

IMPACT DE LA CRISE IVOIRIENNE SUR LES PORTS OUEST-AFRICAINS

[Jean Tape Bidi](#)

Outre-terre | « Outre-Terre »

2005/2 n° 11 | pages 309 à 318

ISSN 1636-3671

ISBN 2749204577

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-outre-terre1-2005-2-page-309.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Outre-terre.

© Outre-terre. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Impact de la crise ivoirienne sur les ports ouest-africains

Jean Tape Bidi

Le 19 septembre 2002, éclate une guerre en Côte d'Ivoire dont les conséquences rejaillissent sur les autres pays. Le pays étant coupé en deux, il est impossible aux pays dont les productions et marchandises transitent par le territoire ivoirien de passer par le corridor Nord. Cette situation gênante pour les pays enclavés que sont le Mali, le Burkina Faso et, dans une moindre mesure, le Niger, est aussi un handicap pour le port d'Abidjan dont le transit dévie vers les autres ports de la sous-région.

Remarques

Au cours de ces trois dernières années, les pays sans littoral ont davantage diversifié leurs voies de desserte en matière de commerce maritime, à cause des événements sociopolitiques successifs qu'a connus la Côte d'Ivoire. Plus de routes entre le Nord et le Sud. De fait, c'est le départ massif des opérateurs économiques du Burkina Faso, du Mali, du Niger et même de la Côte d'Ivoire en zone sous contrôle des Forces nouvelles¹ vers les autres ports ouest-africains. Ceux-ci sont partis à Tema, Lomé, Cotonou et Dakar. Comment ces ports dits de « substitution » ont-ils réagi à cet afflux inattendu de trafic ? Quels ont été les problèmes et les solutions apportées aux corridors de transit vers les pays enclavés ouest-africains ?

Jean TAPE BIDI, *maître de conférences à l'université d'Abidjan-Cocody.*

1. Nouvelle dénomination des forces rebelles.

Le port d'Abidjan, principal débouché des pays enclavés

La logique coloniale voulait que le port d'Abidjan fût le port naturel des pays enclavés du Sahel. Rôle qu'il a joué à merveille durant ces cinquante dernières années. Ainsi en 2001, 63 % des marchandises du Mali et 35 % de celles du Burkina transitent par le Port autonome d'Abidjan (PAA, figure 1). Avec 495 790 tonnes, ce trafic représente 65,91 % des importations maritimes burkinabé. Les ports de Lomé, Cotonou et Tema ne représentent alors, respectivement, que 23,01 %, 0,38 % et 10,7 % des importations maritimes du Burkina.

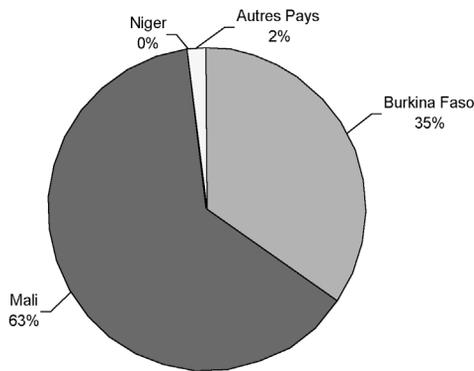


Fig.1 Part des pays enclavés dans le trafic de transit 2001 du PAA²

L'évolution de ce trafic de transit sur ces trois dernières années permet de constater l'ampleur de la désaffection du corridor ivoirien à la suite de la crise. Mais en fait, le trafic de transit ne représentait que 10 % du trafic total du port d'Abidjan, en 2001. La chute de ce trafic, voire son arrêt total ne pèse(raït) pas vraiment sur le volume général du trafic général du port. Seul effet notable, une fonction diminuée en tant que porte océane des pays enclavés.

