions de FCFA accordé par la BNI (Banque Nationale d'investissement) et aussi par les autorisations accordées à plusieurs groupes internationaux de recherche de minerais, tels que la société TAURIAN Manganèse/ Ferro Alloy CI (Chambre du commerce et d'industrie de Côte d'Ivoire, 2013, p. 125). Dans le cadre de l'exploitation du gisement de manganèse de Bondoukou, la société TRIDENT SHIPPING qui opère pour le groupe Indien TAURIAN, et spécialiste dans la manutention du manganèse, a présenté ses acquis au PAA en Septembre 2012.

En 2016, la Côte d'Ivoire a exporté 176 561 tonnes de minerai de manganèse contre 94 618 tonnes en 2012, soit une augmentation de 46 %, selon les chiffres du Port Autonome d'Abidjan.

La revue de toutes ces zones de production relativement aux produits qui passent par le port d'Abidjan, donne un aperçu du vaste champ d'action que constitue l'arrière-pays du port d'Abidjan. Dans ces zones les exportateurs, les acheteurs, les entreprises et les opérateurs économiques sont en étroite relation avec le port d'Abidjan (Kanga, 2013, p. 172).

C'est donc un champ d'action assez important pour les sociétés installées au port d'Abidjan, vu les quantités importantes de marchandises venant de ces zones, mais aussi les quantités de marchandises livrées dans ces zones. La figure 3 présente l'arrière-pays national du port d'Abidjan.

Figure 3 : Une vue de l'arrière-pays national du port d'Abidjan



2. Les moyens du maillage de l'arrière-pays national par le port d'Abidjan

Au niveau du port d'Abidjan, plusieurs défis sont à relever. Deux tendances s'affichent, à savoir les importations et les exportations massives avec presque un équilibre de la balance. Cependant, le trafic reste légèrement dominé par les importations, soit 52 % contre 48 % pour les exportations sur la période 2018-2019 (Port Autonome d'Abidjan, 2020, p. 12). Pour cette raison, de nombreuses stratégies sont développées par l'autorité portuaire, les opérateurs écono-

miques, les importateurs et exportateurs, les sociétés maritimes pour conquérir ce vaste espace vital pour le port.

2.1. Les distances couvertes à partir du port d'Abidjan

Au niveau de l'arrière-pays national du port d'Abidjan, de longues distances sont couvertes dans le but de livrer des marchandises importées ou de transporter du fret à l'exportation vers le port d'Abidjan. Le tableau 1 montre quelques distances couvertes en direction des régions de l'arrière-pays national.

Tableau 1 : Les distances parcourues pour relier le port d'Abidjan

Régions	Villes ou départements		Distance avec le port d'Abidjan (Km)	
Agneby-Tiassa, Mé	Agboville	Adzopé	79	104
Bélier	Yamoussoukro		243	
Grand-Ponts	Tiassalé	Alépé	125	45
Marahoué	Bouaflé		306	
Tonpki	Man		570	
Indénié-Djuablin	Abengourou	Agnibilékrou	210	280
N'zi	Dimbokro	Daoukro	242	280
Poro,	Korhogo	Boundiali	633	731
Sud Comoé	Aboisso	Adiaké	116	94
Sud Bandama	Divo		184	
Gbêkè, Bandama	Bouaké		349	
Worodougou	Séguéla	Mankono	592	521
Haut-Sassandra, Nawa	Daloa	Soubré	382	
Gontougo, Bounkani	Bondoukou	Bouna	420	567

Source: Enquêtes personnelles mai-juillet 2021

Les distances les plus longues sont celles qui sont supérieures à 350 kilomètres. Elles sont parcourues pour rallier les régions du Gontougo, du Worodougou, du Poro et du Tonpki. Pour des distances aussi longues, les sociétés et opérateurs économiques s'appuient souvent sur les transporteurs privés assurant le transport vers

ces zones sur proposition des importateurs et exportateurs. Les distances moyennes sont celles allant de 200 à 300 kilomètres, couvertes par les sociétés de transport en moins de quatre heures de temps. Ces zones sont les régions du Bélier, du Indénié-Djuablin, de la Marahoué, du N'zi et du Gbêkê.

Les distances les moins longues sont celles inférieures à 150 kilomètres. Elles sont parcourues pour rallier les régions de l'Agnéby-Tiassa, des Grand-Ponts, du Sud Comoé et du Sud Bandama. Ces distances relativement courtes permettent aux opérateurs économiques de mieux sillonner ces zones pour les différentes livraisons et le transport des produits destinés à l'exportation. Les distances parcourues par les opérateurs installées au port d'Abidjan, permettent de mailler aisément tout l'arrière-pays national du port.

2.2. Les missions de contrôle pour mettre les partenaires en confiance

Des missions sont organisées par l'autorité portuaire d'Abidjan en collaboration avec les sociétés maritimes et les opérateurs privés, dans le cadre de la communauté portuaire, pour mieux canaliser les flux de produits venant de l'hinterland national. C'est le cas des missions commerciales dans l'arrière-pays en zone cotonnière et hévécicole en février 2018 et en juillet 2018. Ces missions ont permis un regain de trafic venant de ces zones (Centre-ouest et Nord). De même, par ces actions menées on a assisté à l'arrivée des camions chargés de marchandises (coton) sans tracasseries routières (Rapport activités 2018, p. 13). Ainsi, par toutes ces actions en faveur du trafic, le port d'Abidjan contribue à étendre son propre champ d'action dans l'arrière-pays.

2.3. Le parking de l'OIC à Abidjan

Le parking de l'OIC permet de mieux contrôler le transport des produits venant et partant du port d'Abidjan. C'est un parking construit pour faciliter les flux de produits en provenance de l'hinterland du port d'Abidjan. Il peut servir au stationnement de plus de 120 camions remorques. C'est une politique de l'OIC en collaboration avec les sociétés maritimes et les autorités portuaires pour réduire les tracasseries routières. Les camions sont marqués « escorte douanière » et peuvent facilement passer les barrières de contrôle. Il arrive parfois que des chargements sont confiés par les opérateurs

économiques à ces transporteurs pour des destinations telles que l'hinterland international (Mali, Niger, Burkina Faso).

Ce parking accueille les camions venant de l'arrière-pays après avoir vidé leur contenu et en attendant d'être chargés pour de longues distances. C'est sous inspiration de ce parking que fut créé le parking FED de San-Pedro (TAPE & N'GUESSAN, 2009, p. 247). Ensemble, ces deux entités permettent d'organiser de manière optimale l'acheminement des flux de marchandises de l'arrière-pays vers les zones portuaires et vice versa. Des distances importantes sont couvertes à travers l'arrière-pays. De nombreuses missions y sont organisées pour mieux mailler l'arrière-pays national et faire « descendre » des flux importants de produits.

Le parking de l'OIC a été mis sur pied par le port d'Abidjan et ses partenaires, notamment les sociétés maritimes dans le cadre d'une politique globale de fluidité routière. Il vise une contribution au pré-acheminement des marchandises dans le développement des trafics du port d'Abidjan. Le parking sert de soutien aux actions commerciales entreprises par les autorités portuaires pour la conquête des trafics de son hinterland. Il participe en tant que plateforme logistique à l'organisation des escortes au départ d'Abidjan ou à leur accueil. Ceci dans le besoin d'ouvrir un couloir économique entre le port d'Abidjan et son hinterland national comme sous régional.

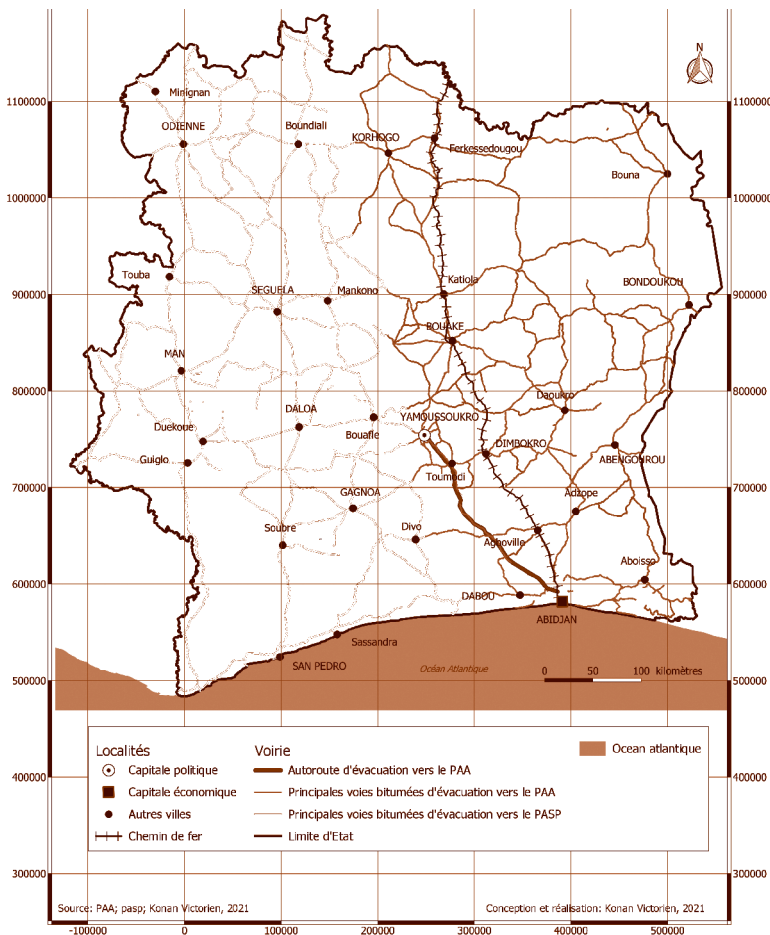
2.4. Les itinéraires vers l'arrière-pays et la politique de fluidité des routes et corridors

Les itinéraires suivis sont en général les grands axes routiers permettant de relier les différentes zones de production de fret ou de livraison des produits importés commandés. Pour le secteur du port d'Abidjan, il existe quatre axes. Ce sont :

- l'axe Abidjan, Toumodi (ramification Dimbokro, Bongouanou et Oumé), Yamoussoukro (ramifié à Bouaflé, Daloa etc. pour rejoindre le grand Ouest), Bouaké, Katiola, Korhogo, Ferkessédougou, Ouangolodougou et au-delà les pays frontaliers (D25) ;
- l'axe Abidjan, Grand-Bassam, Bonoua, Aboisso, Noé ;
- l'axe Abidjan, Agboville, Adzopé, Abengourou, Agnibilékrou, Bondoukou relie tout le sud-est et l'est ;
- l'axe Abidjan-Dabou rejoint la côtière. La côtière est aussi un axe essentiel malgré son état de dégradation.

Tous ces différents itinéraires dans l’arrière-pays national du port d’Abidjan trouvent des ramifications ou nœuds d’interconnexion avec des voies secondaires bitumées ou en terre. Ce qui permet un maillage assez important de l’arrière-pays national par le port. Ces itinéraires permettent aux sociétés et aux opérateurs portuaires de rester en contact avec les clients (importateurs et exportateurs), ainsi que les entreprises et les industries installées à l’intérieur du pays. Une politique de réduction des barrages et des corridors en accord avec les forces de sécurité, contribue également à la fluidité sur ces itinéraires. La figure 4 présente les différentes voies routières qui sont les itinéraires parcourus pour mailler l’arrière-pays national du port.

Figure 4 : Une vue des itinéraires dans l’arrière-pays national des ports ivoiriens



2.5. Un réseau routier dense et bien tenu dans l'ensemble

La Côte d'Ivoire dispose d'un réseau routier acceptable en Afrique de l'ouest avec 81 996 kilomètres de route carrossables à 90 %, représentant 50 % du réseau de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) (AGEROUTE, 2020, p. 107). Ce réseau est composé de 7 500 kilomètres de voies bitumées dont 250 kilomètres d'autoroutes, 4 513 km de routes internationales et régionales, 1 745 km de routes départementales, 120 km de routes de Sous-préfectures et de villages. À cela s'ajoutent 74 500 kilomètres de routes en terre réparties en 44 366 km de routes praticables en toutes saisons et 31 117 km de pistes rurales et agricoles (Figure 3).

Ce réseau dense facilite les échanges de produits agricoles et industriels. Les routes sont les voies de communication les plus utilisées en Côte d'Ivoire. Elles relient les villes, les villages mais aussi la Côte d'Ivoire aux pays voisins. Ainsi, les grandes villes de la Côte d'Ivoire ne sont pas enclavées. Les voies internationales les plus utilisées sont l'axe Abidjan-Noé (160 km) et l'axe Abidjan-Korhogo (564 km). Les routes bitumées rendent les communications entre les villes plus rapides et surtout plus régulières, car une grande partie des pistes deviennent impraticables pendant les saisons des pluies.

Dans l'ensemble, malgré le fait que plus de 80 % des routes ont plus de 15 ans, le réseau routier est adaptable et permet de nombreux échanges. L'arrière-pays du port d'Abidjan est relativement bien desservi. Le port d'Abidjan couvre un arrière-pays avec plus de 6 000 kilomètres de routes bitumées en plus de l'autoroute Abidjan-Yamoussoukro. Cette densification du réseau routier est un facteur déterminant sur lequel s'appuient les opérateurs portuaires pour ravitailler les clients à l'intérieur du pays.

