Les Cahiers d'Outre-Mer

Revue de géographie de Bordeaux

226-227 | Avril-Septembre 2004
Afrique

Échanges maritimes et enclavement en Afrique de l'Ouest : le cas des ports d'Abidjan et de Cotonou

Léandre Edgard Ndjambou

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/com/555>

DOI : 10.4000/com.555

ISSN : 1961-8603

Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

Édition imprimée

Date de publication : 1 avril 2004

Pagination : 233-258

ISSN : 0373-5834

Référence électronique

Léandre Edgard Ndjambou, « Échanges maritimes et enclavement en Afrique de l'Ouest : le cas des ports d'Abidjan et de Cotonou », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 226-227 | Avril-Septembre 2004, mis en ligne le 13 février 2008, consulté le 10 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/com/555> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/com.555>

Ce document a été généré automatiquement le 10 décembre 2020.

© Tous droits réservés

Échanges maritimes et enclavement en Afrique de l'Ouest : le cas des ports d'Abidjan et de Cotonou

Léandre Edgard Ndjambou

- 1 Les indépendances africaines, en faisant éclater les vieux cadres fédératifs coloniaux, ont fait apparaître un certain nombre d'États sans littoral. Faute d'accès à la mer, le Mali, le Burkina Faso, le Niger et le Tchad se sont trouvés en situation de dépendance pour leurs échanges avec le reste du monde. Entre États côtiers et États enclavés s'est ainsi créée une relation ambiguë, la solidarité n'étant jamais ici sans risques comme on put en juger dès la rupture de la fédération sénégal-malienne. D'où, face à l'effort des États maritimes pour capter les trafics de leurs voisins de l'intérieur, la recherche par ceux-ci de possibles alternatives face à une dépendance à risques. L'objet de cet article est de reprendre l'analyse du phénomène dans le contexte de la conteneurisation des trafics et des efforts des transporteurs en vue de tisser les réseaux de leur logistique.

Les données générales du transport maritime en Afrique de l'Ouest

- 2 Durant les années coloniales, le développement des empires avait créé des situations d'enclavements géographiques et techniques mais non politiques puisque la gestion de l'espace restait globale. Pour les États sans littoral, l'enclavement est donc chose récente. Certes, la longueur des transports a toujours été une charge pour le Burkina Faso, le Mali et le Niger, mais les frontières étaient perméables car tout se passait dans un espace contrôlé par la puissance coloniale, l'Afrique Occidentale Française (AOF) mise en place en 1904¹.

L'héritage de la colonialisation

- 3 À cette époque, la gestion des échanges maritimes entre la France et l'Afrique était le fait de sociétés nationales, françaises, bénéficiant d'un monopole de fait, souvenir de l'exclusif colbertien qui obligeait les colonies à produire pour leur métropole et à n'échanger qu'avec elle. Ce protectionnisme implicite devait soutenir l'essor de la marine marchande nationale en lui accordant l'exclusivité de la vie de relation. Ainsi purent se développer à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle nombre de compagnies de

navigation telles que les Chargeurs Réunis, nés en 1872, qui assurent ici, dès 1889, un service postal régulier, la société Delmas et Compagnie, avec les années 1920, qui prendra plus tard le nom de société Delmas-Vieljeux, la Société Navale de l'Ouest, alliée dès la fin des années 1930 à la société Denis Frères ou les sociétés Fraissinet et Fabre qui coordonnent leurs moyens dès les années 1930 en raison des liens familiaux qu'elles avaient avec le temps tissés entre elles. Mais à côté de ces entreprises de premier plan, on trouvait aussi des sociétés aux activités plus ponctuelles comme Maurel et Prom ou Louis Martin.

- 4 Réservoirs de richesses naturelles ouverts progressivement à l'exploitation, les colonies avaient été aussi amenées tôt ou tard à se doter de voies ferrées vers lesquelles convergeaient initialement routes et pistes. Toutefois, ces tronçons ferroviaires n'étaient le plus souvent que de simples axes de pénétration s'étirant du littoral vers l'intérieur, sans relation entre eux, des éléments de réseaux plus qu'un réseau véritablement structuré destiné à canaliser les trafics vers le port le plus proche. D'où une série d'axes solitaires à finalités commerciale et stratégique dont témoignent notamment les lignes Dakar-Saint-Louis (créée en 1882 et 1883), Dakar-Niger (achevée en 1905), Abidjan-Bouaké (en 1912), Thiès-Kayes (en 1913), Conakry-Kankan (en 1914), et quelques autres, au Togo, les tronçons Lomé-Anécho (43 km), Lomé-Palimé (119 km) et Lomé-Atakpamé (167 km) ou, au Dahomey, les lignes Cotonou-Savé et Segboroué (293 km), Porto-Novo-Pobé et Satéké (80 km).
- 5 Plus tard on devait être amené, avec l'avènement de l'automobile, à développer également, chaque fois que nécessaire, des itinéraires routiers, simples pistes de terre en général dont on entreprendra de bitumer les éléments majeurs surtout après la seconde guerre mondiale, convergeant vers les centres intérieurs de collecte des produits et de là vers les lieux d'exportation littoraux. Le réseau colonial fut ensuite étoffé avec les indépendances mais sans nuire finalement aux quelques axes ferroviaires plus anciennement établis qu'on devait même s'attacher à prolonger pour assurer la desserte des États intérieurs dépourvus d'accès à la mer...
- 6 Parce qu'il fut longtemps le principal exutoire de l'AOF, le port de Dakar, simple baie aménagée, mis en relation avec le Soudan voisin, l'actuel Mali, par le long ruban du Dakar-Niger, est ainsi très symbolique de cet âge colonial. Abidjan, plus tardivement ouvert aux échanges et d'un certain point de vue artificiel puisqu'il avait au préalable fallu percer le cordon littoral, est déjà par contre le témoin d'une autre époque. Il n'en est pas moins lui aussi relié au Burkina Faso voisin par la pénétrante ferroviaire récemment prolongée de l'Abidjan-Niger, un autre héritage de la période coloniale.
Avec les indépendances, la difficile insertion des pays enclavés dans les échanges internationaux
- 7 Les indépendances changent bien des choses : elles cristallisent des frontières nationales en ajoutant à l'enclavement physique un enclavement cette fois de nature politique². Les États se trouvent en effet enfermés dans des limites héritées des anciens découpages imposés par le colonisateur. Il en résulte, pour les États intérieurs, une prise de conscience de la précarité nouvelle de leur situation et pour les nations côtières, un effort pour fixer à leur avantage des flux d'échange.
- 8 Conscients des opportunités de la situation, les responsables portuaires ont bien perçu l'importance des trafics, transitant par leurs terminaux, provenant ou destinés aux pays enclavés, notamment les flux massifs générés par l'aide alimentaire destinée aux États du Sahel en proie à la sécheresse, et donc de l'intérêt qu'ils avaient à améliorer les conditions

de l'accueil et de la redistribution de ceux-ci, afin de se ménager d'utiles revenus. Ils ont multiplié leurs efforts, face à la concurrence des autres États côtiers, pour améliorer les conditions physiques de l'accueil des marchandises, pour fixer aussi la clientèle par des réductions du coût des transits portuaires ou la simplification des formalités, et pour améliorer les conditions et les coûts du transport terrestre. Pourtant les pays sans littoral ne se sont pas laissés séduire sans prendre leurs précautions.