Dans le détail, les produits du commerce extérieur burkinabé n'ont pu franchir la frontière Nord de la Côte d'Ivoire, fermée par le Burkina lui-même dès le début de la crise. Le port d'Abidjan a, en revanche, tenté de réorienter ce trafic des pays enclavés du Nord par son corridor Est d'Aboisso qui utilise le territoire ghanéen. Les Maliens, à leur tour, ont pu négocier le passage de leurs produits à travers le territoire ivoirien en convois protégés empruntant l'axe Abidjan – Yamoussoukro – Man-Odienné – Sikasso – Bamako ; c'est ce qui

2. Port autonome d'Abidjan, *Rapports d'activités 2003, 2004*.

explique très certainement en partie les 176 629 tonnes de transit du Mali par Abidjan. Les Nigériens, dont le trafic par Abidjan était depuis longtemps presque nul, n'ont pas voulu souffrir le calvaire du contournement par le Ghana (pas plus de 110 tonnes de produits en 2003).

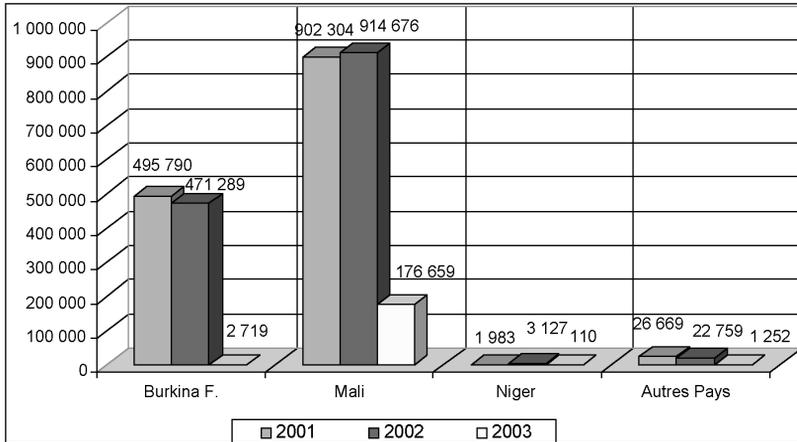


Fig. 2 : Évolution du trafic de transit au Port autonome d'Abidjan de 2001 à 2003 (en t)³

Cependant, le port d'Abidjan continue d'être fréquenté dans cette situation de ni guerre ni paix. Le nombre de navires entrés et sortis a baissé légèrement avec une variation de $-6,4\%$, passant de 7 197 en 2002 à 6 736 en 2003. Le trafic maritime total du port s'est élevé à 14 461 239 tonnes contre 14 728 105 tonnes, soit une variation en baisse de $-1,8\%$. Voilà qui, à l'évidence, conforte les autorités portuaires d'Abidjan qui viennent d'obtenir, depuis juin 2004, le code ISPS, code mondial de sécurité demandé aux aéroports après le 11 septembre et s'appliquant désormais à tous les ports.

Mais le port d'Abidjan pourra-t-il conserver, à terme, avec le déroutement des marchandises vers d'autres ports de la sous-région, notamment ceux de Tema au Ghana et de Lomé au Togo, sa confortable position de premier port d'approvisionnement des pays sahéliens ?

3. *Ibid.*

Le trafic de transit des ports de substitution

Le choix du port de transit pour les pays enclavés de la COA (côte ouest-africaine) est lié à la fois aux considérations d'ordre géographique – la proximité – et à celles d'ordre politique : la volonté de ces pays de diversifier leurs voies d'accès à la mer pour s'affranchir de la trop grande dépendance d'un seul port, pour leur commerce extérieur en général, et pour leur approvisionnement en particulier. Chacune des quatre entités portuaires se trouvant connectée à un corridor routier qui part de la côte jusqu'aux frontières des États enclavés (tableau 1).