2.6. Un réseau ferroviaire moyen

Le réseau ferroviaire dont la construction a débuté en 1904 et s'est achevée en 1954 est unique. Il relie la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso. Il est long de 1 173 kilomètres dont 625 kilomètres en Côte d'Ivoire. Le réseau a été géré respectivement par la RAN (Régie Abidjan Niger) depuis 1959, par la SICF (Société Ivoirienne de Chemin de Fer) à partir de 1989 et par la SITARAIL (Société Ivoirienne de Transport par Rail) depuis 1996 jusqu'à maintenant. Le réseau draine environ 262 000 voyageurs et 529 000 tonnes de marchandises par an (Côte d'Ivoire Tourisme, 2018, p. 117-119). C'est un réseau vétuste mais utile dans la mesure où il permet d'évacuer

une quantité suffisante de produits en provenance de l'arrière-pays à destination du port d'Abidjan et inversement. Le chemin de fer part du bord des quais jusqu'à la frontière nord avec le Burkina Faso, tout en traversant le pays du sud au nord. Cette donnée contribue également à aider le port dans son action de maîtrise de son arrière-pays national, étant donné que certains clients sont plus accessibles par la voie ferrée que d'autres.

2.7. Le ferroutage, une association du réseau ferré et routier au bénéfice des trafics du port d'Abidjan

Le projet de ferroutage vise à réduire le transit-time entre Abidjan et Niamey, en alliant le rail et la route, avec une rupture de charge à Ouagadougou, afin de minimiser la longue distance d'environ 1 700 kilomètres qui séparent le port d'Abidjan de Niamey. Ce projet consiste à utiliser concomitamment la voie ferrée et la voie routière pour les différents acheminements vers la zone portuaire et inversement vers l'arrière-pays. Il s'agit de tirer parti de la façon la plus pertinente et la plus efficace, des complémentarités du rail et de la route. Il s'agit d'embarquer sur des trains des conteneurs qui seront acheminés avant et après le transport ferroviaire par des camions. Le ferroutage est pertinent là où les infrastructures routières restent insuffisantes, voire inexistantes, car il permet de résoudre le problème en passant d'un mode à l'autre.

Au-delà des facilités qu'offre le ferroutage dans le développement des relations commerciales entre la Côte d'Ivoire et le Niger, ce programme permet particulièrement le désengorgement des axes routiers par les camions, car un train de transport combiné pouvant transporter plusieurs conteneurs ou remorques en un seul et même convoi, évite l'utilisation de plusieurs camions à la fois. Cependant le ferroutage nécessite des équipements et des installations particulières, notamment dans le cas du transport combiné. Il faut disposer d'un matériel adapté pour assurer les chargements et déchargements des conteneurs.

Ainsi, ce mode de transport combiné peut être exploité par le port d'Abidjan et les opérateurs économiques pour rallier les potentiels clients dans des zones de fret et faciliter leur livraison.

Les voies routières et ferroviaires demeurent des infrastructures adéquates, car elles permettent de joindre différents points de la Côte d'Ivoire. La densification du réseau routier est un atout favorable, d'autant plus qu'il est le plus utilisé pour le transport des marchan-

dises et dans le rassemblement des divers produits destinés à emprunter la voie maritime.

2.8. Une organisation adaptée des transporteurs privés

Les transporteurs privés sont souvent sollicités pour accomplir des tâches au niveau du transport des produits vers l'arrière-pays national, pour certains exportateurs ou importateurs installés dans les confins de la Côte d'Ivoire. Ceux-ci constituent des clients potentiels pour les sociétés maritimes et le port d'Abidjan. Ayant besoin de faire parvenir les produits ou recevoir des commandes, ils sont obligés de fournir plus d'effort.

Ainsi, les sociétés et opérateurs portuaires pour les distances jugées très longues et difficilement praticables, s'appuient sur les transporteurs privés nationaux. De longues distances sont parcourues par ces transporteurs pour écouler les produits vers les ports et vice versa. Ces partenaires par leurs étroites relations avec les transporteurs privés qui disposent de parc de camions remorques, permettent au port d'Abidjan d'étendre une véritable aire de rayonnement spatial dans tout l'hinterland national. Les photos 1 et 2 ci-dessous montrent des camions de transporteurs sur le corridor nord

Photos 1 et 2 : Les camions des transporteurs privés sur le corridor nord



Source : k victorien, 2020

2.9. Une place importante dans la création des ports secs

Le concept de port sec est apparu dans le vocabulaire des Nations Unies en 1982. Un port sec est un centre de marchandises où tous les éléments nécessaires à la chaîne de transport sont rassemblés.

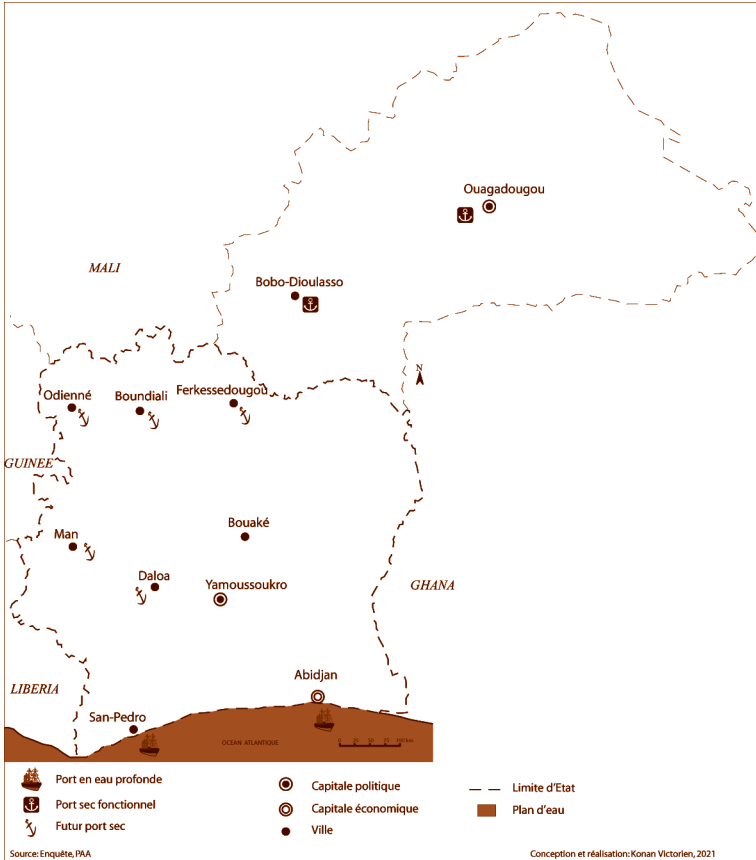
Il s'agit de port intérieur situé dans les pays enclavés ou dans des régions enclavées de pays côtiers et qui doit être relié à un ou plusieurs ports maritimes. Le développement des ports secs, au-delà des avantages qu'ils présentent, offre un cadre favorable à une approche intégrée des corridors dans les opérations de transit en relation avec le principe du transport multimodal. Il contribue alors à encourager la simplification des documents et des procédures. En tant qu'installations intermédiaires dans la chaîne de transport, les ports secs permettent le groupage ou le rassemblement des marchandises, ensuite leur distribution et l'acheminement vers les zones portuaires.

Ainsi, le port d'Abidjan participe à la mise en place du port sec de Ferkessédougou dont le projet est avancé. Ce projet d'un coût d'environ 300 milliards de FCFA en partenariat public-privé (PPP) répond à un souci de développement et d'aménagement (Kra, Yoboue, Alla, 2018, p. 207-209). En tant qu'offre logistique, le port sec doit remplir des conditions pour impulser le développement urbain et régional. De nombreux facteurs conditionnent ce port sec, tel que la demande de produits locaux sur les marchés internationaux, la délimitation appropriée des responsabilités et la coopération entre les autorités et le milieu d'affaires local. 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 des ports maritimes et /ou des voies terrestres et la nécessité d'une approche globale et coordonnée mettant à contribution les autorités gouvernementales chargée des politiques concernant le commerce, les transports, les douanes et les communications.

Ces ports secs permettent de mieux canaliser les flux de certains produits venant de divers endroits de l'hinterland. La figure 5 met en relief les potentiels ports secs et les ports secs en fonction dans l'arrière-pays national du port d'Abidjan.

Pour la maîtrise parfaite de son arrière-pays national, plusieurs moyens et politiques stratégiques sont utilisés par le port d'Abidjan. Quel est donc l'impact de ce maillage de l'arrière-pays national sur cet arrière-pays lui-même et sur le port d'Abidjan ?

Figure 5 : Une vue des potentiels ports secs dans l'arrière-pays national du port d'Abidjan



3. Impact du maillage de l'arrière-pays national

3.1. Hiérarchisation de l'arrière-pays national par le port d'Abidjan

Dans la conquête de l'espace national, les villes de l'arrière-pays sont parcourues pour la collecte du fret. Cependant, certaines zones sont plus visitées que d'autres. Cela est dû à plusieurs facteurs que sont :

- La notion de distance : un facteur important qui fait que les villes les plus éloignées ne sont pas forcément des priorités pour les opérateurs du port d'Abidjan.

- La notion de grand commerce : la présence de commerces tournés vers l'importation et l'exportation accentue la fréquence de passage des opérateurs portuaires dans les localités.
- La notion de foyer industriel : pour la maintenance des machines, les industries ont parfois besoin de pièces nouvelles, mais aussi de certaines matières qui obligent à l'importation et à la livraison. Ce qui justifie la présence de sociétés maritimes dans des villes de l'intérieur.
- La notion de voie de communication: la présence de voies de communication surtout praticables facilite l'accès à plusieurs localités.
- La notion de foyer de production : les localités où sont produites les matières premières agricoles et minières destinées à l'exportation, sont régulièrement parcourues par les opérateurs portuaires et les sociétés maritimes.

Tous ces éléments primordiaux permettent une certaine hiérarchisation des villes de l'arrière-pays. La présence des sociétés maritimes comme BOLLORE, BOUYGUES, MAERSK, SIMAT, SIVOM etc. dans les localités pour leurs activités, à un impact sur l'organisation et le développement du réseau urbain et rural. Les constantes livraisons dans l'arrière-pays national et les expéditions des produits vers les zones portuaires, permettent à plusieurs localités d'atteindre un niveau de développement remarquable. La majorité des villes en rapport avec les sociétés maritimes et le port d'Abidjan, sont dans la moitié sud de la Côte d'Ivoire et sont reliées par un réseau relativement dense de voies de communication à partir d'Abidjan. Cependant, les grandes villes de la moitié nord ne sont pas en reste, malgré de grandes distances qui les séparent d'Abidjan. On peut donc dire que l'indice d'orientation vers l'arrière-pays national est décroissant du sud vers le nord, l'indice d'orientation étant le rapport entre les quantités transportées et la distance parcourue pour relier une localité.

3.2. Un regain du transit des marchandises et une évolution du trafic du port d'Abidjan

Les stratégies mises en place et les actions menées par le port Autonome d'Abidjan en collaboration avec les entreprises maritimes, les opérateurs économiques et la communauté portuaire avec le soutien de l'Etat pour une meilleure maîtrise de l'arrière-pays national, aboutissent aux résultats suivants :

- Le trafic en transit par le port maritime d'Abidjan vers les pays sans littoral (Burkina-Faso, Mali, Niger) qui a connu une baisse connaît un regain, une relance passant de 1 828 446 tonnes en 2013 à 2 313 245 tonnes en 2015 puis à 2 842 725 tonnes en 2020 (Port Autonome d'Abidjan, 2013, 2015 et 2020). Le port d'Abidjan gagne ainsi la bataille du trafic de transit perdu et capte même des trafics au-delà de sa zone traditionnelle d'influence.
- Le trafic global connaît également une évolution grâce à la bonne collecte et au transfert des marchandises de l'arrière-pays vers la zone portuaire pour l'exportation et la ventilation des marchandises importées vers l'arrière-pays. Le tonnage global de marchandises en importation et en exportation atteint 22 425 632 tonnes en 2020 (Port Autonome d'Abidjan, 2020, p. 16).

Discussion

Cette contribution présente trois principaux résultats : une présentation de l'arrière-pays national du port d'Abidjan, les stratégies et les moyens dont dispose le port d'Abidjan pour mailler cet espace, et l'impact de toute cette politique de maillage sur les activités du port d'Abidjan.

Le premier résultat montre que le port d'Abidjan dispose d'un arrière-pays fondamental centré sur la partie Est et Centre-Est de la Côte d'Ivoire, et un arrière-pays complémentaire couvrant le centre-ouest où s'observe une concurrence avec le port de San-Pedro. Sur cet aspect, nous rejoignons les études de Kablan (2004, p. 212-218) qui spécifie que chaque port ivoirien a un espace vital bien précis qualifié d'arrière-pays fondamental où les ports tirent l'essentiel des marchandises pour l'exportation et où les ports établissent des connexions avec tous les opérateurs économiques. Ces espaces fondamentaux constituent les lieux de recherche de fret pour exportation et de livraison des produits importés. Kanga (2013, p. 124-126) fait une cartographie de la zone de prédilection de chaque port ivoirien en identifiant les origines et les quantités des produits agricoles transitant par ces ports. L'arrière-pays est donc un espace stratégique pour le port. La richesse et la diversité en potentialité économique, humaine et infrastructurelle donne au port d'Abidjan des atouts pour assurer aux armateurs la possibilité de fret retour.