- 9 Ainsi le Mali, le Niger et le Burkina Faso ont en général préféré confier leur commerce extérieur maritime à deux, voire trois ports de passage, jouant tantôt sur la voie ferrée, tantôt sur la route. Ces nations géographiquement désavantagées ont en effet vite compris l'intérêt qu'elles avaient à éviter de dépendre d'un seul partenaire afin de sécuriser leurs trafics, comme ils avaient pu s'en rendre compte dans diverses circonstances. Ainsi lors de la guerre du Biafra au Nigeria (entre mai 1967 et janvier 1970) par exemple, le commerce extérieur du Tchad s'était-il trouvé fortement perturbé. De même, à l'époque du président Thomas Sankara, les responsables du Burkina Faso durent compter avec la mauvaise volonté ivoirienne.
- 10 On s'aperçoit en effet dans l'exemple du Burkina Faso que ce pays sans littoral, situé à plus de mille kilomètres de la côte et assurant plus de 90 % de son commerce extérieur par la mer, peut jouer sur plusieurs débouchés maritimes soit, par ordre d'importance, le port d'Abidjan (Côte-d'Ivoire), le port de Lomé (Togo), le port de Cotonou (Bénin) mais aussi les ports ghanéens de Takoradi et d'Accra de plus en plus souvent utilisés, ce qui a amené évidemment les responsables burkinabé à déployer de gros efforts d'équipement en bitumant notamment les principaux itinéraires routiers en direction de leurs divers voisins (fig. 1). C'est la raison pour laquelle le Burkina Faso qui, jusqu'en 1975, était principalement desservi à partir du Mali, du Ghana et du Togo, a aménagé l'axe Ouagadougou - frontières de Côte-d'Ivoire (634 km). Il peut ainsi mettre en concurrence les différents ports et assurer ses accès en toutes circonstances. La charge d'entretien de ces réseaux est certes lourde puisque pour 2002, l'aménagement et l'entretien de mille kilomètres de routes lui avait déjà coûté 27 milliards de francs CFA, soit 42 millions d'euros³, mais c'est là sans doute le prix à payer pour limiter les risques de ruptures éventuelles quelles qu'en puissent être les causes.

Abidjan et Cotonou, des ports en situation de concurrence pour les dessertes intérieures

- 11 L'héritage colonial a laissé ici deux ports importants (Abidjan et Cotonou) et quelques ports secondaires aux grandes ambitions parfois, tel San Pedro, mais ce sont sans conteste Abidjan et Cotonou qui ont ici le meilleur rôle.

Les infrastructures

- 12 Deux ports, tous deux récents et modernes, sont ici en position de concurrence.
- 13 – Le port en lagune d'Abidjan : aménagé entre 1950 et 1955, il a nécessité un investissement de 6 millions de francs CFA entièrement financé par la France. Il avait en effet fallu percer au préalable, à travers le cordon littoral, le canal de Vridi qui met la lagune Ebrié en relation avec l'océan. Ainsi, ce qui n'était auparavant qu'un modeste wharf bien moins important que ceux de Grand-Bassam et Port-Bouet, devint-il bientôt le grand port d'évacuation des produits de l'hinterland vers lequel convergeait un réseau routier de 3 670 km avec pour principaux axes structurants « la route du café » vers Gagnoa dans le Sud-Ouest et « la route du cacao » en direction d'Abengourou dans le Centre-Est du pays.

- 14 Le canal, long de 2 700 m pour une largeur de 200 à 300 m et 16,50 m de tirant d'eau, donnant accès à un espace lagunaire parfaitement sûr, fait d'Abidjan un port exceptionnel qui génère plus de 95 % des recettes douanières du pays et réalise un chiffre d'affaires de 200 milliards de francs CFA⁴. Situé à mi-chemin de Dakar (Sénégal) et de Matadi (République Démocratique du Congo), il peut ainsi tenir à la fois, grâce à des équipements performants, le rôle d'un port de transit et d'un centre de transbordement, ce qui en fait une plaque tournante pour les échanges régionaux⁵. Avec 800 ha de terrains aménagés et un millier d'hectares de plans d'eau, offrant des profondeurs allant de 10 à 15 m, il a certainement la meilleure capacité d'accueil de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.
- 15 Abidjan, c'est 142 826 m² de hangars et magasins, 700 ha de zones industrielles, 378 678 m² de terre-pleins, 18 postes de mouillage, 12 postes sur coffres et 34 postes de travail sur 6 km de quais où le port peut accueillir simultanément une soixantaine de navires en opération commerciale. Il n'a pas de problèmes d'encombrement, et l'attente moyenne y est inférieure à deux heures. En se dotant d'un troisième portique (d'une valeur de 3,5 milliards de francs CFA) en complément des deux précédents, achetés en 1986, ce devrait être un port bien adapté aux exigences de la conteneurisation, apte en tout cas à affronter la concurrence des ports du voisinage.
- 16 Abidjan, qui est d'abord un grand port à conteneurs à l'échelle de la région, dispose en effet d'un terminal comprenant quatre postes à quai d'une longueur de 800 m dont l'un, équipé d'une rampe Ro/Ro, offre un tirant d'eau de 12,5 m pour 200 m de long. Il est géré par la société Vridi Terminal. Car, dans ce port, la manutention, le stockage, le gardiennage et le transit des marchandises sont assurés par des entreprises privées possédant en propre le matériel de manutention le plus moderne, adapté à tous les types de trafic.
- 17 Le port offre également un terminal fruitier comportant un hangar frigorifique, deux postes à quai de 7 m de profondeur pour 350 m de long, bien équipés, et de vastes installations de stockage ; il comprend aussi un terminal à bois avec six postes aménagés pour l'embarquement des grumes et un quai de 380 m de long pour la mise à l'eau des billes. À cela s'ajoutent encore 1 050 m de quai pour les activités de la pêche.
- 18 Par ailleurs, la Côte-d'Ivoire s'est engagée en signant, en août 2000, une convention de concession de trente ans avec le consortium anglo- néerlandais P.&O. Nedlloyd, à ouvrir de nouvelles commodités portuaires à Locodjoro dans le quartier de Yopougon. Le projet, évalué à 71 milliards de francs CFA, devrait inclure une zone franche industrielle, un nouveau terminal conteneurs d'une capacité de 500 000 EVP et une plate-forme de télécommunications. L'objectif est de doubler la capacité du trafic conteneurs d'Abidjan et de renforcer le rôle de transbordement du port, grâce à la construction d'un quai de 600 m équipé de trois portiques. Mais ce projet n'a pas encore pu être réalisé, vu l'instabilité politique actuelle du pays.
- 19 Abidjan bénéficie enfin d'un important arrière-pays desservi par la route et la voie ferrée. Vers le Mali, les usagers disposent en effet d'un axe mixte : ferroviaire entre Abidjan et Bouaké, routier entre Bouaké et Mopti ou de Bouaké à Segou via Bobo Dioulasso. Vers le Burkina Faso par contre, on a le choix entre un parcours totalement routier d'Abidjan à Ouagadougou via Bouaké et Bobo Dioulasso de 1 195 km, ou un parcours entièrement ferroviaire d'Abidjan à Ouagadougou de 1 145 km ⁶ (fig. 1). Toutefois, depuis des années, en dépit des efforts de modernisation consentis, ce chemin de fer a vu son trafic décliner en raison du glissement progressif des trafics à l'avantage de la route, du fait aussi de la

baisse des transports de clinkers entre Abidjan et Ouagadougou et de la chute du trafic conteneurisé avec le Burkina Faso en raison de la concurrence des autres ports de la région.