Tableau 1 : Voies d'accès à la mer
pour les pays enclavés d'Afrique de l'Ouest (route/rail)⁴

	Dakar	Tema	Lomé	Cotonou
Niamey (Niger)	2 854	1 495	1 495	1 056/(448)
Ouagadougou (Burkina Faso)	2 401	1 004	1 004	1 015
Bamako (Mali)	1200/(1100)	2 012	2 012	2 036

La distance limite au fur et à mesure le transit dans certains ports. Toutefois, la qualité des voies et la diversification des modes de transport comptent également beaucoup. D'où, certainement en partie, le choix d'Abidjan par les chargeurs burkinabé au détriment de Lomé et de Tema. Mais aujourd'hui, la sécurité des marchandises et des hommes commande, en fonction des troubles en Côte d'Ivoire, pays traditionnel de transit, que d'autres voies soient empruntées. La diversification des itinéraires est une stratégie que les trois pays enclavés du Nord ont immédiatement développée au début du conflit, en dérivant leur trafic vers les ports avoisinants.

Dakar, Tema, Lomé et Cotonou sont donc des ports de « substitution » choisis par les armateurs pour répondre à l'insécurité que suscite la guerre en Côte d'Ivoire, et en conséquence dans le port d'Abidjan.

En matière d'infrastructures et de superstructures portuaires, Dakar, port le plus ancien, est certainement aussi le mieux nanti. Les trois autres petits ports présentent des similitudes, même s'il convient de noter que Lomé profite d'un tirant d'eau plus favorable, et que Tema dispose d'un plan d'eau plus vaste, alors que Cotonou présente une ligne de quais plus étendue (tableau 2).

4. Cf. Jean Tape Bidi, *Économie portuaire et maritime de la Côte d'Ivoire – Étude géographique*, thèse de doctorat d'État, université d'Abidjan-Cocody, 2004.

Tableau 2 : Les infrastructures et superstructures des ports de « substitution »⁵

Caractéristiques	Dakar	Tema	Lomé	Cotonou
Nombre de postes à quais	35	14	9	11
Longueur totale des quais (m)	10 000	2 216	1 245	1 320
Tirant d'eau admissible	11,5	9,4	13,5	10
Superficie du plan d'eau (ha)		166	81	60
Superficie des magasins (m ²)	60 000	53 390	60 000	57 000
Superficie terre-plein (m ²)	360 000	232 310	218 000	336 500
Superficie domaine portuaire (ha)	400	390	800	40
Chenal d'accès (km)	2,7	–	0,3	0,18
Superficie parc à conteneurs (m ²)	9 000	200 000	15 000	91 000

Une hausse générale du trafic de transit

D'une manière générale, la situation du trafic de transit dans les ports de la sous-région se présente comme suit.

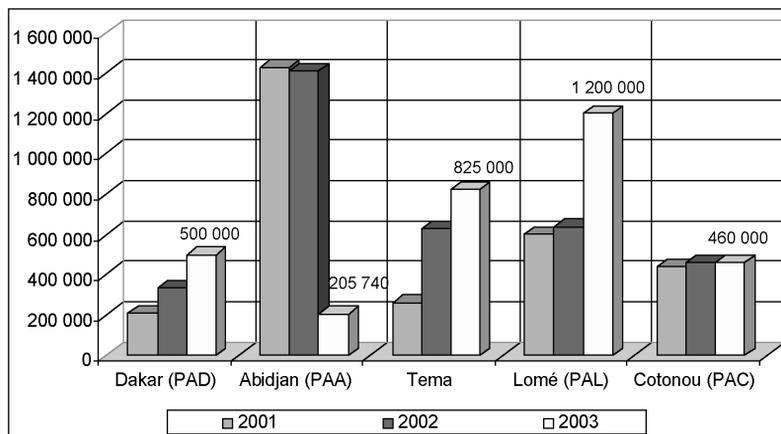


Fig. 3 : Évolution du trafic de transit dans les ports de « substitution » (en t)⁶

5. Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC), 2002.

6. *Rapports d'Activités* (Internet), PAA, 2003 ; PAL, 2003 ; PAC, 2002 ; PAD, 2002.