Le deuxième résultat dévoile les stratégies et moyens utilisés par l'autorité portuaire et ses partenaires pour mailler l'arrière-pays national. Ce sont des distances couvertes pour sillonner l'arrière-pays national et le mailler afin de recevoir les flux de produits en zone portuaire. Pour augmenter et maintenir la croissance du trafic portuaire, les sociétés maritimes en collaboration avec l'autorité portuaire et politique dans le cadre de la communauté portuaire, organisent des actions et entreprennent des missions commerciales pour mieux canaliser le trafic de l'hinterland. Des éléments comme le parc de l'OIC à Abidjan permettent de faciliter le transport, d'aider à la fluidité de celui-ci. Les itinéraires sont suivis dans toute la Côte d'Ivoire à travers les grands axes routiers reliant le port d'Abidjan au reste du pays.

La mise en place des ports secs a pour objectif de faciliter le groupage des marchandises venant d'horizons divers dans les régions du nord proches des pays frontaliers. Et aussi pour faciliter les procédures administratives et le transfert des marchandises vers le port d'Abidjan à travers le développement du ferroutage, une association du chemin de fer et de la route. Les études de Kra, Yoboue et Alla (2018, p. 198-201) confortent sur la nécessité des ports secs plus précisément celui de Ferkessédougou pour une capture des flux de marchandises vers le port d'Abidjan. Nos résultats sont en phase avec Gouvernal (2008, p. 27) qui affirme que pour la conquête de l'arrière-pays, les acteurs portuaires doivent développer plusieurs stratégies, notamment un réseau fluide d'infrastructures de communication, condition des liaisons port-intérieur pays.

Le dernier résultat annonce qu'une bonne maîtrise et le maillage de l'arrière-pays national favorisent une hiérarchisation de cet arrière-pays à travers l'indice d'orientation. Cela a pour conséquence un regain du trafic de transit et une évolution du trafic global. À cet effet, Masson, Periot (2012, p. 12-15) s'expriment sur le gain et les avantages de la performance logistique d'avant-port sur la plateforme portuaire. Ils sont rejoints par Kouame (2013, p. 92-93) qui montre que la conquête de l'arrière-pays impacte positivement le trafic portuaire.

Conclusion

L'arrière-pays du port d'Abidjan est un espace qui couvre environ une superficie de 257 884 km² soit 56 % du territoire ivoirien.

À cette superficie s'ajoute le vaste hinterland international composé du Burkina Faso, du Mali et du Niger. C'est un espace primordial pour le port d'Abidjan vue les quantités et la diversité des marchandises qui en proviennent. Pour mailler cet espace au niveau national, le port d'Abidjan a mis en place plusieurs stratégies en partenariat avec les autorités politiques et les opérateurs économiques du milieu portuaire. Ces actions sont entre autres, le développement des infrastructures routières et ferroviaires, l'organisation des missions commerciales pour mieux canaliser le trafic de l'hinterland dans le cadre de la communauté portuaire, la création des ports secs qui permettent des regroupements de marchandises en amont et en facilitent l'écoulement aisé vers le port d'Abidjan.

La création des parcs de stationnement et de chargement, comme par exemple le parc de l'OIC à Abidjan, facilite le transport, aide à la fluidité routière avec les escortes douanières. À cela, s'ajoutent les itinéraires suivis par les importateurs et exportateurs dans les endroits reculés de la Côte d'Ivoire, à travers les grands axes routiers reliant les ports à l'intérieur, pour essayer de le contrôler et recevoir les flux de produits vers la zone portuaire et inversement. Aussi, pour augmenter et maintenir la croissance du trafic portuaire, les transporteurs privés sont parfois sollicités sur les longs trajets. Tous ces moyens et ces stratégies permettent au port d'Abidjan de mailler de façon optimale son arrière-pays national, avec pour retombées un regain du trafic transit et une évolution du trafic global.

Références bibliographiques

- AGEROUTE, 2020. *Construire des routes en Côte d'Ivoire pour le développement*, Rapport d'expertise sur l'entretien et le revêtement des routes, 125 p.
- CHARLIER Jacques, 1979. *Pour une approche quantitative des arrière-pays portuaires. L'exemple de la France*, second colloque Franco-japonais, villes et ports, CNRS, Paris, 8 p.
- CHARLIER Jacques, 1981. *Contribution méthodologiquement sur l'étude des arrière-pays portuaires*, thèse de doctorat, 482 p.
- CHAMBRE DU COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE COTE D'IVOIRE, 2013. *Etat des importations et exportations de la Côte d'Ivoire*, rapport de séminaire, 155 p.
- CHAMBRE DU COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE COTE D'IVOIRE, 2018, *Activités d'échanges commerciaux entre la Côte d'Ivoire et le reste du monde*, rapport de séminaire, 14 p.
- COTE D'IVOIRE TOURISME, 2018. *Les pôles agricoles de la Côte d'Ivoire à effets touristiques et gastronomiques*, rapport concertations ouverte Avril-Mai 2018, 128 p.

- GAKOMO Henry, 1994. Contribution à l'étude des avants pays et arrières pays des ports de l'UDEAC, IGARUN, thèse géographie, Nantes, 457 p.
- GOUVERNAL Elisabeth et JEAN Debri, 2008. *Les ports, leur rôle, les acteurs, les trafics, la gouvernance portuaire*, INRETS, Paris, 35 p.
- HAUHOUDOT Diambra Asseypo Antoine, 2002. *Développement, aménagement et régionalisation en Côte d'Ivoire*, EDUC1, Abidjan, 371 p.
- KABLAN N'guessan Hassy Joseph, 2000. *L'arrière-pays des ports ivoiriens*, thèse de doctorat de 3^e cycle, IGT, université Cocody, Abidjan 314 p.
- KABLAN N'guessan Hassy Joseph, 2008. *L'importance des ports maritimes dans l'économie Ivoirienne*, in Géographie du littoral de Côte d'Ivoire, Abidjan / Nantes, pp. 83-90.
- KANGA Konan Victorien, 2013. *Les sociétés maritimes en Côte d'Ivoire*. Thèse unique de Doctorat, université Félix Houphouët Boigny Abidjan, Côte d'Ivoire, 412 p.
- KRA Kouadio Joseph, YEBOUE Koffi Stéphane, ALLA Kouadio Augustin, 2018. *Atouts et contraintes de la localisation d'un port sec à Ferkessédougou au nord de la Côte d'Ivoire* in « Le port dans la ville », Edition EMS, Fondation SEFACIL, Caen, France, pp. 197-205.
- KOUAME Pierre, 2013. *La boucle ferroviaire Entente : Abidjan-Ouagadougou-Niamey-Cotonou-Lomé*, Conseil de l'Entente, Conférence de Montréal, 10-13, 15 p.
- MASSON et PERIOT, 2012. *Attractivité territoriale, infrastructures logistique et développement durable*, in les cahiers scientifiques du transport, n°61, pp. 63-90.
- MARCADON Jacques, 1986. *Le concept d'avant-pays, approche méthodologique*, Masson, Nantes, pp. 14-37.
- MARCADON Jacques, 1988. *L'avant-pays des ports Français*, édition Masson, Nantes, 208 p.
- MARCADON Jacques, 1999. *L'activité portuaire commerciale sur les littoraux ouest Africains, l'espace littoral*, approche de Géographie humaine, PUR, Rennes p. 27-69.
- N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard, 2010. *L'avant-pays Européen du port de San Pedro, sud-ouest de la Côte d'Ivoire*. Thèse de Doctorat Unique, IGT, Université Cocody-Abidjan, 342 p.
- OUATTARA Seydou, 2010. *Port et commercialisation du binôme café-cacao en Côte d'Ivoire*, thèse unique de doctorat, IGT, Université Cocody – Abidjan, 424 p.
- PORT AUTONOME D'ABIDJAN, 2013, Rapport d'activités, 32 p.
- PORT AUTONOME D'ABIDJAN, 2015, Rapport d'activités, 35 p.
- PORT AUTONOME D'ABIDJAN, 2018, *Un port moderne en Afrique de l'Ouest*, 25 p.
- PORT AUTONOME D'ABIDJAN, 2019, *Les aspects avantageux d'une décongestion de l'espace portuaire*, 30 p.
- PORT AUTONOME D'ABIDJAN, 2020. *Reconquérir tout le trafic de l'hinterland national et international, rapport de séminaire*, 42 p.

RAPPORT ACTIVITES 2018, Echanges sur les conditions de bonne fluidité routière. 25 p.

TAPE Bidi Jean, N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard, 2009. *Les parkings de stationnement dans la régulation des trafics entre les ports et leur hinterland : cas du parking FED à San Pedro*, Revue ivoirienne des lettres, arts et sciences humaines, n° 12, décembre 2009, ENS-Abidjan, pp. 243-254.

VIGARIE André, 1979. *Ports de commerce et vie littoral*, hachette, Paris, 496 p.

VIGARIE André, 1964. *Les grands ports de commerce de la seine Rhin, leur évolution devant l'industrie des arrière-pays*, SABRI, Paris, 714 p.

VIGARIE André, 1986. *Évolution et avenir des zones industrielles portuaires*, Paris, *Information Géographique*, pp. 145-153.

Chapitre 11.

Renforcement des échanges intra-africains dans la zone CEMAC : que peut apporter un port sec aux corridors Douala-N'Djamena et Douala-Bangui ?

Antoine de Padoue NSEGBE

Résumé

Le Cameroun, par sa position géographique, sert de plateforme de transport de marchandises à destination ou en provenance du Tchad et de la République Centrafricaine (RCA). Ces deux pays représentent 70 à 75 % du trafic de transit de marchandises et environ 90 % des mouvements d'hommes et véhicules impliqués dans ces échanges. À travers son port jouté à la métropole économique, le pays jouit d'un important marché de consommation et d'un hinterland assez bien desservi (Esther Boupda et Antoine de Padoue Nsegbe, 2018, p. 51), et connecté à ces pays voisins par deux corridors. En effet, dans le cadre de leur approvisionnement régulier, ces pays se sont dotés d'une politique de diversification des voies d'accès à la mer. Cette démarche a abouti à la signature avec le Cameroun, pays côtier de desserte, d'accords de coopération en matière de transport et de transit maritimes. Malgré l'importance de l'infrastructure portuaire et les nombreuses mesures d'amélioration de son fonctionnement mises en œuvre, la connexion avec l'hinterland, en général, et avec ces pays enclavés, en particulier, n'est pas sans contraintes (Esther Boupda et Antoine de Padoue Nsegbe, 2018, p. 56). Les échanges avec les partenaires économiques sont ainsi handicapés par une lenteur et une irrégularité du circuit d'approvisionnement en transit des principaux secteurs économiques et des exportations. Le système

de ravitaillement des populations en produits de première nécessité demeure inefficace, en raison des difficultés d'acheminement des marchandises. Ajouté à cela, l'engorgement des entrepôts se traduit par le paiement de frais d'entreposage toujours plus chers.

Pour faire face à ces contraintes, la présente contribution analyse les entraves et contraintes au fonctionnement des deux corridors. Elle propose ensuite un modèle de développement d'un terminal intérieur dont la vocation est de rationaliser, rentabiliser et sécuriser le système d'approvisionnement et d'exportation vers le Tchad et la RCA. Pour ce faire, nous mobilisons des rapports d'activités des acteurs institutionnels et non institutionnels. Cette approche documentaire est renforcée par une enquête qualitative et une enquête quantitative conduites auprès des acteurs intervenant dans le fonctionnement de ces espaces continus de convergence des flux de fret et de passagers. Au total, entre 2010 et 2014, on observe une évolution du trafic annuel de transit, de 50 000 à 80 000 tonnes par an, mais aussi une diversification des marchandises en transit. Cependant, l'acheminement des marchandises reste soumis à des goulots d'étranglement causés par les procédures d'importation. Ces contraintes d'acheminement sont exacerbées par la difficile connectivité port-hinterland, qui a un impact négatif sur les coûts et délais du transport routier. Il est donc urgent d'envisager des aménagements visant à rendre les corridors plus attractifs. Parmi eux, il est retenu l'aménagement d'un terminal intermodal intérieur au sens de Pierre Lévêque et Violeta Rosso (2011) cités par Messan Lihoussou (2014, p. 100), directement connecté au port de Douala.

Mots-clés : Ports sec, corridor, terminal intérieur, plateforme logistique, Tchad, RCA.

Abstract

Strengthening intra-african trade in the CEMAC zone: what can a dry port bring to the Douala-N'Djamena et Douala-Bangui corridors?