- 20 – Le port en eau profonde de Cotonou : créé en 1965 pour renforcer le modeste wharf antérieur⁷, il a permis de pallier la lenteur et les difficultés de manutention locales et de corriger les fréquents détournements de trafic par le Nigeria. L'absence d'un port moderne obligeait en effet, auparavant, à emprunter le corridor de Lagos pour acheminer les produits destinés ou provenant du Bénin (ex-Dahomey) et du Niger. D'où la décision prise finalement par les autorités coloniales de tenter la modernisation des installations portuaires de Cotonou après en avoir préalablement testé la faisabilité par « l'Opération Hirondelle » qui, du 15 novembre 1953 au 15 juin 1954, devait confirmer la rentabilité de l'alternative « dahoméenne ».
- 21 Elle était en effet apparue de plus en plus nécessaire, dès la seconde moitié de la décennie 1950, l'encombrement des Nigerian Railways, la Régie des chemins de fer nigériane et le problème du change ayant finalement contraint de renoncer à cette voie. On put à partir de là commencer à valoriser l'axe mixte, routier et ferroviaire, qui canalise maintenant les relations entre la République du Niger et Cotonou, soit les 1 256 km joignant Zinder/Maradi (Niger) à Parakou (Bénin), que prolongent les 438 km de la voie ferrée Parakou-Cotonou. Par là passent aujourd'hui plus de 90 % des échanges extérieurs du pays. Car à l'encontre d'Abidjan qui doit tenir compte de la concurrence de San Pedro⁸, Cotonou est ici en position de monopole.
- 22 Quatre atouts majeurs font en effet de Cotonou un port à vocation régionale :
- des facilités tout d'abord de transit grâce à un délai de franchise illimité, à une exonération de redevance de passage, à une priorité d'accostage et de traitement des navires transportant des marchandises jugées stratégiques pour les pays de l'hinterland, à la possibilité de révision ponctuelle des tarifs portuaires selon la nature et le tonnage de la marchandise, sa destination et le degré de fidélité du client, à une escorte des marchandises en transit, et enfin à une réduction des tracasseries administratives le long des corridors de transit grâce à un système de « laisser-passer » ;
 - de bonnes capacités d'accueil des navires ensuite. On y trouve en effet un quai principal d'environ 1 500 m équipés de six postes conventionnels de 150 à 180 m chacun, un poste à conteneurs de 220 m, un appontement pour navires rouliers et un quai secondaire sur la Traverse Est intégrant un poste mixte pétrolier/pondéreux de 200 m, un poste pour chargement des huiles végétales de 150 m et un poste pour chalutier en escale ;
 - d'importantes capacités de stockage sont aussi proposées. On y trouve : 70 000 m² de magasins-cales et entrepôts couverts, trois terminaux à conteneurs de 200 000 m², 100 000 m² de terre-pleins bitumés, une vaste zone de transit ainsi qu'une zone franche spécialement réservées aux trois pays enclavés susceptibles d'utiliser le port (Niger, Burkina Faso, Mali) et des installations spéciales pour le débarquement, le stockage et la distribution des hydrocarbures (pétrole et gaz) ;
 - plus diverses installations à usages spécifiques comme des silos d'une capacité de 11 000 t pour le déchargement des céréales en vrac et des équipements pour la pêche industrielle.
- 23 Naturellement, le Bénin se présente comme un long couloir aisé à parcourir quelle que soit la destination visée : Mali, Burkina Faso⁹ ou Niger. Il est donc plus favorable à des échanges lourds et rapides que par exemple la liaison Lomé-Ouagadougou plus longue et accidentée, notamment au niveau des falaises d'Alejo. Mais pour mieux fidéliser la clientèle de ces pays enclavés qui font 30 à 40 % des trafics d'importation du port, le Bénin

a cru tout de même utile de procéder au perfectionnement de ses aménagements, avec l'aide d'un crédit de 7 milliards de francs consenti par la Banque Ouest-Africaine de Développement, par le dragage du bassin, la remise en état de la digue ouest et de l'épi d'arrêt du sable, ou l'amélioration du balisage du chenal d'accès.

- 24 De la même façon, les responsables du port ont entrepris un gros effort financier, afin de mettre en place un programme d'aménagement aux frontières de postes de contrôle, tel celui de Kraté, à la frontière avec le Nigeria, visant à raccourcir la durée des dédouanements. On a aussi, pour la période 1999-2003, consacré 170 milliards de francs CFA à l'amélioration de nouvelles routes dont celle de Savalou à Djougou (288 km), une opération évaluée à 234 millions de francs (23,4 milliards de francs CFA), financée conjointement par la Banque Africaine de Développement, la Banque Ouest-Africaine de Développement et la Banque Islamique de Développement.
- 25 On a aussi conçu le projet de construire un troisième pont (coût estimé à 8,4 milliards de francs CFA) et une autoroute urbaine à Cotonou avec un financement de la Banque Africaine de Développement. Il est en effet de plus en plus urgent de moderniser les infrastructures routières nationales afin de fluidifier les relations avec l'arrière-pays, notamment les axes Cotonou-Niamey (Niger), long de 1 058 km, Cotonou-Ansongo (Mali) et Cotonou-Gao (Mali), longs respectivement de 1 417 et 1 516 km, et Cotonou-Fada N'Gourma (Burkina Faso), long de 801 km¹⁰. Car toutes les cargaisons qui empruntent la voie ferrée Cotonou-Parakou (438 km) doivent ensuite prendre obligatoirement la route pour gagner les pays limitrophes.
- 26 À noter qu'en parallèle à ces efforts d'aménagement, diverses actions de séduction ont été aussi lancées tant par la Côte-d'Ivoire que le Bénin, afin de mieux convaincre leurs partenaires éventuels de privilégier leurs installations comme nous allons le voir maintenant.
Des efforts en vue de fidéliser les partenaires de l'intérieur
- 27 La Côte-d'Ivoire s'est ainsi efforcée de mettre en place, en mai 1978, une « grande commission mixte » à laquelle ont été conviés le Burkina Faso et le Mali, partenaires traditionnels, ainsi que le Niger, bien que celui-ci soit plus normalement en relation avec les ports de Cotonou, Lomé ou Lagos.
- 28 Au port d'Abidjan, le Burkina Faso bénéficie depuis 1970 d'un espace de 16 540 m², soit 10 120 m² d'entrepôts couverts, 6 230 m² de terre-pleins et 190 m² de bureaux, plus 13 336 m² viabilisés et un magasin de 3 204 m², propriétés de la Chambre de Commerce d'Industrie et d'Artisanat. Une convention de partage du fret prévoit par ailleurs que tous les produits en transit destinés au Burkina Faso seront transportés pour 2/3 par des transporteurs burkinabés et pour 1/3 par des transporteurs ivoiriens.
- 29 Quant au Mali, il dispose au port d'Abidjan d'un ensemble d'installations gérées par les Entrepôts Maliens en Côte-d'Ivoire. Il s'agit notamment, en zone sous-douane, d'un magasin-cale (n° 14) de 6 000 m² doté d'un statut de magasin franc et de 4 683 m² de terre-pleins. En zone hors douane, on trouve par ailleurs un entrepôt et 22 401 m² d'espaces aménagés, apparemment en attente de valorisation.
- 30 Mais, face à la baisse sensible de la part du port d'Abidjan dans le trafic total de ces pays, et vu la concurrence, les autorités ivoiriennes ont été amenées à définir également une stratégie de reconquête des trafics en accélérant les procédures administratives et douanières, et en réduisant ou supprimant diverses taxes : réduction substantielle de la taxe payée au titre de la lettre de voiture passée de 2 % du coût du transport (24 000 F CFA

environ) au taux forfaitaire de 10 000 F CFA par camion ; réduction du nombre de barrages routiers ramené à 18 sur tout le territoire national, mais à 4 seulement sur l'axe routier entre Abidjan et les frontières du Mali et du Burkina Faso ; suppression de la TVA sur les opérations d'acconage, suppression des taxes diverses prélevées par les syndicats des transporteurs et des commerçants sur les transports routiers. À cela s'ajoute l'assistance permanente que le port d'Abidjan apporte aux opérateurs des pays sans littoral dans toutes leurs opérations, qu'il s'agisse de leurs relations avec les administrations ou avec les autres partenaires portuaires.