Le report de ce trafic sur les ports dits de « substitution » est spectaculaire. La proximité ou le voisinage immédiat a apparemment bien fonctionné pour des ports comme Tema et Lomé, dont le trafic s'est accru. L'axe Dakar-Bamako semble avoir profité de ce report dans le trafic de transit du Mali, alors que Cotonou, handicapé par son environnement urbain, n'a sans doute pas profité de la situation.

L'aménagement des infrastructures

Pour accroître la capacité des nouveaux ports d'accueil des pays de l'arrière-pays, des travaux d'aménagement ont été initiés. Des mesures spéciales sont adoptées de façon à amorcer une fidélité des nouveaux clients, même après une éventuelle résolution de la crise ivoirienne.

Le Port autonome de Lomé jouit d'atouts nautiques de premier choix, et sa position géographique le situe au milieu de la transversale Dakar-Luanda. Il dispose de 2 mûles, de 6 postes à quai de 9 à 11,50 m de tirant d'eau, de 50 000 m² de magasins couverts, dont 2 hangars pour le Burkina et 2 magasins pour le Mali et le Niger, et de 202 000 m² de terres-pleins dont un parc à conteneurs de 90 000 m². Il a également un appontement pétrolier pour le vrac liquide et un poste de pêche. Le port de Lomé a investi dans la modernisation de ses équipements et s'est doté d'une politique commerciale dynamique pour améliorer ses prestations et développer sa clientèle. Sa capacité d'accueil de navires gros porteurs, en raison d'un tirant d'eau admissible de 13,50 m, la récente inauguration du siège d'Ecomarine, gage de la mise en exploitation prochaine d'un service de cabotage régional, et enfin, la réalisation du projet Sea Point/USA pour le transbordement des conteneurs, traduisent ses ambitions.

Le Port autonome de Cotonou dispose d'un terre-plein, de magasins et de parcs à conteneurs d'une superficie de 300 000 m² avec une capacité d'accueil de 2 millions de tonnes. Il dispose d'un poste pour pétroliers de 600 000 tonnes et un poste de pêche.

Des travaux sont également menés sur les voies routières à fins d'évacuation rapide. Ainsi au Ghana, compte tenu du formidable engorgement de l'autoroute Takoradi – Accra, la côtière, de la frontière ivoirienne à Aflao au Togo, est en complète réfection. Il en est de même pour les routes menant au nord du pays. Au Bénin, le corridor nord est presque achevé. Ceci pour faciliter le trafic vers le Burkina Faso, le Mali et le Niger. Le troisième pont de Cotonou est achevé. Il ne reste plus qu'à l'ouvrir à la circulation. Tous ces travaux sont financés par la communauté internationale.

Les désagréments

Les doléances des opérateurs du port de Lomé, par exemple, tournent principalement autour des difficultés du transport en territoire togolais, des tracasseries policières et douanières qui sont contraires aux dispositions de la législation de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA). Sans compter l'insuffisance des infrastructures hôtelières sur l'axe Lomé-Sinkancé.

Le corridor nord-béninois, considéré auparavant comme bon, pose aujourd'hui plus de problèmes aux véhicules étrangers. Les « frais de route » augmentent de jour en jour. Même les mairies des villes traversées imposent des taxes qui varient de 1 000 à 2 000 francs CFA. Pire, il faut payer à l'entrée comme à la sortie de chaque ville. Or, de la frontière à Cotonou, les convois burkinabé traversent huit villes. À ces frais municipaux il faut ajouter ceux qu'occasionnent les forces de l'ordre. Ainsi, on estime à une moyenne de 200 000 francs, le coût à prévoir pour tous ces « imprévus ». Certains camionneurs se lancent même dans des comparaisons osées et malsaines du genre : « Contrairement à la Côte d'Ivoire où les forces de l'ordre discutent avec vous sur le montant, ici c'est le diktat des forces de l'ordre que nous subissons. On vous fait même payer pour les citernes vides. » Les camionneurs maliens paient plus cher que les autres ; alors qu'eux sont obligés, au départ de Cotonou, de payer les polices béninoise et burkinabé.