Cameroon, by its geographical position, serves as a platform for the transport of goods to and from Chad and the Central African Republic (CAR). These two countries represent 70 to 75% of the transit traffic of goods and about 90% of the movements of men and vehicles involved in these exchanges. Through the port of Douala adjoining the economic metropolis, the country enjoys an important consumer market and a fairly well-served hinterland (Esther Boupda and Antoine de Padoue Nsegbe, 2018, p. 51), and connected to these neighbouring countries by two corridors. In

fact, as part of their regular supply, these countries have adopted a policy of diversifying access routes to the sea. This approach has resulted in the signing of cooperation agreements with Cameroon, and other coastal countries serving in maritime transport and transit. Despite the importance of the port infrastructure and the many measures implemented to improve its functioning, the connection with the hinterland in general and with these landlocked countries in particular is not without constraints (Esther Bouppda and Antoine de Padoue Nsegbe, 2018, p. 56). Trade with economic partners is thus hampered by the slowness and irregularity of the transit supply circuit of the main economic sectors and exports. The system for supplying the populations with basic necessities remains inefficient, due to the difficulties of transporting goods. Added to this, the congestion of warehouses translates into the payment of increasingly expensive storage costs. To face these constraints, this paper analyzes the obstacles and constraints to the functioning of the two corridors. It then proposes a development model for an inland terminal whose vocation is to rationalize, make profitable and secure the supply and export system to Chad and the CAR. To do this, the author collected data from institutional and non-institutional actors. This documentary approach is reinforced by a qualitative and quantitative surveys conducted among the players involved in the operation of these continuous spaces of convergence of freight and passenger flows. In total, between 2010 and 2014, an evolution was observed of annual transit traffic, of about 50,000 to 80,000 tons per year, but also a diversification of goods in transit. However, the movement of goods remains subject to bottlenecks caused by import procedures. These routing constraints are exacerbated by the difficult port-hinterland connectivity which has a negative impact on the costs and delays of road transport. It is therefore urgent to consider improvements, aimed at making the corridors more attractive. Among them, it retard the development of an interior intermodal terminal within the countries according to P. Lévêque and V. Rosso (2011) cited by L. Messan (2014, p. 100), directly connected to the port of Douala.

Keywords: Dry ports, corridor, inland terminal, logistics platform, Chad, RCA.

Introduction

Les structures actuelles de la mondialisation mettent en opposition deux catégories de pays. D'un côté, les pays riches, dont le

jeu s'étend désormais à la Chine et à quelques pays émergents. De l'autre, les pays pauvres aux économies extraverties, mais dont certains sont limités par un enclavement d'autant plus pesant que leur niveau de vie et leurs capacités de développement sont étroitement liés aux échanges extérieurs. Dans la zone CEMAC, le Tchad et la RCA bénéficient de la position du Cameroun comme plateforme de transport de marchandises pour leur commerce extérieur. Ces deux pays représentent en moyenne 73 % du trafic de transit de marchandises et environ 90 % des mouvements d'hommes et véhicules impliqués dans ces échanges (Esther Boupda et Antoine de Padoue Nsegbe, 2018, p. 51). Le Tchad et la RCA sont des Etats enclavés. L'enclavement est une notion centrale de toute la réflexion sur l'inscription spatiale des sociétés (Jean Debie et Benjamin Steck, 2001, p. 27). Il est fondamentalement relatif, et est défini par rapport à une contrainte et un contexte spatio-temporel donnés.

En effet, un élément incompressible pour qualifier le handicap physique des territoires enclavés relève de la distance géographique séparant les marchés intérieurs des portes d'entrées/sorties portuaires (Jean Debie, 2001 cité par Alix Yann et Jean François Pelletier, 2011, p. 41). La corrélation entre cette distance géographique et les surcoûts de pré et post acheminements terrestres a été largement documenté (Alix Yann, 2007, p. 92), notamment dans le contexte des pays en voie de développement. L'enclavement caractérise donc plus généralement un territoire fermé, qui souffre d'un déficit d'accessibilité pour diverses raisons, ou du fait de sa position en angle mort, privé de façade maritime.

Dans ce sens, un Etat enclavé est privé de tout accès à la mer (Benjamin Steck, 2004, p. 3). Des frontières les plus proches du Tchad à l'océan Atlantique, il y a plus de 2 100 km contre 1 500 km pour la RCA. L'enclavement peut aussi être appréhendé suivant l'idée de « marché », d'autant plus que toute situation territoriale prend sa signification dans l'échange, la relation, la complémentarité (Jean Debie et Benjamin Steck, 2001, p. 27). Ainsi, l'enclavement est présenté comme une absence d'accès au marché dans un espace donné (P. George et F. Verger, 1996 cités par Jean Debie et Benjamin Steck, 2001, p. 29). Cette contrainte d'accès impacte grandement les coûts d'importation des produits internationaux à destination des marchés enclavés, coûts qui peuvent atteindre 15 à 20 % dans les zones enclavées africaines contre moins de 5 % dans le contexte des pays industrialisés (Supee Teravaninthorn et Gael Raballand, 2009, p. 15). La compétitivité internationale des productions des pays en-

clavés se trouve ainsi impactée par ces surcoûts liés en grande partie au facteur transport.

Outre la géographie, les pays enclavés subissent une combinaison interactive de facteurs très variés qui contraignent le positionnement pérenne de leurs productions sur les marchés mondiaux de consommation, et surtaxent les produits internationaux consommés dans les pays sans littoral (Alix Yann et Jean François Pelletier, 2011, p. 41). La mondialisation semble dès lors un concept bien éloigné des réalités quotidiennes vécues par les populations de ces deux pays. Dès lors que les flux commerciaux se font par la mer, en être éloigné devient un handicap majeur, démultiplicateur de coûts d'une part, réducteur de souveraineté d'autre part, l'obligation du transit par un Etat tiers imposant de lourdes contraintes (Benjamin Steck, 2004, p. 3).

En effet, la position d'enclavement du Tchad et de la RCA constitue une contrainte majeure, non seulement pour ces deux pays, mais aussi pour les échanges de la sous-région dont le développement économique est freiné par des déficiences logistiques. Le port autonome de Douala, plateforme de transport de marchandises à destination ou en provenance du Tchad et de la RCA, fait face à de nombreux blocages. Au-delà, les contraintes sont aggravées dans les deux corridors qui ont pour point de départ ou d'arrivée la ville-port Yaoundé, titanesque et encombrée d'une part, point de passage des deux corridors, d'autre part. Dans un contexte de croissance continue de ces deux métropoles, rien ne permet d'espérer que la circulation dans ces deux corridors gagnera en fluidité. Or, la congestion a un impact énorme sur les coûts logistiques.

Dans ce cadre, l'exemple de la mise en place d'un port sec pour fluidifier les échanges semble particulièrement fécond pour assurer une insertion compétitive de ces deux zones enclavées dans les circuits internationaux des échanges. Mais avant, nous caractérisons l'enclavement de ces deux Etats de la zone CEMAC dont l'ouverture sur le Cameroun demeure nécessaire. Nous voyons ensuite comment ce choix raisonné du Cameroun peine à assurer une logistique de transport alignée avec les besoins de la demande mondiale.

Méthodologie

La présente contribution s'inscrit dans une approche à la fois qualitative et quantitative, ponctuée par deux phases de collecte des don-

nées. La première a porté sur une approche documentaire basée sur les mécanismes de fonctionnement des plates formes logistiques que sont les ports en général, avec un focus sur le port de Douala dont le niveau d'activité détermine la qualité de services des deux corridors. Il s'agissait aussi d'analyser les performances statistiques de ces corridors à travers la mobilisation des données annuelles du trafic de marchandises en transit sur une période de cinq ans, l'idée étant de questionner le niveau d'attractivité de ces espaces de convergence des flux. Ces données secondaires ont été renforcées lors de la deuxième phase, qui a porté sur la collecte des données de terrain. En effet, des observations (directes et indirectes) ont été effectuées à travers deux passages effectués sur la section Douala-Bélabo (corridor Centrafrique), et un passage sur une partie de la section Douala-N'Gaoundéré (corridor Tchad) entre 2018 et 2020. Cette phase de la recherche s'est poursuivie par des enquêtes et entretiens conduits auprès d'acteurs divers, au rang desquels on peut citer : les armateurs et consignataires, les chargeurs et transitaires, les responsables des services du Port, les responsables des syndicats de transporteurs impliqués dans l'acheminement des marchandises en transit sur les deux corridors. L'exploitation et l'analyse des données ainsi collectées ont permis de nous conforter dans l'idée de l'urgence de la mise en place d'aménagements visant à rendre plus attractifs les deux corridors.

1. Le Tchad et la RCA, deux Etats enclavés

1.1. L'enclavement, un facteur de pauvreté pour ces deux Etats

Le Tchad et la RCA sont deux Etats de la zone CEMAC dont la situation géographique peut, à juste titre, constituer une entrave à leur intégration optimale au marché mondial. En effet, ces deux Etats ne disposent pas d'ouverture sur la mer, dont ils sont respectivement distants de 2 100 km et 1 500 km. Les deux pays ont une frontière commune longue de 1 100 km. Leur enclavement est indissociable de leur pauvreté. Ils sont classés par le Fonds Monétaire International (FMI) parmi les 25 Etats les plus pauvres de la planète, avec respectivement en 2021, un PIB (par habitant en milliards de dollars) de 710 et 522.

Néanmoins, un total potentiel d'environ 520 000 tonnes métriques internationales a été estimé pour le Tchad à partir des données of-

ficielles du commerce international des Nations-Unies (Yann Alix et Jean François Pelletier, 2011, p. 44). La quasi-totalité de ces potentiels trafics se situe dans le sens des importations avec environ 60 % du total pour le Tchad, contre 80% pour la RCA. Cet enclavement est le fruit d'une inversion territoriale majeure provoquée, d'après Benjamin Steck (2004, p. 3), par les processus de la colonisation, destructeurs de constructions étatiques et d'espaces économiques continentaux fort actifs. Le glissement vers les littoraux des centres du pouvoir, de la richesse, du savoir, reliés aux métropoles coloniales, foyers d'impulsion des dynamiques nouvelles, a provoqué un délaissement et un dépérissement des territoires intérieurs (Benjamin Steck, 2004, p. 3). La distance à l'océan, qui n'était pas un facteur important de puissance, l'est devenue, dès lors que les flux commerciaux se font par la mer.

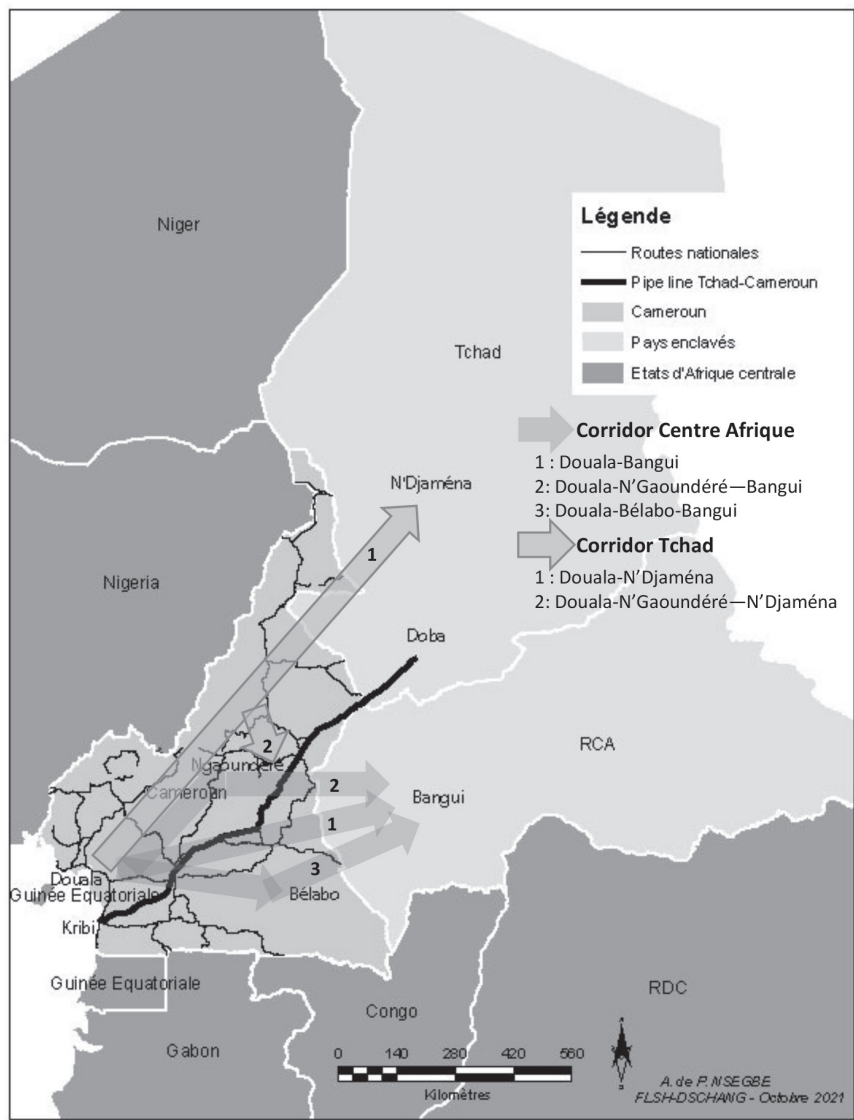
1.2. Une ouverture au monde indispensable

Malgré l'extrême pauvreté de ces deux Etats, nous avons relevé qu'ils sont acteurs du commerce international en raison des potentialités qu'ils ont à faire valoir. Ainsi, malgré leur enclavement, le Tchad et la RCA ne sont pas des isolats (Benjamin Steck, 2004, p. 3) coupés du monde, même si ces deux aires de marché potentiel se caractérisent par un enclavement structurel particulièrement handicapant pour leur développement économique (Yann Alix et Jean François Pelletier, 2011, p. 44). Ces deux Etats sont déjà reliés à leurs voisins par de multiples échanges. Les échanges maritimes de la RCA passent par le Cameroun, le Congo et la République Démocratique du Congo (RDC), soit par Douala, Pointe Noire et Matadi. Le Tchad utilise cette voie pour l'approvisionnement de sa partie méridionale (Région de Sarh) et pour les exportations de coton, l'essentiel de ses échanges passant par le Cameroun et dans une moindre mesure, par le Nigéria.