- 31 À Cotonou par ailleurs, vu l'importance stratégique du port dans la desserte du Niger, du Burkina Faso et du Mali, de gros efforts ont été aussi développés.
- 32 Avec le Niger, principal partenaire du port béninois, plusieurs accords ont été conclus pour faciliter l'échange des personnes et des biens. Ce fut notamment le cas de l'accord du 5 juillet 1959 créant l'Organisation Commune Bénin-Niger des chemins de fer et des transports (63 % Bénin, 37 % Niger) qui exonère cette société de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux et de l'impôt sur le chiffre d'affaires. Ce fut ensuite le protocole portant agrément de la Société Niger-Transit au Bénin et de la Société de Transit et de Consignation du Bénin au Niger. Au port de Cotonou, le Niger bénéficie par conséquent d'avantages particuliers, tels que l'exonération de la redevance de passage et des pénalités de stationnement prolongé des marchandises, ainsi que d'une ristourne de 30 % sur la redevance perçue au débarquement des marchandises destinées au Centre et à l'Est du Niger. L'avantage est certain puisque les autres destinations ne bénéficient que d'une réduction de 20 %.
- 33 Avec le Burkina Faso, plusieurs accords ont été également passés dont celui du 13 septembre 1990 qui prévoit l'octroi à son avantage des espaces nécessaires à la construction d'entrepôts sous-douane, terre-pleins et surfaces nécessaires dans les magasins-cales. C'est ainsi qu'au port de Cotonou, le Burkina Faso peut utiliser depuis 1982, 20 000 m² de terrains en deuxième zone portuaire. Sur cette parcelle, un entrepôt couvert de 5 000 m², un terre-plein de 6 000 m² et des bureaux ont été réalisés. D'autres accords conclus notamment entre le Conseil burkinabé des chargeurs et le gouvernement béninois permettent à celui-ci de bénéficier de l'assistance de son homologue béninois et de l'immunité diplomatique pour ses membres. En découle aussi la mise à disposition des services locaux de l'administration, de la police et de la sécurité, sollicités par le Conseil burkinabé des chargeurs. Viennent enfin deux autres accords conclus entre les deux États le 29 juin 1984, précisant les conditions d'utilisation du port de Cotonou et le partage du trafic routier sur la base de 2/3 pour le pays partenaire et 1/3 pour le Bénin.
- 34 Avec le Mali enfin, un partenaire de moindre importance pour ce port, le Bénin a tout de même conclu, le 13 mai 1986, un accord lui attribuant un terrain de 15 000 m² dans la zone d'extension du port de Cotonou contre une redevance annuelle symbolique. On rappellera aussi la place qu'occupent toujours ses représentants au sein du Conseil d'administration du port de Cotonou aux côtés de ceux du Niger et du Burkina Faso.
- 35 Cependant, il convient de noter qu'une bonne partie de l'efficacité des ports ici concernés tient en fait au dynamisme de quelques grands intervenants du commerce maritime international et aux structures d'organisation qu'ils ont été amenés à conforter, dans le contexte d'une conteneurisation qui aura profondément contribué à changer la physionomie des échanges sur la côte occidentale d'Afrique en l'espace de deux à trois décennies. Ce sera l'objet de notre seconde partie.

La révolution du conteneur et ses effets sur la gestion des trafics dans le contexte des indépendances

- 36 La conteneurisation des trafics, initiée outre-Atlantique dans la seconde moitié des années 1960, se généralise rapidement dans les échanges maritimes internationaux de marchandises entre les trois grands pôles majeurs du commerce planétaire que sont les États-Unis, l'Extrême-Asie et l'Union Européenne, faisant émerger finalement une poignée de transporteurs souvent maintenant engagés dans des associations commerciales ou « Alliances », seul moyen pour des entreprises de second rang de parvenir à développer leurs activités face à la poignée de grands opérateurs qui structurent les réseaux planétaires.
- 37 Très peu ont pu en effet acquérir à ce jour une surface suffisante pour pouvoir s'imposer, seuls, sur les routes majeures dites « Est-Ouest » du commerce mondial. C'est le cas notamment de la société danoise Maersk (le n° 1 en 2003) qui a encore conforté sa position en rachetant, en 1999, les activités internationales de la Sea-land américaine, ou du taïwanais Evergreen (n° 2). Mais déjà apparaissent à leur côté, sans encore menacer gravement leur position de leaders, quelques sociétés dynamiques essayant d'imiter leurs exemples, soit par leur propre dynamisme comme la Mediterranean Steamship Company italo-suisse (maintenant n° 3) ou même la Compagnie Maritime d'Armement - Compagnie Générale Maritime française (n° 14), soit par une politique d'acquisition ambitieuse comme la Canadian Pacific (CP Ships) canadienne (n° 9).
- 38 Mais le fait réellement nouveau est l'intérêt que semble maintenant afficher le principal d'entre eux pour un secteur géographique, le littoral ouest-africain, qui fut longtemps le domaine réservé des européens et où les États issus de la décolonisation avaient naguère caressé le projet de prendre leur juste part de trafic. Or il ne reste plus ici désormais, face à l'offensive des leaders internationaux du transport conteneurisé, Maersk et bientôt sans doute P.&O. Nedlloyd, qu'un seul des grands opérateurs régionaux traditionnels, la société Delmas aujourd'hui partie intégrante du groupe Bolloré. Le rôle particulier tenu dès à présent, à Abidjan comme à Cotonou, dans les échanges commerciaux notamment des pays sans littoral, par ces deux grands intervenants que sont les sociétés Möller-Maersk et Bolloré-Delmas, nous invite donc à nous pencher maintenant sur l'importance prise par ces deux groupes dans l'activité de ces grands ports de la côte occidentale d'Afrique.

Du repli des armements coloniaux à l'échec des sociétés nationales

- 39 Bien avant les indépendances, les armements français coloniaux avaient entrepris de regrouper leurs moyens, comme le montre la prise de contrôle par la Fabre de la compagnie des Chargeurs Réunis en 1927 ou le rapprochement, dès 1937, de la compagnie Cyprien Fabre et de la société Fraissinet qui avaient tissé auparavant de solides relations familiales. Mais le relâchement des liens entre la France et ses dépendances à partir de la loi-cadre de 1955 devait hâter le rythme des fusions avec, à la limite, la disparition plus ou moins rapide d'un certain nombre de vieux acteurs du transport maritime régional. Ainsi devaient finalement fusionner, en 1956, les armements Fabre et Fraissinet, pour former d'une part la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis qui mettra fin, en 1987-1988, avec son nouveau président, Jérôme Seydoux, à toute activité maritime, et, d'autre part, la Nouvelle Compagnie des Paquebots rassemblant ce qui pouvait subsister des navires ayant appartenu aux armements Paquet, Fabre et Fraissinet, tous marseillais, dont les dernières unités seront plus tard cédées à l'armement italien Costa lequel rejoindra, en 1997, la flotte de l'américain Carnival.