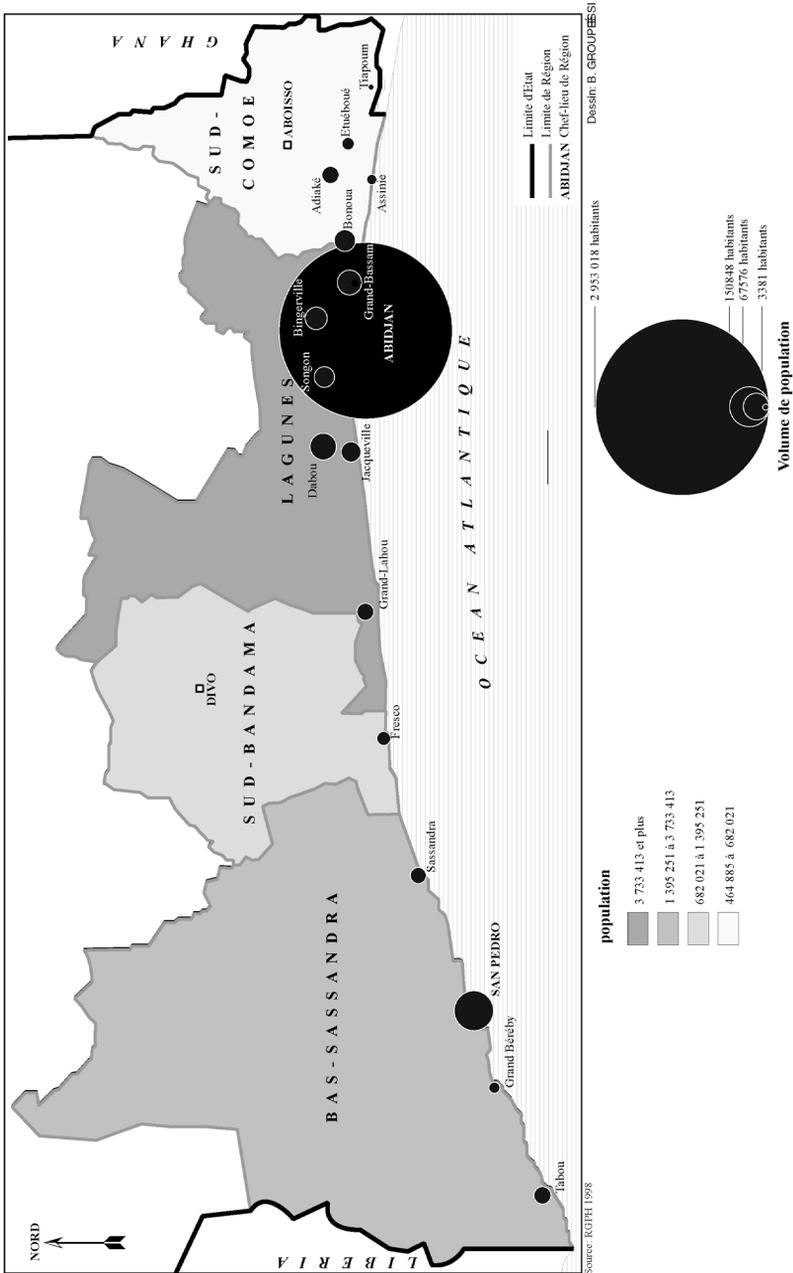
La capitale béninoise semble cependant asphyxiée par son port. Celui-ci, situé au centre-ville et se développant très vite, étouffe les activités extra-portuaires. Pour désengorger Cotonou, les autorités réfléchissent à la faisabilité d'un second port en eaux profondes et d'un port sec. Le port autonome de Cotonou est de nos jours confronté à des problèmes de circulation découlant d'un afflux important de camions dans l'enceinte portuaire, sans aucune programmation de leur temps de chargement et du stationnement anarchique des véhicules en attente de chargement ou d'accomplissement des formalités de sortie. D'où le projet de réorganisation des opérations d'escortes douanières à partir du port de Cotonou, par simplification des procédures d'enlèvement des marchandises et d'une représentation du port de Cotonou au Niger, au Burkina Faso et au Mali. La crise ivoirienne est donc une aubaine pour ce port dont le corridor nord est presque entièrement bitumé jusqu'à Ouagadougou.