Ces deux pays ont cependant besoin, pour leur développement, d'une interconnexion au réseau mondial des grands échanges. La contrainte extérieure est effectivement décisive dans la mesure où, comme nous l'avons relevé plus haut, ils dépendent fortement de leurs échanges extérieurs. Aux importations, ils dépendent du marché mondial pour leurs approvisionnements en hydrocarbures, en matériaux de construction, en produits alimentaires dont les céréales, malgré leurs propres potentialités. Ils sont aussi assujettis à l'extérieur pour la presque totalité des produits manufacturés qu'il leur faut se procurer pour assurer la satisfaction des besoins élémen-

taires de leurs entreprises, de leurs administrations, de leurs populations (Benjamin Steck, 2004, p. 4). Les combinaisons logistiques multimodales mobilisées ne sont pas toutes efficaces, hormis l'utilisation du tronçon ferroviaire reliant le port de Douala à la ville de N'Gaoundéré. Considérant ces éléments structurels, deux corridors de transport sont appréhendés dans les pré et post acheminements des imports/exports internationaux en provenance ou à destination de ces deux Etats enclavés (Figure 1).

Figure 1 : les deux corridors et les zones Etats enclavés de l'étude



2. Deux corridors de transit en Afrique centrale pour faciliter le désenclavement du Tchad et de la RCA

2.1. *Le corridor Trans équatorial, une option peu porteuse*

Le Tchad et la RCA sont, comme nous l'avons relevé plus haut, deux Etats enclavés. Pour cette raison, ils sont déjà en relation avec d'autres Etats voisins à travers des corridors considérés ici comme des itinéraires matérialisés pour l'acheminement du fret. Pour la circulation des marchandises destinées ou en provenance de ces deux pays n'ayant pas un accès à la mer, des voies ont été construites (les corridors de transit) et sont entretenues pour une exploitation régulière du transport inter-état en Afrique centrale. Deux corridors d'accès à la mer de la Centrafrique et du Tchad passent par le Cameroun et le Congo et dans une moindre mesure, par le Nigeria, pour le Tchad.

Le premier, le corridor Trans Equatorial, part de Bangui sur l'Oubangui et arrive à Pointe Noire au Congo ou à Matadi en République Démocratique du Congo. Le Tchad utilise cette voie pour l'approvisionnement de sa partie méridionale (Région de Sarh) et pour les exportations de coton. Ce corridor se caractérise par le développement de trois voies :

- Sarh (Tchad) – Bangui, 640 km par route ;
- Bangui-Brazzaville, 1 200 km de voie de navigation fluviale ;
- Brazzaville-Pointe Noire, 512 km de chemin de fer.

Toutefois, depuis plusieurs années, les conditions de navigation se sont considérablement dégradées. De plus, en raison de l'instabilité politique le long de ce corridor au cours de ces dernières années et malgré les faibles coûts de transport, les trafics tchadiens et centrafricains ont beaucoup décliné sur la voie Trans équatoriale, légitimant par la même occasion l'option du Cameroun comme porte océane.

2.2. *Le corridor Trans-camerounais, un choix raisonné de porte océane...*

Le corridor Trans-camerounais part de Douala au Cameroun pour aboutir à N'Djamena (Tchad) ou Bangui (Centrafrique), selon le cas. Le corridor comprend un itinéraire entièrement routier et un itinéraire mixte route – fer (voie ferrée entre Douala et Bélabo pour la RCA, ou entre Douala et N'Gaoundéré pour le Tchad (tableau 1).

Tableau 1 : le corridor Trans-camerounais (Corridor Douala-Centrafrique et Tchad)

	Route (Km)	Fer (Km)
Corridor Centre Afrique		
Douala-Bangui	1 500	/
Douala-N’Gaoundéré-Bangui	867	922
Douala-Bélabo-Bangui	670	//
Corridor Tchad		
Douala-N’Djamena	2 100	/
Douala-N’Gaoundéré	750	822
N’Gaoundéré – N’Djamena	1 350	/

Source : Archives PAD, Chambre de commerce.

Par ailleurs, un oléoduc d’une longueur de 1070 km a été construit pour transporter les produits pétroliers extraits des champs pétrolifères du bassin de Doba au sud du Tchad jusqu’à Kribi au Cameroun.

Le corridor Trans-camerounais demeure l’option la plus fiable, mais des contraintes spécifiques demeurent handicapantes, comme la congestion chronique des terminaux et les délais considérables dans le traitement administratif et douanier des marchandises en transit, les caractéristiques de moyens de transport, les contraintes de circulation à la sortie de Douala et de Yaoundé, les check point et autres postes de contrôles, qui annihilent toute fiabilité logistique.

2.3. ...mais confronté à de nombreuses difficultés

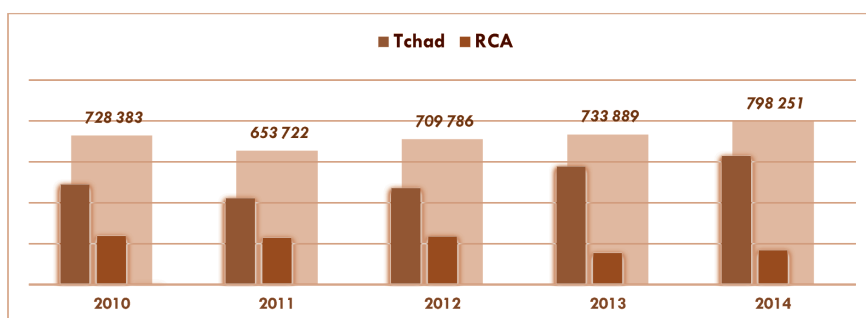
2.3.1. Augmentation du fret en transit, mais difficile connectivité entre la ville et l’hinterland

Le port de Douala connaît une augmentation régulière du trafic en général (d’environ 30 % tous les 10 ans), du trafic en transit en particulier. S’agissant du trafic de transit d’un port, si on le compare au trafic global du même port, on constate que plus le trafic portuaire est élevé, plus le trafic de transit est important et présente une tendance à l’accroissement (Esther Boupda et Antoine de Padoue Nsegbe, 2018, p. 90). L’implication d’un port dans la desserte de son hinterland constitue par conséquent un facteur déterminant de sa performance.

L'accessibilité intérieure est en effet devenue la pierre angulaire de la compétitivité portuaire (Théo Notteboom et Jean Paul Rodrigue, 2005, p. 12), les terminaux et ports accédant au système de distribution terrestre du fret à travers les principaux axes du corridor.

Le corridor de ce fait est considéré comme le paradigme principal de l'accessibilité intérieure (Jean Paul Rodrigue, 2004, p. 153), l'épine dorsale des réseaux de transport (Messan Lihoussou, 2014, p. 222), leur fonction première étant d'assurer la liaison entre les grands points d'articulation (les *hubs*) et les espaces continus de convergence des flux de fret. Au port de Douala, en quatre ans (2010-2014), le trafic de transit en direction du Tchad et de la RCA a progressé en moyenne de 50 à près de 80 000 tonnes par an (Figure 2).

Figure 2 : Evolution et répartition du trafic annuel de transit au port de Douala (2010-2014)



Source des données : PAD, 2016

Cette augmentation du fret en transit de ces deux pays cache néanmoins de nombreuses difficultés d'acheminement. En effet, au-delà des durées de passage excessives et largement supérieures à la norme, la connectivité entre le port et son hinterland demeure difficile. La ville de Douala s'est développée de manière tentaculaire et dans le même temps, elle ne s'est pas dotée de moyens de communication à la dimension de ses ambitions (Esther Boupda et Antoine de Padoue Nsegbe, 2018, p. 95). La principale conséquence est la permanence des contraintes de mobilité et de fluidité pour sa connectivité à la fois avec les bassins de production et les pays enclavés avec lesquels elle est reliée par deux corridors.

Enfin, notons l'impact des contrôles particulièrement nombreux lors du processus d'acheminement des marchandises. La pression des contrôles est en effet très forte le long des axes reliant les bas-

sins de production au PAD, mais aussi le long des deux corridors. Cette pression s'est intensifiée à la faveur de la campagne de lutte contre les accidents sur les principaux axes routiers. Entre Douala et Yaoundé par exemple, en plus de la brigade de contrôle de la gendarmerie nationale, des deux postes de contrôle douaniers (Edéa et Nomayos) ainsi que des deux postes de pesage, pas moins de cinq contrôles souvent illicites de la police sont permanents. Le passage dans l'un de ces postes de contrôle est conditionné par le paiement d'un droit de passage négocié en fonction de la marchandise transportée, ce qui accroît la durée des opérations d'acheminement.

2.3.2. Des conditions de transit difficiles

Le corridor Trans-camerounais est structuré et balisé, suivant les directives des conventions bilatérales signées entre le Cameroun d'une part, le Tchad et la RCA d'autre part. Dans l'ensemble, les moyens de transport utilisés dans le système des transports de marchandises en transit ne sont pas adaptés à la rugosité des routes en terre, car ils sont conçus pour les routes revêtues. À titre d'exemple, pour parcourir les 1 500 km qui séparent Douala de Bangui, il faut 5 à 7 jours alors que pour le trajet Rome-Lyon long de 1 180 km, le parcours dure seulement 8 h. Bien plus, le matériel roulant est vétuste et mal entretenu. De nombreux camions passent des semaines sur les routes à cause des pannes, rendant ainsi les délais de route particulièrement longs. Les postes de contrôle sont nombreux et constituent de véritables goulots d'étranglement. Sur le corridor Douala-Bangui, on dénombre six check points officiels contre trois pour le corridor Douala-N'Djamena ; 12 postes de péage routiers (7 côté camerounais et 5 côté Centrafrique) contre 13 sur le corridor Douala-N'Djamena ; quatre stations de pesage communes aux deux corridors. Notons enfin que trois postes frontières sont dénombrés. Il est à noter qu'en plus de ces différents points de contrôle officiels, dont le nombre est déjà déploré par les usagés, il existe des postes de contrôle non officiels tenus par des brigades mixtes, la gendarmerie et /ou la police.

3. La construction d'un terminal intermodal intérieur comme alternative

3.1. Un terminal intérieur, quelles vocations pour quelles caractéristiques ?

La stimulation à long terme de l'augmentation du commerce mondial et de la mondialisation booste l'industrie du transport international de marchandises. Ce secteur prospère grâce à des changements et à un développement continu, comme en témoignent les innovations managériales, réglementaires et technologiques en son sein (Kevin Cullinane *et al.*, 2012, p. 1). Pour les ports à conteneurs en particulier, le caractère dynamique d'un tel environnement s'est fait le plus sentir en termes d'augmentation considérable de la taille des porte-conteneurs (Kevin Cullinane et Madhu Khanna, 1999, p. 189), de rationalisation des opérations de manutention des marchandises (Jean François Cordeau *et al.*, 2001, p. 930 ; Pierre Hansen, 2008, p. 638) et de nécessité de réorienter la commercialisation des services portuaires vers un positionnement stratégique au sein de chaînes d'approvisionnement intrinsèquement concurrentielles (Richard Robinson, 2002, p. 249).

À l'actif de ces innovations, il y a donc la croissance continue et sans relâche du commerce international, malgré les nombreuses occurrences de congestion et de goulets d'étranglement dans et autour des ports qui doivent interférer avec le rythme de ce qui est autrement une tendance inexorable (Kevin Cullinane *et al.*, 2012, p. 1). En outre, la disponibilité d'un espace de stockage multifonctionnel suffisant dans les ports est un sujet de préoccupation important, en particulier pour les ports situés à l'intérieur des zones suburbaines ou urbaines comme c'est le cas de Douala. En effet, pour faciliter l'évolution de ces ports et optimiser le transport intermodal des marchandises, la quasi-totalité des ports européens ont adopté une stratégie de terminaux intérieurs comme un moyen de sécuriser le trafic de l'arrière-pays (Jean-Paul. Rodrigue et Théo. Notteboom, 2011, cités par Messan Lihoussou, 2014, p. 256). Ainsi, les ports secs sont-ils devenus déterminants dans la stratégie d'arrière-pays portuaire comme une solution viable qui surmonte les conflits multiformes potentiels qui peuvent exister entre la nécessité d'une expansion de la capacité, les considérations environnementales, les restrictions communautaires (notamment celles imposées par la géographie d'un port) et l'intégration continue des fonctions de transport de marchandises et

de logistique dans les chaînes d'approvisionnement intégrées (Kevin Cullinane *et al.*, 2012, p. 1).