- 40 Tout autre fut apparemment le destin de la société Delmas-Vieljeux qui, active ici dès le début des années 1920, dans le trafic des bois notamment, devait parvenir à faire prospérer ses activités jusqu'au terme des années 1980 en dépit des premières manœuvres de Vincent Bolloré visant à pénétrer son capital.
- 41 Reprenant en effet le rôle naguère tenu par la famille Fabre dans la restructuration du transport maritime sur la côte ouest-africaine, Delmas-Vieljeux qui avait déjà repris un certain nombre d'armements de moindre importance, tels Maurel et Prom, Louis Martin ou Denis frères, devait en effet, en plusieurs étapes, parvenir à s'annexer le fonds de commerce des Chargeurs Réunis. Ainsi, en 1970, naquit tout d'abord la Société Navale Chargeurs Delmas Vieljeux (SNCDV) avec une participation minoritaire de Francis Fabre, alors président des Chargeurs Réunis. Mais celui-ci, prenant sa retraite en 1979, devait bientôt passer la main à Jérôme Seydoux qui choisira peu après de se désengager du secteur maritime. On sera de ce fait amené, en 1985, à modifier la raison sociale du groupe qui prend le nom de Société Navale et Commerciale Delmas-Vieljeux suite à la cession par Seydoux de la participation des Chargeurs dans la première SNCDV ; et 1988 verra ensuite la reprise par Delmas-Vieljeux des ultimes activités des Chargeurs Réunis dans le domaine maritime, soit la relation avec les Antilles-Guyanes et la liaison entre l'Extrême-Orient et la côte occidentale d'Afrique.
- 42 Car Delmas-Vieljeux avait aussi entrepris de s'ouvrir vers d'autres secteurs géographiques comme le montre, en 1986, l'achat de 66 % du capital de la Société Navale et Commerciale Havraise Péninsulaire, une filiale du groupe Worms, opérant dans l'océan Indien, sa prise de participation en 1987 dans la SOFRANA (Société Française de Navigation), active dans le Pacifique, la prise de contrôle en 1988 de l'Australia New-Zealand Direct Line et le rachat enfin en 1990 de l'Africa America Europe Linie allemande opérant entre les États-Unis et l'Afrique de l'Ouest. C'est donc finalement une affaire en pleine expansion qui tombera en 1991 dans l'escarcelle du groupe Bolloré, victime surtout de l'extrême dispersion de son capital entre les mains des très nombreux héritiers du fondateur et du désintérêt maintenant de beaucoup pour l'activité maritime à laquelle le groupe devait sa réussite.
- 43 Tandis que les grands acteurs du transport maritime de l'époque coloniale, qui avaient abondamment profité des protections nationales mises en place dans le contexte de la crise de 1929, tentaient ainsi de franchir sans trop de dommages le cap des indépendances, les États nouvellement émancipés n'avaient eu de cesse de se doter de leur propre outil commercial afin d'affirmer leur nouvelle dignité en prenant une juste part de leur commerce extérieur. Ainsi naquirent : la Black Star Line Ltd, en 1957, détenue à 60 % par le gouvernement ghanéen ; la Nigerian National Shipping Line, en 1959, dont les principaux actionnaires étaient l'État du Nigeria (51 %), la Elder Dempster (33 %) et la Palm Line (16 %) ; la Société Ivoirienne de Transport Maritime (SITRAM), en 1967, succédant à la Société Ivoirienne de Navigation en partie contrôlée par les Chargeurs Réunis ; les Liberian National Shipping Lines ou la Société Nationale de Guinée, en 1968.
- 44 Plus tard, dans le contexte international tendu des premières années 1970, à l'instar des principaux producteurs de pétrole qui avaient obligé les géants du Cartel à consentir à un meilleur partage de la rente pétrolière, ces nouveaux acteurs du transport maritime devaient être amenés à solliciter solidairement, dans le cadre de la CNUCED, l'ouverture d'une négociation visant à imposer les principes d'une juste répartition des tonnages entre anciens et nouveaux armements. Ainsi avait été finalement adopté, en 1974, le principe d'un code dit de « bonne conduite » des conférences maritimes, instituant la clé

de partage des trafics dite « 40/40/20 », soit 40 % aux intervenants traditionnels du transport, 40 % pour les flottes des États nouvellement indépendants et 20 % pour de nouveaux transporteurs éventuels, ce qui devait être à l'origine d'un nouveau train de créations. C'est à partir de là que devaient apparaître : la Compagnie Béninoise de Navigation Maritime (COBENAM) en 1974 ; la Société Ivoirienne de Navigation Maritime (SIVOMAR) en 1977 ; la Compagnie Sénégalaise de Navigation (COSENAM) et la Société Togolaise de Navigation Maritime (SOTONAM) en 1979 ; les African Ocean Lines Ltd nigérianes en 1984. On vit même naître, dans les États sans littoral, une Compagnie Maritime du Faso (COFAMA), une Compagnie Maritime du Niger (COMANI) et une Société Navale Malienne (SONAM).

- 45 On avait par ailleurs mis en place dans notre secteur d'étude de nouveaux organismes de gestion ferroviaire tels que l'Organisation Commune Bénin-Niger, née en 1959, détenue à 63 % par le Bénin et 37 % par le Niger, ou la Régie des chemins de fer Abidjan-Niger, la RAN, qui gère depuis 1960 la voie prolongée, depuis 1952, jusqu'à Ouagadougou. Mais tous ces organismes d'État, qu'ils soient maritimes ou ferroviaires, devaient tôt ou tard se trouver confrontés à d'énormes difficultés de fonctionnement en raison d'effectifs pléthoriques, d'un défaut de rigueur dans leur gestion administrative et financière, et de systèmes d'exploitation inadaptés. On dut ainsi finalement céder aux sollicitations des institutions financières internationales, aux pressions de la Banque mondiale notamment, et se résigner à envisager l'évolution de leurs statuts, ce qui devait amener par exemple les autorités ivoiriennes à privatiser la SITRAM, et à renoncer aux principes de partage du fret définis par le code de conduite des conférences en contrepartie du crédit de cent millions de dollars qu'elles avaient sollicité de la Banque mondiale. Au Bénin également, la privatisation des activités portuaires a été décidée et la Société Béninoise de Manutention Portuaire (SOBEMAP), opérant au port de Cotonou, est soumise depuis avril 1998 à la concurrence. D'où une sensible amélioration des cadences de débarquement des marchandises et une réduction de la durée de stockage ramenée de vingt et un jours en moyenne en 1986 à six depuis l'an 2000.
- 46 En matière ferroviaire également, l'ouverture du capital des entreprises publiques à des investisseurs privés, souhaitée par la Banque mondiale et la Caisse Française de Développement (CFD), a été lancée. Ainsi l'ex-Régie Abidjan-Niger est-elle devenue, avec sa mise en concession en 1994, une entreprise privée (la SITARAIL), détenue à 67 % par les sociétés SAGA¹¹ et SDV¹² du groupe Bolloré et à 30 % par les États ivoirien et burkinabé, les 3 % restant étant réservés à son personnel, ce qui a permis la remise en état d'une partie de l'axe ferroviaire Abidjan-Ouagadougou dont le coût estimé jusqu'à la fin de la décennie 1990 était de 32 milliards de francs CFA. Divers organismes, telle l'Association Internationale de Développement (AID), ont contribué au financement des travaux. Au Bénin, on a entrepris également de restructurer l'Organisation Commune Bénin-Niger. Depuis 1999, la mise en concession de la ligne Cotonou-Parakou est envisagée. On estime à 5 milliards de francs CFA le coût de sa réhabilitation et de l'achat de nouveaux matériels roulants pour pouvoir résister à la concurrence de la route qui lui a fait perdre d'importantes parts de marchés. Son déficit était, au 31 décembre 1999, d'un milliard de francs CFA et, en dépit de la réhabilitation des équipements entreprise au début de la décennie 1990, malgré sa récente restructuration financière, la situation était devenue si préoccupante que sous l'effet des pressions extérieures on a finalement dû envisager sa cession.