Conclusion

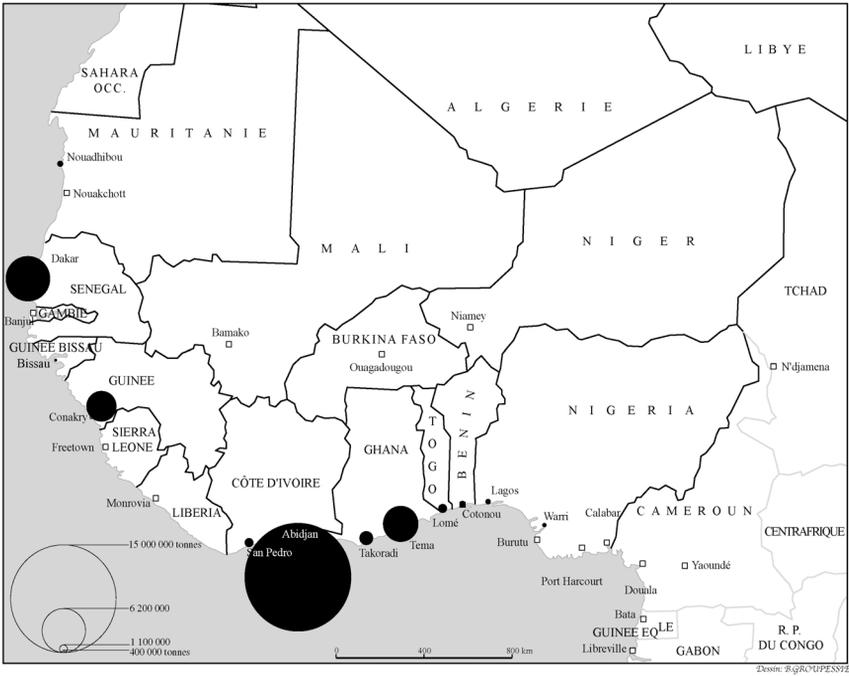
L'instabilité en Côte d'Ivoire a accru, sur une période très brève, le trafic de transit des ports de la sous-région. Si les ports de Tema et Dakar ont profité des reports du Burkina Faso et du Mali, c'est surtout celui de Lomé qui a bénéficié

du mouvement. Il devient, avec plus d'un million de tonnes, le premier port de transit vers l'hinterland.

Les différents responsables portuaires et leurs autorités administratives ont réagi positivement, en éliminant les problèmes d'astreinte administrative et douanière qui retardaient l'évacuation des marchandises des zones portuaires, et en sortant des tiroirs des plans d'agrandissement de leurs structures portuaires pour réduire l'engorgement. On voulait faire face à un commerce international qui pouvait, sur la durée, revenir à ces ports si la crise persistait en Côte d'Ivoire. Toutefois, les corridors à travers l'hinterland, malgré la bonne volonté des autorités, sont gangrenés par la corruption, le racket et les tracasseries en tous genres qui alourdissent les charges des usagers. Par ailleurs, les autorités portuaires d'Abidjan sont conscientes du risque que représente la fidélisation de leurs clients traditionnels par leurs concurrents, face à une crise qui perdure. Elles envisagent d'ores et déjà un scénario d'après-crise et la reconquête de ces parts de marchés, en même temps que la relance de la croissance de l'économie ivoirienne sur laquelle est principalement fondé le rôle majeur des activités portuaires.



Pression démographique dans les régions littorales.



Trafic général des ports ouest-africains en 1998.