D'après la CNUCED (1991), un « port sec » est un terminal intérieur à partir duquel les compagnies maritimes peuvent émettre leurs connaissements. Ce terminal intérieur est ainsi considéré par Jean-Paul Rodrigue et Théo Notteboom (2009, p. 21) comme une extension de certaines activités portuaires à l'intérieur. Entre temps, le concept a évolué non seulement pour être étroitement associé à l'expansion rapide de la conteneurisation et aux changements connexes dans la manutention des marchandises (CNUCED, 2011), mais aussi pour être appliqué dans une variété de contextes différents ayant la caractéristique commune de se rapporter simplement à « un lieu à l'intérieur des terres qui remplit les fonctions portuaires d'origine » (Kevin Cullinane et Gordon Wilmsmeier, 2011, p. 368). Cependant, l'utilisation de ce terme pour définir un terminal intérieur est discutable depuis que de nombreux terminaux intérieurs sont en fait « *humides* », étant donné leur accès direct aux systèmes de voies d'eaux navigables intérieures.

En outre, le site intérieur peut effectivement être un port en présence d'un service de barges, mais ne peut être fondamentalement considéré comme un port s'il s'agit d'un terminal ferroviaire ou dépôts de camions plus simplement. En revanche, il semble exister une compréhension commune selon laquelle la mise en œuvre réussie du concept de « port sec » aura pour effets conjoints de réduire la congestion, d'alléger la pression sur l'espace de stockage et de réduire les opérations de manutention dans les ports, ainsi que de réduire les coûts de transaction pour les expéditeurs (Paul Padilha et Adolph K. Y. Ng 2011, p. 107).

La présente contribution projette un nœud intérieur, une plaque tournante des corridors Douala-Bangui et Douala-N'Djamena, et qui présente les trois caractéristiques fondamentales suivantes :

- un terminal intermodal, le rail existant ;
- une connexion avec un terminal portuaire à travers les services ferroviaire et barge ;
- un éventail d'activités logistiques qui supportent et organisent le fret transité, souvent sur le même site avec le terminal intermodal.

Edéa, un choix d'implantation du terminal pour optimiser le transport intermodal des marchandises

Enfin, l'éventail d'activités logistiques qui supportent et organisent le fret transité offre des opportunités de décollage à ce chef-lieu de Département qui se développe à l'ombre de la capitale économique.

Conclusion

Si la structure des échanges internationaux permet de mettre en lumière la traditionnelle opposition entre pays riches et pays pauvres aux économies extraverties, elle expose davantage les contraintes relatives à l'enclavement de certaines économies dont les capacités de développement sont étroitement liées aux échanges extérieurs. Le Tchad et la RCA constituent à cet égard des cas intéressants parce qu'ils révèlent la difficulté de s'affirmer dans le contexte de la mondialisation, d'autant plus qu'ils sont privés d'accès à la mer. Pourtant, cette contrainte ne touche pas seulement ces deux pays. Elle impacte aussi les échanges dans la sous-région dont le développement économique est aussi freiné par des déficiences logistiques. Les acteurs économiques présents autour du Cameroun, du Tchad et de la RCA recherchent tous le maximum d'efficacité, de rapidité, de sécurité, de rentabilité. La politique d'infrastructures d'une part et les choix opérés en termes de droit, de réglementation, de douane, de fiscalité ont été mobilisés pour satisfaire leurs attentes et encadrer leurs stratégies, mais ces dernières sont demeurées inefficaces. En cause, les actions cloisonnées des secteurs portuaire et urbain malheureusement en concurrence face aux enjeux communs. Ainsi, sont restées en opposition permanente les actions de reconstruction et de densification des réseaux terrestres visant à améliorer la fluidité des échanges au sein des corridors Trans-camerounais, avec notamment un accent particulier sur la fiabilisation des accès directs au port de Douala d'une part. D'autre part, les stratégies d'amélioration des performances de l'infrastructure portuaire n'ont pas toujours pris en compte les contraintes de circulation (entre autres) induites par les transformations particulièrement rapides et spectaculaires d'une ville devenue métropole en moins de vingt ans.

Ces actions non concertées et non intégratrices ont conduit à la fabrication de deux corridors « artificiels » au sens de Alix Yann et Jean François Pelletier (2011, p. 50). Le Tchad et la RCA disposent pourtant d'une force dont ils peuvent user : chaque port vise à accroître son hinterland et à gagner des parts de marché vers l'intérieur (Benjamin Steck, 2004, p. 15). Le Tchad et la RCA peuvent ainsi jouer de la concurrence que provoque la volonté de les desservir.

Dans le cas de la présente étude, la mise en place à Edéa d'un port sec pour fluidifier les échanges permet de contourner les contraintes et dysfonctionnements qui émaillent le fonctionnement des deux corridors. Elle permet des gains de temps et de coût sur le fret en transit déjà contrarié par le rôle anesthésiant de la ville de Douala, du fait des contraintes de circulation générées par son fonctionnement. La considération de facteurs logistiques endogènes dans ce modèle permet de capitaliser la position de la ville d'Edéa à la confluence à la fois de voies existantes et diversifiées mais aussi celle encore peu explorées. Enfin, il pourrait s'agir d'une opportunité de relance du développement de cette capitale départementale dont le décollage reste stagnant.

Dans ce sens, il demeure toutefois important de prendre en compte les impacts environnementaux et sociaux d'un tel choix pour éviter de reproduire les problèmes pour la résolution desquels ce choix de localisation est effectué.

Références bibliographiques

- ABDOLI Alex Zagros, 2014. *La congestion maritime*, Bachelor HES, Haute École de Gestion de Genève, 52 p.
- BOUPDA Esther, NSEGBE Antoine de Padoue, 2017. « La contribution des installations portuaires aux mutations dans la ville de Douala (Cameroun) » in *Akou Loba (Ed.), Alexis B N'Guessan (Ed.), Le port dans la ville*, Edition EMS, Caen, pp 237-250.
- BOUPDA Esther, NSEGBE Antoine de Padoue, 2018. « Les défis d'une gouvernance ville-port optimisée pour une compétitivité améliorée : le cas du Port Autonome de Douala » in *Mesmin Tchindjang (Dir.), Benjamin Steck (Dir.) et Athanase Bopda (Dir.), Construire la ville portuaire de demain en Afrique Atlantique*, Edition EMS, Caen, pp 73-106.
- CARIOU Alain, 2018. « Les corridors centrasiatiques des nouvelles routes de la soie : un nouveau destin continental pour la chine » *L'Espace géographique*, Tome 47, p. 19-34. DOI 10.3917/eg.471.0019 ; <https://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2018-1-page-19.htm>
- CULLINANE Kevin and KHANNA Mahim 1999. « Economies of scale in large container ships ». *Journal of Transport Economics and Policy* 33 (2): pp 185-208.
- CULLINANE, Kevin and KHANNA Mahim 2000 « Economies of scale in large containerships: Optimal size and geographical implications ». *Journal of Transport Geography* 8 (3): 181-195.
- CULLINANE, Kevin and WILMSMEIER Gordon 2011. « The contribution of the dry port concept to the extension of port life cycles » In: *J.W. Böse (ed.) Handbook of Terminal Planning, Operations Research Computer Science Interfaces Series*, Vol. 49. Heidelberg, Germany: Springer, pp. 359-380.

- CULLINANE Kevin, BERGQVIST Richard & WILMSMEIER Gordon 2012. «The dry port concept – Theory and practice ». *Marit Econ Logist* 14, 1–13 (2012). <https://doi.org/10.1057/mel.2011.14>
- CNUCED, 2013. « Le développement économique en Afrique : commerce intra-africain. Libérer le dynamisme du secteur privé », 11 p.
- CNUCED, 2019. « Le développement économique en Afrique : les règles d'origine, un tremplin pour le commerce intra-africain », 264 p.
- DEBRIE Jean, STECK Benjamin. 2001. « L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'ouest » *L'Espace géographique*, tome 30, pp 26-36.
<https://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2001-1-page-26.htm>
- DEBRIE Jean, ELIOT Emmanuel, STECK Benjamin 2003. « Mondialisation des réseaux de circulations en Afrique de l'Ouest ». *Mappemonde*, vol.71, n°3, pp 7-12.
- DEBRIE Jean, STECK Benjamin. 2005. « Flux portuaires: avant-propos ». *Flux*, n°59, pp 4-9.
- FABBE-COSTES Nathalie, 1995. « Le rôle maritime des zones d'activités logistiques : mise en perspective ». *Annales de l'IMTM, Institut Méditerranéen des Transports Maritimes (IMTM)*, p.p15-24. hal-01291026 , <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01291026>
- LEVEQUE Pierre, ROSO Violeta 2002. *Dry Port concept for seaport inland access with intermodal solutions*. Gothenburg, Masters Thesis, Chalmers University of Technology.
- LOMBARD Jérôme, NINOT Olivier, STECK Benjamin, 2014. « Corridors de transport en Afrique et intégration territoriale en questions », in Gana Alia et Richard Yann (éds), *La régionalisation du monde, construction territoriale et articulation global/local*. Paris, IRMC – KARTHALA, 272 p.
- MAGRIN Géraud, 2003. « Le pétrole contre l'enclavement : un enjeu de la mondialisation au sud du Tchad » *Labyrinthe* 16, pp 18-30. URL: <http://journals.openedition.org/labyrinthe/308> ;
DOI : <https://doi.org/10.4000/labyrinthe.308>.
- MASSON Sophie, PETIOT Romain, 2013. « Logistique et territoire : multiplicité des interactions et forces de régulation » *Lavoisier, Géographie, économie, société*, Vol. 15, pp 385-412.
- MESSAN Lihoussou, 2014. *Ports et désenclavement territorial : cas de l'arrière-pays du port de Cotonou*. Université du Havre, France, 462 p.
- NOTTEBOOM Théo, RODRIGUE, Jean-Paul, 2004. Inland Freight Distribution and the Subharborization of Port Terminals. *Paper presented at the ICLSP conference*, Dalian septembre 2004, 22 p.
- PADILHA Paul and Adolph K.Y. NG, 2011. « The spatial evolution of dry ports in developing economies: The Brazilian experience ». In Kevin. Cullinane, Rickard Bergqvist and Gordon Wilmsmeier (eds.) *Maritime Economics and Logistics, Special Issue on Dryports* 23: 99.
- RODRIGUE Jean-Paul, 2004. Freight, Gateways and Mega-Urban Regions: The Logistical Integration of the BosWash Corridor. *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geografie*, vol. 95, n° 2, pp 147-161.

- RODRIGUE Jean-Paul, NOTTEBOOM Théo, 2009. « La terminalisation des chaînes d'approvisionnement : réévaluer le rôle des terminaux dans les relations logistiques entre le port et l'arrière-pays » *Politique et gestion maritimes*, Routledge, Volume 36, pp. 165-183.
- RODRIGUE Jean Paul, NOTTEBOOM Théo, 2011. « Dry ports and the maritime hinterland: gaining momentum ». *Port Technology International*, n° 50, pp. 21-24.
- RODRIGUE Jean Paul, NOTTEBOOM Théo, 2012. « Ports secs dans les systèmes ferroviaires intermodaux européens et nord-américains: deux en quelque sorte ? *Recherche en affaires et gestion des transports*, Elsevier, Vol. 5, pp.4-15.
- STECK Benjamin, 2004. « La mondialisation et le risque de fragmentation territoriale : Le cas d'un Etat enclavé du sud: le Mali (Afrique de l'Ouest) ». *Belgé*, n° 4, pp. 462-479
- <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/afrique-dynamiques-regionales/cadrage-et-problematiques-generales>
- STECK Benjamin, 2015. « Introduction à l'Afrique des ports et des corridors : comment formuler l'interaction entre logistique et développement ». *Cahiers de géographie du Québec*, 59 (168), p. 447-467. <https://doi.org/10.7202/1037258ar>
- STECK Jean-Fabien, REVEYAZ Nathalie, 2017. « Afrique (s) : dynamiques régionales. Cadrage et problématiques générales » *Géoconfluences*, 8 p.
- TERAVANINTHORN Supee, RABALLAND Gaël, 2009. *Transport Prices and Costs in Africa: A Review of the International Corridors*. Directions in Development; Infrastructure. Washington, DC: World Bank, 145 p.
- <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/6610>
- Yann ALIX, 2007. « Réflexions ouvertes sur les conditions du transit des marchandises en provenance et à destination des pays sans littoral ». TRANSLOG / AFRICA. Séminaire International. Ouagadougou, Burkina Faso. 9 au 11 Octobre. Pedersen, P. O. (2001). « Freight transport under globalisation and its impact on Africa ». *Journal of Transport Geography*, 9, p. 85-99.
- Yann ALIX, PELLETIER Jean-François, 2011. « Territoires enclavés et opportunités de marché : analyse des performances logistiques des corridors de transport en Afrique subsaharienne » *Organisations & territoires*, Vol. 20, N°1, pp. 41-52.
- YEMMAFOUO Aristide, AKO Yvonne Oneke et UWIZEYIMANA Laurien, 2012. « Infrastructures de transport et destin des territoires frontaliers du Sud-Ouest camerounais : cas de Mamfé et sa région » *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 259.
- URL : <http://journals.openedition.org/com/6663>; DOI : 10.4000/com.6663

Conclusion

*Yann ALIX,
Délégué Général – Fondation SEFACIL – FRANCE
Senior Manager – Abington Advisory – FRANCE*

Il n'existe pas un port sec puisqu'il n'en existe pas de définition exhaustive, légitime et incontestée. Cet objet singulier de la logistique et du transport constitue un outil, un territoire, une solution, une interface, une zone, etc. À travers les 11 chapitres de ce sixième opus de la collection *Afrique Atlantique*, le port sec est devenu les ports secs avec ses périmètres, ses prérogatives, ses prestations, ses délimitations, ses enjeux et ses perspectives.