- 47 Ainsi, après l'euphorie des premières années de l'Indépendance où tout semblait possible, c'est avec beaucoup de désillusion que les États ont dû se résigner à s'en remettre à des intervenants privés, qu'ils soient issus d'un effort spectaculaire de redistribution des forces au sein des entreprises actives dans la période coloniale telles que la Delmas ou la CMB (Compagnie Maritime Belge), ou de nouveaux venus d'origine étrangère comme la Safmarine sud-africaine ou Maersk. Mais on ne peut en fait pleinement apprécier la portée de ce tournant si l'on ignore que ces changements récents, ayant affecté les secteurs maritime et ferroviaire du transport ouest-africain, sont en fait ici à peu près contemporains de l'achèvement de la conteneurisation des trafics et répondent ainsi aux nouvelles exigences en matière d'organisation de la chaîne de transport, un défi qualitatif que les entreprises publiques étaient sans doute incapables de relever de façon satisfaisante.
- 48 En effet, avec la révolution du conteneur, c'est toute la chaîne logistique¹³ qui était à repenser, et c'est ce à quoi les nouveaux intervenants actuels que sont les groupes Bolloré-Delmas et Maersk-Safmarine se sont effectivement attachés.
- Les nouveaux leaders du transport régional : Delmas et Maersk
- 49 Si le conditionnement de certaines marchandises en caisses, de bois en général, a été certainement pratiqué de longue date, ce qui permet à bien des armements de revendiquer l'honneur de cette « innovation », c'est en fait très précisément à l'américain McLean et à la société Sea-Land qu'il avait lancé dans les années 1960, que revient certainement la responsabilité d'avoir su tirer de cette importante innovation technique toutes les conséquences. Car la « révolution du conteneur », c'est peut-être la mise au point d'une caisse métallique mobile, d'un type parfaitement original de navire apte à l'accueillir, et de portiques géants permettant de déplacer rapidement des « unités de charge », mais c'est aussi la mise au point de toute une chaîne nouvelle de procédures permettant la rapidité du transit de la marchandise et assurant ainsi, sans rupture, la mise en relation de son chargeur et de son destinataire. Ainsi devenait possible une parfaite rationalisation des circuits du transport, à condition de disposer des équipes, des structures adéquates et des moyens techniques permettant le suivi en temps réel des conteneurs pleins ou vides. C'est pourquoi on devait voir rapidement tous les armements concernés se doter tôt ou tard de filiales spécialisées, permettant à la fois à la clientèle de se décharger de tâches délicates et fastidieuses, et aux entreprises de transport de se trouver de nouvelles sources de profit, vu le caractère assez peu rémunérateur en général des frets maritimes.
- 50 C'est assez tard et bien timidement d'abord que la côte occidentale d'Afrique devait, avec le service Africatainers mis en place en mai 1970 par les Chargeurs Réunis, découvrir l'usage du conteneur, une expérience que la SNCDV devait ensuite poursuivre avec prudence puisqu'elle devait attendre 1975 pour commencer à substituer aux navires polyvalents qu'elle avait jusque-là mis en ligne son premier véritable porte-conteneur. Ainsi, dès 1978, avait-elle en service quatre navires de 900 EVP (les Hélène, Mélanie, Lucie et Irma Delmas), chacun dotés de six grues de 25 t, en l'absence encore d'équipements de quai adaptés. Elle portera ensuite, en 1983, les capacités unitaires sur ses quatre nouvelles acquisitions, à 950 EVP, mais à partir de 1985, ce sont 1 400 EVP que pourront emporter les quatre derniers de la série qu'elle met alors en ligne.
- 51 Il en a résulté, sur la côte occidentale d'Afrique, un très sensible abaissement des coûts à la tonne transportée, car l'usage de la « boîte » a réduit les pertes de temps en accélérant les manutentions, abaissé la durée des séjours portuaires des navires, raccourci les délais

d'acheminement de la marchandise, soit à la fois un gain de temps et d'argent pour les chargeurs. Ainsi, en se répercutant sur les prix de vente, ces baisses de tarifs ont-elles ouvert de nouveaux « horizons » aux produits africains devenus plus compétitifs sur les marchés internationaux. La conteneurisation a aussi permis de créer de nouvelles activités liées principalement à l'entretien des boîtes et à leur location. De ce fait, les ports ouest-africains, pour ne pas se trouver marginalisés, et les entreprises de manutention de la région concernées ont été amenés à consacrer d'importants investissements à l'aménagement de terminaux spécialisés, comme le montre l'exemple d'Abidjan qui a, dès 1977, entamé l'équipement d'un quai spécialisé, mis en service entre 1979 et 1982 et doté, en août 1986, de deux portiques de 40 t chacun (on en ajoutera plus tard un troisième) pour la desserte de quatre postes à quai.

- 52 Le port de Cotonou, par contre, ne compte encore qu'un unique poste à conteneurs de 220 m de long, et n'enregistre qu'une progression assez lente de la conteneurisation, en grande partie en raison du faible dynamisme économique de son arrière-pays qui entraîne souvent le retour à vide de près de deux tiers des boîtes réceptionnées. Toutefois, bien qu'il soit encore dépourvu de portiques, Cotonou devrait, selon ses responsables, être équipé à l'avenir de deux autres postes spécialisés. Car les responsables du port ne cachent pas leur intention de tenter de capter une part importante des trafics en provenance ou à destination de leur voisin nigérian dont les installations connaissent régulièrement des problèmes d'engorgement.
- 53 Mais les acteurs les plus dynamiques sont ici évidemment les spécialistes locaux du traitement des conteneurs que sont les groupes Bolloré- Delmas et A.P. Möller-Maersk qui ont, chacun pour soi, entrepris de maîtriser l'ensemble de la chaîne logistique régionale et se partagent déjà presque à égalité les flux régionaux de trafic. Car si le premier des deux peut tabler sur 38 % de parts de marché sur la côte occidentale d'Afrique, Maersk en revendique déjà pour sa part 40 %.

Le groupe Bolloré-Delmas

- 54 Si, comme on l'a vu, la société Delmas-Vieljeux est un acteur déjà ancien du transport maritime sur la côte occidentale d'Afrique, Bolloré est par contre un nouveau venu. En effet, rien ne destinait apparemment un groupe industriel mineur, issu de l'industrie papetière, passé de la production du papier-bible en Bretagne à la fabrication de cigarettes en Afrique, à se porter vers le transport maritime. Et pourtant la démarche n'était pas dépourvue de logique dès lors qu'ayant pris le contrôle, en 1986, de la Société Commerciale d'Affrètements et de Combustibles (SCAC), il s'était trouvé en concurrence directe avec les filiales de transit de la société Delmas-Vieljeux. Ainsi devait commencer une période d'affrontement, véritable « guerre des docks », mais quand pour mettre fin au conflit Vincent Bolloré en vint à proposer à Tristan Vieljeux un arrangement qui lui aurait permis en échange de 51 % de la SCAC de prendre une participation de 20 % au capital de Delmas, il devait se voir opposer un refus total. C'est alors que changeant de stratégie, Vincent Bolloré devait s'efforcer de rassembler par divers moyens des paquets d'actions de celle-ci, en jouant de ses alliances et de ses appuis, jusqu'à ce qu'il puisse enfin parvenir, en 1991, à prendre le contrôle de l'affaire. Ainsi put voir le jour, en 1991, la SCAC-Delmas-Vieljeux (SDV), ce qui lui permettait d'ajouter aux réseaux de représentation de la Delmas, ceux de ce vieil acteur du transit en Afrique de l'Ouest¹⁴ (fig. 4)¹⁵.
- 55 Commissionnaire de transport et transitaire, la SCAC se dote en effet, à partir de 1929, l'année de la création de sa représentation dakaroise, d'un réseau performant d'agences

placé pour l'essentiel sous l'enseigne de la SOCOPAO ou Société Commerciale des Ports d'Afrique de l'Ouest, présente au Mali (Bamako), au Burkina Faso (Ouagadougou, Bobo Dioulasso, Koudougou) et en Côte-d'Ivoire (Abidjan, Bouaké et San Pedro). Elle est aussi active à Cotonou depuis 1986 sous le nom de SCAC-Bénin et, par l'entremise de diverses participations, au Niger, où elle est représentée depuis 1974 par la société Niger Transit ou NITRA, notamment à Niamey, Agadès, Arlit, Maradi et Zinder.

- 56 Ainsi la fusion des deux réseaux dont la finalité était parfaitement identique permettait-elle d'offrir enfin aux usagers un service parfaitement cohérent, et donnait à la Delmas de meilleures armes face à la concurrence.

Les activités africaines du groupe Möller-Maersk

- 57 Des années durant, Maersk a d'abord évolué ici en « outsider », le gros de ses activités maritimes s'effectuant normalement sur un axe Est-Ouest¹⁶. Géant du transport mondial, développant avant tout une stratégie planétaire, il s'appuie notamment sur toute une série de plate-formes portuaires d'éclatement parmi lesquels on mentionnera particulièrement le « hub » espagnol d'Algeiras, assurant la concentration ou la redistribution des trafics sur un axe Nord-Sud, vers l'Europe de l'Ouest ou maintenant l'Afrique occidentale.

- 58 L'entrée du groupe dans les échanges Europe-COA est en effet récente puisque ce n'est qu'en 1985 que le pavillon de Maersk y est apparu pour la première fois, à la faveur d'affrètements d'espaces sur les navires de la Delmas-Vieljeux, avant d'y lancer, dès l'année suivante, son propre réseau de « feeding » à partir de son hub espagnol. Mais ce n'est en fait qu'à partir de 1992 que, profitant de l'affaiblissement¹⁷ des acteurs traditionnels du transport maritime opérant sur la côte occidentale d'Afrique, les sociétés SDV, CMB-T, Nedlloyd, Dafra Lines et autre Woermann, il devait véritablement commencer à imposer sa présence dans les échanges régionaux en développant son propre réseau d'agences dans les ports desservis.

- 59 Puis tout s'accélère à partir du rachat en février 1999 de la Safmarine sud-africaine par le groupe A.P. Möller, qui devait lui permettre d'accroître son efficacité en lui apportant les structures de représentation qui lui manquaient au Mali (Bamako), au Burkina Faso (Ouagadougou et Bobo Dioulasso) et au Niger (Niamey), ainsi que la possibilité de s'appuyer sur l'important réseau d'agences de la Société Anonyme de Gérance et d'Affrètement (SAGA) active depuis des décennies dans les États sans littoral.

Le cas particulier de la Société Anonyme de Gérance et d'Affrètement (SAGA)

- 60 Implantée en Afrique depuis plus de cinquante ans comme agent maritime, manutentionnaire, commissionnaire de transport et transitaire, la SAGA est certainement un cas d'exception, dans la mesure où elle est maintenant amenée, par la force des choses, à jouer sur deux tableaux. Rachetée en effet, conjointement, en 1997, par Bolloré-Delmas et CMB-Safmarine, puis entrée dans l'orbite du groupe Möller-Maersk par le rachat par celui-ci de la Safmarine deux ans plus tard, elle se trouve ainsi associée au destin des deux grands concurrents du transport maritime régional, ce qui mérite certainement des explications.

- 61 Parmi les grands armements autres que français ou anglais, opérant sur les côtes d'Afrique, la Compagnie Maritime Belge et la Safmarine sud-africaine avaient en effet, en 1995, face à la venue en Nord-Sud de l'armement danois, choisi de fusionner leurs activités de lignes régulières pour donner naissance à la Safmarine CMB-T Lines (SCL), puis celle-ci avait à son tour tenté de se rapprocher en 1997 de la Delmas, avant que le

rachat en 1999 de Safmarine par Maersk ne mette un terme à l'expérience. Or, en 1997, SDV-Bolloré Technologies et la CMB Safmarine avaient acquis ensemble la SAGA tout en lui laissant un mode de fonctionnement indépendant dans les trois grands domaines où elle avait épanoui son activité, soit les services portuaires, le transit international et les transports terrestres. Elle est ainsi maintenant dans la position paradoxale de servir, dans l'état actuel des choses, deux partenaires sinon totalement inconciliables au moins directement concurrents. L'avenir dira si cette association sera viable. Mais ce qui est sûr, c'est que l'affaire sera suivie avec attention dans les pays enclavés où elle est actuellement très présente soit directement, soit à travers diverses filiales¹⁸ comme la SNTB (Société Nationale de Transport du Burkina Faso), présente à Ouagadougou, Banfora, Koudougou ou Bobo Dioulasso, ou la SNTN (Société Nationale de Transport du Niger) qui la représente à Gao, Niamey, Dosso, Maradi, Zinder, Agadès et Arlit. On la trouve aussi à Parakou au Bénin (fig. 4).

- 62 L'enclavement est certainement une lourde servitude pour les pays sans littoral : servitude de la distance imposée par un parcours terrestre ; servitude des formalités d'un transit frontalier ; servitude de la dépendance de ports étrangers et de la bonne volonté d'États voisins, de leur stabilité intérieure notamment.
- 63 D'où l'intérêt qu'ils ont à se ménager une ou plusieurs alternatives afin de pouvoir en toutes circonstances être assurés d'au moins un intermédiaire fiable, garantissant un service efficace et sûr. Certes, rien n'est totalement réglé puisque subsistent bien des impondérables, qu'ils soient d'ordre technique (un accident est toujours possible) ou surtout politique dans une Afrique qui n'ignore plus les problèmes internes comme l'ont montré bien des exemples récents.
- 64 Si au Bénin l'insécurité est en effet un problème préoccupant, occasionnant l'organisation de patrouilles et des « ratissages » permanents à l'intérieur et à l'extérieur du port, en Côte-d'Ivoire en revanche, l'instabilité politique et l'insécurité qui y règnent ont certainement causé de graves préjudices au port d'Abidjan comme en témoignent, entre autres, la mise en veilleuse du projet de Locodjoro, les perturbations apportées aux relations commerciales avec les pays enclavés ou encore les détournements de trafics vers les ports concurrents.
- 65 Mais la conteneurisation est maintenant belle et bien acquise et la restructuration du transport sur la COA pratiquement achevée après trente années d'une transition parfois délicate. Avec de nouveaux partenaires et de nouveaux principes d'organisation, l'Afrique peut ainsi espérer maintenant prendre pleinement sa place dans les circuits de la mondialisation.

BIBLIOGRAPHIE

AfriqÉducation, n° 96 du 30 octobre au 14 novembre 2001, p. 32-33.

AUPHAN E. ; BARRE A. ; CHENAIS M. et MARCADON J., 1997 – Les transports. Paris, A. Colin/Masson.

BASSAYI A.P., 1994 – Les sociétés de lignes régulières dans les échanges maritimes entre l'Europe et l'Afrique occidentale. Nantes, Université de Nantes, 337 p. (Thèse de Doctorat de Géographie).

CHARLIER J., 1994 – L'essor portuaire de Cotonou. *Transports*, n° 366, p. 235-245.

CNUCED, 1992 – Séminaire international sur la desserte portuaire des pays sans littoral.

Dunkerque, Port autonome de Dunkerque, 461 p.

CORNIER G. et VILLERS C., 2003 – Sagas maritimes, cent ans d'armateurs de France. Marines Éditions, 140 p.

Dossiers ports. Marchés Tropicaux et Méditerranéens, Paris, vol. 58, n° 2997, 18 avril 2003, p. 779-806.

FAURE F.E., 2000 – L'Afrique occidentale et le commerce maritime. Contribution à l'étude de la conteneurisation des échanges maritimes et du développement du multimodalisme. Nantes, Université de Nantes, 604 p. (Thèse de Doctorat de Géographie).

KABO N.S., 1985 – La politique des transports maritimes des États membres de la Communauté Économique de l'Afrique de l'Ouest. Brest, Université de Brest-Bretagne occidentale, 187 p. (Thèse de Doctorat de Droit).