Comme nous avons tenté de le démontrer avec Denis CORDEL dans le premier chapitre, le port sec s'impose comme un concept mutant qui ne cesse d'évoluer selon des générations de services qui s'entremêlent dans le temps et dans l'espace. Les ports secs, à l'instar de leurs grands frères les ports maritimes, constituent des espaces de rupture de charge où les flux changent de main et de statut. Hommes, marchandises, informations, argent : les ports secs représentent des lieux de convergence, d'agrégation, d'éclatement et de distribution. Ils deviennent de plus en plus des lieux de transformation et de valorisation. Les processus d'industrialisation et de manufacturisation se localisent en priorité dans ces ports secs de nouvelle génération, qui deviennent des laboratoires d'accélération et de modernisation.

Les ports secs ne constituent pas une panacée où les synergies seraient totales et non-contraintes. Plusieurs problématiques restent à surmonter dans des standards qui permettraient d'accompagner les politiques publiques à mieux instruire le dossier des ports secs. En premier lieu, le « modèle gagnant-gagnant » du port sec avec au

cœur de la relation : les partenariats qui unissent les sphères publiques, privées et sociétales. Ce modèle idoine ne se trouve pas dans les manuels universitaires, les rapports de consultants ou les institutions multilatérales. Il est par essence à géométrie variable et se décline selon le degré de maturité des parties prenantes. Un port sec est un « deal » où le risque demeure le curseur prégnant qui vient ajuster la relation entre toutes les parties prenantes. La variable du risque s'exprime la plupart du temps à travers le modèle d'affaires qui accompagne le port sec.

De la sélection à la mise à disposition des terrains par l'autorité régaliennne jusqu'à la rémunération des prestations développées par un opérateur, un investisseur, un industriel, un logisticien... un port sec est un projet complexe où les parties prenantes constituent autant de pièces d'un même ensemble. Un port sec demeure avant tout une infrastructure, dotée de superstructures qui servent des prestations qui elles-mêmes génèrent des tarifications qui doivent, *in fine*, rémunérer l'ensemble des acteurs qui concourent à la gestion et au fonctionnement de la plateforme.

Les modèles économiques, financiers et juridiques constituent les substrats indispensables sur lesquels les parties prenantes reposent au moment de s'engager. Or, chaque port sec constitue un modèle sur mesure qui agrège une somme de critères et de conditionnalités, avec au bout du compte, la recherche d'une satisfaction collective et collaborative. Comme dans tout bon contrat, l'important reste de satisfaire tout le monde, de manière la plus équitable et transparente que possible.

A l'instar des schémas concessifs établis sur les terminaux maritimes spécialisés, les promoteurs des ports secs auraient grand intérêt à s'inspirer des formes les plus équilibrées de partenariats publics-privés. Comme l'écrivait il y a plus d'une décennie le Professeur Jean Grosdidier de Matons dans la postface de son ouvrage sur les concessions portuaires :

« De simple technique juridique, la concession est donc devenue une institution essentielle qui réconcilie droit public et droit privé, intérêt général et intérêts particuliers, satisfaction des besoins de la collectivité et des exigences du commerce maritime ». Les Concessions Portuaires. Fondation SEFACIL. Editions EMS. 2012.

Un port sec est un écosystème qui se stabilise sur l'équité et la transparence, et donc se déstabilise quand les transactions et les services deviennent opaques, pour ne pas dire plus. La clarification du modèle d'affaire s'avère d'autant plus indispensable quand s'inter-

connectent les investissements publics et privés, qu'ils soient domestiques ou internationaux. Les plateformes industrielles de dernière génération constituent un cas d'école de cette complexité, et ce d'autant plus que les engagements sont de plus en plus importants et de plus en plus longs.

Les ports secs appellent à s'interroger sur leur gouvernance et la représentativité des personnalités qui siègent sur les organes de décisions opérationnelles et stratégiques. De simples aires de stationnements sécurisés opérés par une seule société de logistique aux plateformes industrielles, les ports secs sont des lieux de pouvoir et d'influence. La gestion des ports secs et le respect des normes, des procédures et des cahiers de charge sont autant de jalons qui pérennisent le succès d'un port sec, ou en menace sa trajectoire.

Avec l'entrée en vigueur de la ZLECAf le 1^{er} janvier 2021, l'avènement d'un marché unique africain doit accélérer la facilitation des échanges et la fluidité des mobilités entre pays du continent. Selon les travaux de la Banque Mondiale, 450 milliards de dollars de revenus supplémentaires pourraient être générés par la ZLECAf d'ici 2035, dont 292 milliards résulteraient de la facilitation des échanges, la réduction des freins bureaucratiques et la simplification des procédures douanières. Dans ce contexte d'avenir, les ports secs devraient encore plus cristalliser les investissements et les intérêts pour simplifier les circulations de fret sur les hinterlands africains. Les perspectives de croissance existent, comme la Fondation SEFACIL le rappelait en ouverture de la plénière ministérielle du dernier Forum Africain des Ports :

« Le continent africain constitue un cinquième des terres émergées et un sixième de la population planétaire. Mais le continent ne pèse que 3 % des échanges commerciaux mondiaux et 3 % du PIB planétaire. Les échanges intra-africains ne représentent que 15,2 % du total des valeurs échangées contre 61 % en Asie et 67% en Europe ». Discours d'ouverture de Yann ALIX – Chairman du FAP 3^e Edition. 21 octobre 2021. Douala – Cameroun.

Selon une dernière étude de la CNUCED, le niveau de 15,2 % des échanges intra-continentaux africains pourrait passer à 33 % en sortant près de 100 millions d'habitants de la pauvreté dans le contexte d'une ZLECAf réussie.

À n'en pas douter, les ports secs doivent ces prochaines décennies assumer le même rôle de catalyseur que jouèrent les ports maritimes au cours des 20 dernières années du XXI^e. Selon les travaux de la fondation SEFACIL, environ 60 milliards US\$ ont été investis

par les autorités publiques et les opérateurs privés dans les seules installations portuaires du continent depuis le début des années 2000. Une telle magnitude financière a accéléré la modernisation et la spécialisation des quais, et a apporté de vraies fiabilités logistiques pour les armements qui ont eux-mêmes pu déployer des navires commerciaux de plus grandes capacités. Tout le défi des ports secs consiste à jouer peu ou prou le même rôle sur l'immense territoire intérieur africain.

En investissant massivement dans des ports secs aux typologies de services spécialisées avec des prestations améliorées et fiabilisées, ce sont les coûts de transport et de transaction qui pourraient mécaniquement diminués. Les ports secs sont des nœuds logistiques qui assurent des maillages dans des densités routières et ferroviaires très largement insuffisantes. Comme on peut le constater à Kribi par exemple, la conditionnalité du succès logistico-industriel des ports secs adjacents aux terminaux maritimes en eau profonde, c'est la connectivité des réseaux de transport. Sans routes ou voies ferroviaires, pas de ports secs efficaces. Mais sans ports secs, pas de création de valeur ajoutée non plus, notamment dans les processus de transformation des principaux produits d'exportation africains. Cette relation directe entre l'avenir du port sec et le maillage infrastructurel intérieur, consolide bien le continuum logistique et organisationnel que peut incarner le port sec vis-à-vis du port maritime.

Une des dernières problématiques à solder au moment de déployer les ports secs, en particulier à proximité des ports maritimes, c'est bien de créer des cadres réglementaires et juridiques qui garantissent ce continuum logistique. La digitalisation doit être un moyen de garantir que les ruptures de charge physiques entre les ports maritimes et secs ne soient pas des ruptures organisationnelles et informationnelles. Un port sec doit être une entité téléportée du port maritime avec des facilitations de dédouanement, des procédures automatisées et des conditions d'emploi de la main-d'œuvre qui soient uniformisées sur les plans juridiques, légaux, fiscaux... et sociaux.

Les ports secs peuvent être des ports francs comme il l'a été judicieusement rappelé dans l'ouvrage. Ils s'imposent souvent comme des zones économiques spéciales dotées d'aménagements fiscaux attractifs. Ils pourraient devenir des laboratoires d'innovation et de clusterisation des futures activités manufacturières et de services des économies africaines. Dans un univers marchand qui prône l'efficacité écologique et la gestion raisonnée de l'énergie, les ports secs en Afrique Atlantique doivent s'imposer comme des vitrines de savoir et de savoir-faire. Et pas seulement industriel ou technologique, mais

bien devenir des modèles d'inclusion et d'intégration où les développeurs de ports secs incarnent une nouvelle génération de gestionnaires.

Au cours des différentes conférences internationales de la Fondation SEFACIL organisées sur le continent, j'ai souvent entendu dire que les ports secs étaient tout simplement des avant-ports maritimes. Pour que cette assertion devienne une réalité opérationnelle systématique et efficiente, puisse cet ouvrage du réseau de recherche appliquée du collectif « Afrique Atlantique » servir les décideurs publics, les plus hautes autorités politiques et le secteur privé.

Présentation des contributeurs

ADJINON Stéphane (*leçon inaugurale*) est conseiller technique auprès du Ministre de l'économie maritime, de la pêche et de la protection côtière du Togo, où il pilote la mise en œuvre des projets structurants du ministère. Il dispose d'une double compétence en logistique maritime-portuaire et en financement de projet d'infrastructure. Il a eu à intervenir sur des projets relatifs aux infrastructures de transport. Ses responsabilités incluent la définition stratégique, la structuration, la recherche de financement et leur opérationnalisation de façon générale et spécifique auprès d'acteurs essentiellement publics, parapublics et institutionnels.

AGBEMADON Amevor Komlan (*chapitre 9*) est doctorant à École Doctorale de Géographie de Paris de l'Université Paris 1 Panthéon – Sorbonne au Laboratoire Pôle de recherche pour l'organisation et la diffusion de l'information géographique (PRODIG). Ses recherches portent sur le développement des ports, la dynamique des villes portuaires et le transit routier inter-Etats des marchandises en Afrique de l'Ouest.

AKE Aké Brice Patrick (*chapitre 5*) est enseignant, spécialiste en transport maritime et économie portuaire. Il travaille sur les questions de transport multimodal, transport en transit, transport logistique et gestion portuaire. Il intervient comme encadreur pédagogique des mémoires de fin de cycle à l'Ecole Supérieur de Transport Maritime (ESTM) de l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM)

ALIX Yann (*chapitre 1/conclusion*) occupe depuis 2011 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* et co-dirige la collection *Afrique Atlantique*. Titulaire d'un PhD de Concordia

University (1999) et d'un doctorat en géographie des transports de l'Université de Caen en France, Yann Alix fut consultant chez Innovation Maritime à Rimouski au Canada (2000-2004) avant de prendre un poste d'enseignant-chercheur à l'Ecole de Management de Normandie au Havre où il devient en 2007 le Directeur de l'IPER (Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche). De 2011 à 2019, Dr. Yann Alix travaille chez SOGET au développement international du *Cargo Community System* avant de rejoindre depuis Avril 2019 le cabinet Abington Advisory en qualité de Senior Manager.

ALLAGBE Sètonji Benjamin (*chapitre 4*) est Enseignant-chercheur au Département de Géographie et Aménagement de l'Université d'Abomey-Calavi (Bénin), spécialiste des questions de Géographie des Transports. Il est membre du Laboratoire des Dynamiques Urbaines et Régionales (LEDUR) en tant que chef de l'Unité de recherche « Transports-mobilité-échanges ». Membre du réseau Afrique Atlantique, il co-pilote au Bénin la branche « Innovations Maritimes et Portuaires » (MARPORT). Il est auteur de plusieurs publications scientifiques sur les ports de la rangée ouest-africaine et leurs arrière-pays.

APITSA Suzanne M. (*chapitre 3*), Enseignante-Chercheuse – HDR en Sciences de gestion, est membre du Laboratoire CEREGE (EA 1722) de l'IAE de l'Université de Poitiers. Elle est membre du corps professoral de la faculté du Business Science Institute – Executive DBA, Luxembourg. Ses recherches et publications s'articulent autour de plusieurs axes : Internationalisation des entreprises en Afrique, management interculturel et management de la diversité, GRH à l'international, RSE, Management des organisations africaines, Réseaux d'affaires, transport et logistique. Elle conseille quelques PME françaises dans leur développement en Afrique. Elle est membre des associations scientifiques Atlas-AFMI et Afrique Atlantique. Ses enseignements, dans plusieurs institutions d'enseignement supérieur en France et à l'étranger, sont en lien direct avec ses axes de recherche.

CORDEL Denis (*chapitre 1*) a une connaissance approfondie du management et de la négociation en Afrique depuis plus de 25 ans. Ingénieur Arts et Métiers, il est un dirigeant rompu aux relations avec les autorités en Afrique. Il a une forte expérience des relations multiculturelles, tant en environnement francophone qu'anglophone. Avec une expertise en logistique portuaire et gestion de corridors ainsi qu'une connaissance approfondie de la gestion durable des forêts, il a prouvé ses capacités de négociation et ses qualités

relationnelles, et pourra vous apporter des solutions pragmatiques et opérationnelles à vos problématiques logistiques. De plus il a :

- Un niveau avancé en gestion environnementale, santé et sécurité, en particulier en milieu pétrolier, minier et forestier ;
- Un bon niveau de maîtrise des responsabilités sociétales, et des règles internationales concernant la bonne gouvernance (FCPA et UK Anti Bribery Act) ;
- Une connaissance approfondie des systèmes et des processus de certification de gestion durable des forêts (FSC), incluant les certifications qualité, environnementales et sociales (ISO 9001, ISO 14001 et OHSAS 18001) ;
- Une maîtrise du montage financier et de l'analyse des ratios et tableaux de bord tant pour les projets que dans la gestion d'unités autonomes.

COULIBALY Karim – Colonel – (*Préface*) est Administrateur Général des Affaires Maritimes et Portuaires. Il est Diplômé de l'Université d'Abidjan (**faculté** de droit), de l'Ecole Nationale d'Administration (**Affaires Maritimes et Portuaires**) et de MDE Business School /IESE de Barcelone. Il a été auditeur du Centre d'Etudes Stratégiques pour l'Afrique (CESA) de l'Université Nationale de Défense à Washington D.C (USA), et également Auditeur à l'Institut des Hautes Etudes de Défense Nationale (IHEDN) de l'Ecole de Guerre de Paris. Disposant d'une expertise avérée, il a été sollicité comme Expert auprès de l'Union Africaine pour la conception de la stratégie pour l'économie bleue en Afrique ; ainsi que comme Expert auprès de l'Union Africaine pour la validation de la Charte Africaine sur la Sécurité et la Sûreté maritimes et le développement en Afrique. Il occupe actuellement le poste de Président des Etablissements de Formation Maritime Africains (REFMA dont le siège est à Agadir au Maroc). Ses réalisations lui ont valu d'être élevé au grade de Chevalier de l'Ordre du Mérite National de la Fonction Publique de Côte d'Ivoire, puis de Chevalier de l'Ordre du Mérite Maritime de Côte d'Ivoire. Dans la sous-région, il a été élevé au grade de Chevalier de l'Ordre du Mérite Maritime du Congo.

DANDONUGBO Iléri (*chapitre 6*) est Enseignant-chercheur et Maître de Conférences à l'Université de Lomé. Il est membre du Laboratoire de Recherche Espaces, Echanges et Sécurité Humaine (LaREESH) dont il est le responsable scientifique. Son champ de recherche porte sur les transports en Afrique subsaharienne. Auteur de plusieurs articles scientifiques, ses recherches se sont articulées autour des mobilités dans le cadre de la dynamique résidentielle,

transport et travail, et transport vu sous l'angle de développement des activités socio-économiques. Il développe actuellement des réflexions sur les nouveaux enjeux des transports maritimes et des réseaux de communication.

DAUDET Brigitte (*chapitre 3*) a rejoint l'EM Normandie en 2007 après avoir mené une carrière de directrice de grands projets. Géographe de formation et titulaire d'un doctorat en sciences de gestion de l'Université de Caen-Normandie, Brigitte Daudet développe des analyses sur la gestion stratégique des ports et sur les relations écosystémiques entre une agglomération et son port. Spécialiste des questions de géopolitique et de développement durable, Brigitte Daudet travaille en particulier sur les espaces subsahariens et ouest-européens dans des approches comparée et appliquée. Brigitte Daudet collabore avec le réseau Afrique Atlantique depuis 2016.

de CORBIERE Charles (*chapitre 2*) est avocat depuis 2005. Evoluant depuis 2006 au sein du cabinet Villeneau Rohart Simon (<https://www.villeneau.com/>), il en est devenu associé en 2016. Il a récemment rejoint le cabinet Stream en tant que Partner. Son domaine de compétences couvre le conseil, le contentieux et l'arbitrage de tous les aspects classiques du droit maritime et des transports ainsi que du droit commercial, du droit des assurances et de la responsabilité des risques industriels et environnementaux.

Il est diplômé de l'Université de Paris X Nanterre (DESS Droit du commerce international) et de droit maritime à l'Université de Southampton (LLM in Maritime law). Membre du barreau de Paris, Solicitor du barreau de Londres et membre actif de l'Association du Droit Maritime Français.

GUÉZÉRÉ Assogba (*chapitre 9*) est Maître de conférences en Géographie urbaine à l'université de Kara au Togo. Il est le Directeur du Laboratoire pôle de recherche et d'expertise sur la Dynamique des espaces et des sociétés (PREDES) et en même temps Doyen de la faculté Des lettres et sciences humaines (FLESH) dans la même université. Ses recherches portent sur les transports et la mobilité urbaine, la Dynamique des petites et moyennes villes et sur l'aménagement des espaces urbains en Afrique.

HETCHELI Follygan (*chapitre 6*) est Professeur Titulaire de Géographie rurale/Aménagement à l'Université de Lomé au Togo. Enseignant-chercheur au Département de Géographie, il est le responsable Pédagogique du Laboratoire de Recherche sur Espaces, Echanges et Sécurité Humaine (LaREESH). Directeur de Publication de la *Revue Notes Scientifiques : hommes et Sociétés*, il est auteur de

plusieurs articles scientifiques. Ses recherches s'articulent principalement autour des problématiques liées aux mutations périurbaines, au changement climatique et l'adaptation en milieu rural, aux relations villes-campagnes. Adjoint du Responsable de la Cellule Centrale d'Assurance Qualité de l'Université de Lomé, il s'intéresse aussi aux questions liées à l'assurance qualité dans les universités d'Afrique de l'Ouest.

KANGA Victorien Konan (*chapitre 10*) est Enseignant-Chercheur au département de Géographie (IGT) à l'Université Félix Houphouët-Boigny depuis 2015. Auteur de plusieurs articles scientifiques, il évolue dans l'Option Géographie des Mers et Exploitation des Océans au sein du laboratoire LIMERSSAT (*littoral, mer, santé, sécurité alimentaire, et transport*). Il s'est spécialisé en économie portuaire et maritime, port et transport maritime. Ses axes de recherche se fondent sur l'étude des relations ville-port et hinterland ainsi que les relations interportuaires (Géographie des échanges commerciaux). Il met aussi l'accent sur le rôle et les activités des sociétés maritimes dans la territorialisation des flux marchands. Il s'intéresse également aux SIG.

LAVISSIERE Alexandre (*chapitre 2*) est Professeur de Gestion Logistique et Portuaire à Kedge Business School, Marseille, Ecole de Commerce leader dans le Management Maritime (Top10 Monde) (<https://kedge.edu/>). Il est expert auprès de la Banque Mondiale sur les problématiques de chaîne logistique pour la région Moyen Orient et Afrique du Nord. Il a notamment travaillé à la création de zones franches logistiques et portuaires dans plusieurs pays, à l'audit de ports francs et à l'accompagnement d'industriels et opérateurs de zones franches. Il possède un PhD délivré conjointement par Kedge Business School, Neoma et l'ICN ainsi qu'un Master en Commerce International avec une spécialité MBA Marketing et Logistique à l'Université de Floride du Nord, Jacksonville.

LOMBARD Jérôme (*chapitre 9*) est Directeur de recherches à l'Institut de Recherche pour le Développement (IRD), en France, et membre du laboratoire PRODIG (<https://www.prodig.cnrs.fr>). Il dirige et effectue des recherches en géographie sur les systèmes de transport et les déplacements de personnes et de biens en Afrique de l'Ouest.

MOUTO Gnakan Maguil (*chapitre 8*) est titulaire d'un doctorat en géographie obtenu à l'université Félix Houphouët-Boigny. Ses travaux de recherche ont porté sur l'impact de la libéralisation du transport maritime international sur l'économie portuaire de la Côte

d'Ivoire. Membre du laboratoire Littoral, Mer, Santé, Sécurité alimentaire et Transport (LIMERSSAT), il est co-auteur de plusieurs publications et a pris part à des activités scientifiques localement et à l'étranger.

NDJAMBOU Léandre Edgard (*chapitre 7*) est Enseignant-chercheur au Département des Sciences Géographiques, Environnementales et Marines (DSGEM) de l'Université Omar Bongo (UOB) de Libreville au Gabon. Maître de Conférences (CAMES), il est titulaire notamment d'un doctorat de « Géographie des Transports Maritimes » (Université Michel de Montaigne-Bordeaux III) et d'un Diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées (DESS) de « Transports, Communication et Logistique des Echanges Internationaux » (Université de Paris IV-Sorbonne). Responsable Pédagogique du Master Professionnel en « Activités Littorales et Maritimes » de l'UOB, il est auteur de nombreuses publications scientifiques touchant aux domaines des transports, de la logistique maritime internationale et de la gouvernance maritime. Désormais, il aborde en sus les problématiques relevant de la sûreté et la sécurité maritime, la pêche, l'environnement marin. Membre des réseaux « Afrique Atlantique » et du « Centre d'Etudes Stratégiques de l'Afrique » (CESA-USA), il est par ailleurs affilié, au sein de son université, au Centre d'Etudes et de Recherches en Géosciences Politiques et Prospectives (CERGE) et au Laboratoire d'Analyses Spatiales et des Environnements Tropicaux (LANASPET).

N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard (*Introduction/chapitre 8*) est Maître de Conférences (CAMES) au département de Géographie de l'Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan en Côte d'Ivoire. Il a soutenu une Thèse unique de Doctorat en 2010, à l'Université de Cocody devenue Université Félix Houphouët-Boigny. En 2015, il a effectué un stage postdoctoral au laboratoire Espaces, Nature et Culture (ENeC), UMR 8185 de l'Université Paris Sorbonne (Paris IV). N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard est point focal en Côte d'Ivoire du réseau « Afrique Atlantique », Chercheur Principal au Centre de Recherche Maritime Portuaire et Logistique (CREMPOL) de l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM) d'Abidjan, et chercheur associé au Laboratoire Cartographie Population et Développement (CAPDEV) de l'Université Félix Houphouët-Boigny. Ses activités de recherche tournent autour des ports, des réseaux de transport terrestre et maritime, du management de la distribution et des chaînes d'approvisionnement, de la gouvernance des villes portuaires ainsi que de la recomposition des espaces portuaires. Il est auteur et co-auteur de plusieurs

articles scientifiques. Il a co-dirigé deux ouvrages collectifs parus à EMS Editions (France): *Le port dans la ville* paru en mars 2017 et *Réflexions sur la force de travail dans les milieux portuaires et péri-portuaires* en 2018.

NSEGBE Antoine de Padoue (*chapitre 11*) est titulaire d'un Doctorat (Ph.D.) de Géographie urbaine obtenu à l'université de Yaoundé 1 en 2012. En fonction à l'université de Dschang comme Chargé de Cours au Département de Géographie, il est sensible aux problématiques relatives aux mutations/recompositions urbaines en milieu littoral. Depuis 2016, il explore de nouveaux champs, en particulier les relations 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.

OGOUE Atsé Willy Arnaud (*chapitre 8*) est Docteur en Géographie des mers et exploitation des océans. Il a obtenu son doctorat en 2019 à l'université Felix Houphouët Boigny (Abidjan). Il a publié en juillet 2021 aux éditions Generis PLUBLISHING, un livre intitulé *Port d'Abidjan, un exemple d'aménagement et de développement en Côte d'Ivoire*. Il a participé à de nombreuses rencontres scientifiques en Côte d'Ivoire et dans la sous-région ouest africaine. Ses axes de recherche portent sur les relations ville-port, l'aménagement et le fonctionnement des ports.

LES PORTS SECS

Outil d'accélération socio-économique en Afrique Atlantique

Infrastructures structurantes essentielles, les ports secs permettent de mailler les territoires pour servir la fluidité logistique et la facilitation des échanges. La gestion et le développement des ports secs constituent l'une des nombreuses prestations de services que le groupe Bolloré déploie sur le continent africain depuis plus d'un demi-siècle. Fort d'un réseau panafricain de 34 ports secs, nos collaboratrices et collaborateurs travaillent avec les importateurs et exportateurs pour libérer les potentialités du commerce continental.

Cet ouvrage pluriel de la collection « Afrique Atlantique » révèle toutes les diversités que recouvrent des ports secs qui ne cessent d'évoluer pour accompagner la modernisation du secteur des transports et de la logistique. De Ferkessédougou à Kinshasa en passant par N'Gueli et Bangui, les ports secs constituent des lieux de vie logistiques où s'échangent des marchandises, se vendent des services et se rencontrent des femmes et des hommes.

Ce sixième tome d'Afrique Atlantique propose une lecture pluridisciplinaire qui doit être utile autant aux décideurs des politiques publiques qu'aux utilisateurs et aux développeurs des ports secs africains. Nous sommes fiers de soutenir la Fondation SEFACIL car nous sommes persuadés que l'avenir logistique et portuaire du continent passe par la diffusion de savoir et de savoir-faire produits par les talents du continent au service des futures générations du continent.

Philippe LABONNE

Directeur Général, Bolloré Ports

Directeur Général Adjoint, Bolloré Transport et Logistics

ISBN > 978-2-37687-584-0