Le grand dossier : Transport maritime, destination Afrique. *Jeune Afrique l'Intelligent*, Paris, n° 2161, 10-16 juin 2002, p. 53-64.

Transports maritimes, le potentiel africain. *Le Marin*, Hors Série, juin 1995, 63 p.

Le mouvement dans le ferroviaire, le portuaire et l'aérien (et) Baisse de régime au Port autonome d'Abidjan. *Marchés Tropicaux et Méditerranéens*, Paris, vol. 50, n° 2875, 15 décembre 2000, p. 2552-2555.

NDJAMBOU L.E., 1998 – Le transport maritime dans le cadre de la relation entre la France et les pays membres de la Conférence Ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (CMEAOC/TM). Bordeaux, Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 440 p. (Thèse de Doctorat de Géographie).

NGARINA I., 1992 – Droit d'accès à la mer et liberté de transit des États africains sans littoral. Paris, Université de Paris I Panthéon - Sorbonne, 756 p. (Thèse de Doctorat de Droit).

Port autonome d'Abidjan : le poumon économique reprend son souffle. *Marchés Tropicaux et Méditerranéens*, Paris, vol. 59, n° 3042, 27 février 2004, p. 426 et 428-429.

ROUGERIE G., 1964 – La Côte-d'Ivoire. Paris, Presses Universitaires de France, 128 p. (Coll. « Que Sais-je ? », n° 1137).

SASSA F., 1992 – La coopération maritime en Afrique noire, contribution à l'étude des transports maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre. Nantes, Université de Nantes, 356 p. (Thèse de Doctorat de Droit).

VERLAQUE C., 1975 – Géographie des transports maritimes. Paris, Doin Éditeurs, 437 p.

VIEL H., 1996 – Les transports terrestres en Afrique de l'Ouest. *Marchés Tropicaux et Méditerranéens*, n° 2657, p. 2147-2162.

NOTES

1.Ndjambou L.E., 1998, p. 102.

2. La Fédération du Mali en est un exemple. Réunissant dès mars 1959, le Sénégal, le Soudan (Mali actuel), le Dahomey (Bénin actuel) et la Haute-Volta (Burkina Faso actuel), cette communauté des territoires est remise en cause à l'initiative de la Haute-Volta et du Dahomey. Réduite finalement aux deux seuls États du Sénégal et du Soudan, elle éclate après l'accession à l'Indépendance, le 20 juin 1960, des pays concernés. La tension qui en résulta entre les États devait perturber le trafic ferroviaire, révélant du même coup les risques de l'enclavement.
3. Jeune Afrique l'Intelligent, n° 2161, du 10 au 16 juin 2002, p. 64.
4. 100 F CFA équivalent à 0,65597 e.
5. En conditions normales, le port d'Abidjan aurait dû traiter 18 millions de tonnes en 2002. Mais en raison des tensions politiques locales, le trafic a péniblement atteint 16,4 millions de tonnes contre 17,2 millions de tonnes en 2001, soit un manque à gagner de plus de 600 millions de francs CFA et une baisse significative des activités connexes (transit, manutention, consignation...).
6. Ndjambou L.E., 1998, p. 102.
7. Si les considérations nationalistes ne l'avaient pas emportées sur le projet initialement formulé dans les années 1950, un port bénino-togolais aurait vu le jour à la frontière des deux États.
8. AfriqÉducation, n° 96, du 30 octobre au 14 novembre 2001, p. 32.
9. L'Ouest du Burkina Faso est mieux relié au port d'Abidjan, l'Est à celui de Cotonou (fig. 1).
10. CNUCED, 1992, p. 403.
11. SAGA : Société Anonyme de Gérance et d'Affrètement. Voir plus loin.
12. SDV : SCAC-Delmas-Vieljeux.
13. Pour Auphan E. et al. (1997, p. 146), la logistique vise à une gestion optimale des flux de marchandises, grâce à une parfaite maîtrise des circuits qu'elles empruntent depuis le producteur jusqu'au destinataire final.
14. Bassayi A.P., 1994, p. 238.
15. En raison de la multitude des compagnies qui représentent aujourd'hui les intérêts de la SCAC-Delmas-Vieljeux dans la région, dont certaines ont un sigle commercial différent de celui de l'entreprise, nous avons été amenés, pour simplifier, à parler de « réseau d'agences Bolloré ».
16. Faure F.E., 2000, p. 332.
17. Pour dénoncer le cartel formé par ces armements européens, alliés aux compagnies maritimes africaines membres de la Conférence Ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les Transports Maritimes (CMEAOC/TM), la Commission de Bruxelles, voulant par ailleurs supprimer les systèmes de réservation de fret mis en place par les partenaires pour non respect du règlement communautaire 4056 du 22 décembre 1986 relatif à la concurrence entre les sociétés maritimes et des articles 85 et 86 du Traité de Rome, condamna dès 1992 les sociétés maritimes européennes à de fortes amendes, dont 105 millions de FF pour le groupe Bolloré. C'est à partir de là, la fin des monopoles sur la côte occidentale d'Afrique.
18. À l'exemple du groupe Bolloré, celui de A.P. Möller intègre l'ensemble des sites sur lesquels est présente cette société, de même que les entreprises partenaires.

RÉSUMÉS

Avec les indépendances et l'éclatement des grandes fédérations coloniales, l'AOF et l'AEF, l'ancienne Afrique française a vu naître un certain nombre d'États souverains sans contact avec la mer et du même coup dépendant pour leurs relations avec l'extérieur, d'autres États riverains du golfe de Guinée. D'où les efforts développés par ceux-ci en vue de capter les trafics et le souci inversement des pays enclavés de desserrer à tout prix la position de monopole qu'ils s'étaient arrogée de facto. L'échec des compagnies de navigation nationales apparues après 1960 et les développements de la conteneurisation, en permettant à des groupes étrangers de s'imposer, ont cependant depuis peu contribué à compliquer le jeu en établissant de nouvelles contraintes, mais elles sont dans ce cas plus techniques que politiques. L'objet de cet article est de faire le point sur l'état de la question à partir des relations des ports d'Abidjan et de Cotonou avec les États enclavés de leur arrière-pays, le Mali, le Burkina Faso, le Niger et plus marginalement le Tchad, et de montrer les efforts développés par quelques gros opérateurs du commerce maritime pour tisser les réseaux modernes de leur logistique.

Shipping and hemmed in states in West Africa: Port policies and commercial structures in Abidjan and Cotonou. With the emancipation of the african territories and the end of the great colonial federations, AOF (French West Africa) and AEF (French Equatorial Africa), the old french Africa have given birth to a number of new states without any link with the sea and consequently under the control of other states opening out on the gulf of Guinea; hence the efforts made by seaboard states to intercept their traffic and the concerns of hemmed in states because of the lack of sea outlet to get rid of that monopoly. The final failure of national african navigation companies appeared in the sixties and the development of container traffic, enabling new foreign shipping companies to emerge in this area, have been recently complicating the regional economic game by imposing new constraints; but they are in that case more technical than political. The purpose of this article is to take stock from the point of view of two african ports, Abidjan (Ivory Coast) and Cotonou (Benin), in relation with some hemmed in states like Mali, Burkina Faso, Niger and to a lesser extent Chad, and to show the efforts made by some big foreign companies to weave the modern network of their logistics.

INDEX

Keywords : container traffic, hemmed in states, Ivory Coast, railways, road network, seaboard boundaries, transport agents

Mots-clés : Abidjan, Bénin, Bolloré, Burkina Faso, Compagnie Maritime Belge, conteneurisation, Cotonou, Delmas, enclavement, Maersk, Mali, Niger, port, réseau routier, Safmarine, SAGA, SCAC, transitaire, transport maritime, voie ferrée

AUTEUR

LÉANDRE EDGARD NDJAMBOU

Assistant en Géographie, Université Omar Bongo du Gabon