

La compétition portuaire pour la desserte des territoires enclavés. Le cas de Cotonou (Bénin).

Port competition in landlocked countries accessibility.
The case of Cotonou (Benin).

Messan LIHOUSSOU
Université du Havre¹

Résumé

La compétitivité d'un port est fortement liée à sa capacité à se projeter dans l'arrière-pays. Les ports ont accès aux systèmes de distribution du fret intérieur à travers les corridors de transport qui constituent le paradigme dominant de la desserte de l'arrière-pays. Mais la performance de ces corridors, aussi bien comme instrument de la fluidité logistique que comme moteur de développement socio-spatial, appelle l'hypothèse selon laquelle leur efficacité dépend de la création de nœuds sur les axes, lieux d'implantation de terminaux intérieurs, dénommés ports secs. Les terminaux intérieurs joueraient un rôle déterminant dans l'élargissement des aires de marché portuaires et amélioreraient leur capacité de pénétration de l'arrière-pays. C'est ce que cette recherche scientifique se propose de vérifier dans le cas du port de Cotonou, vu l'importance du trafic qui y transite, en provenance et à destination des pays dits enclavés. Ce champ d'application paraît intéressant, lorsque l'on pourrait comprendre le degré de compétition que se livrent les ports ouest-africains et les différents projets régionaux de relance des chemins de fer.

Mots clés : compétitivité portuaire, corridor, terminal intérieur, accessibilité de l'arrière-pays, port de Cotonou.

Abstract :

Port competitiveness highly depends on its inland accessibility. Port terminals gain access to inland distribution systems through the main axes of the corridor, which is the main paradigm of the hinterland accessibility. Then, we assume that corridors reliability could depend on hubs location upon axes, hub so call inland terminal or dry port. Inland terminals may have an important role in enlarging port market areas through enhancing hinterland penetration capacity. It's what this research aims to tackle with respect to high transit traffic from and to landlocked countries through the port of Cotonou. Our research field seems interesting thanks to West African interport competition and rail projects for multimodal transport.

Keywords: Port competitiveness; corridor; inland terminal; hinterland accessibility; port of Cotonou.

¹ Docteur de l'Université du Havre. Thèse réalisée sous la direction de Benjamin Steck, 2014, *Ports et désenclavement territorial : cas de l'arrière-pays du port de Cotonou*.

INTRODUCTION

La compétitivité portuaire dépend fortement de la capacité des ports à se projeter dans l'arrière-pays (Vigarié, 1979 ; Charlier, 1990 ; Hoyle & Charlier, 1995 ; Huybrechts & al, 2002 ; Notteboom & Rodrigue, 2005 ; Ferrari & al, 2011). Cette projection implique la mise en œuvre de corridors dont le rôle est déterminant pour établir le lien entre les ports et les marchés intérieurs (Debie & Steck, 2001 ; Debie & al, 2003 ; Steck, 2004). Pour que ces corridors soient performants, aussi bien comme instrument de la fluidité logistique que comme moteur de développement socio-spatial, on peut émettre l'hypothèse selon laquelle leur efficacité dépend de la création de nœuds (Bavoux & al, 2005) sur les axes (Lombard & Ninot, 2013), lieux d'implantation de terminaux intérieurs, dénommés ports secs (Roso & al, 2009, Rodrigue & al, 2009 ; Rodrigue & Notteboom, 2010). Telle est bien la politique entreprise par les États littoraux de l'Afrique de l'Ouest et les opérateurs mondialisés, dans leur volonté de desservir les vastes marchés intérieurs. Le port de Cotonou (PAC) constitue un terrain propice pour vérifier cette hypothèse, car il dessert, en concurrence avec les autres ports de la Côte Ouest Africaine (COA), un vaste arrière-pays, constitué de trois États sans façade maritime, le Niger, le Mali et le Burkina Faso (Charlier & Tossa, 1996 ; Ndjambou, 2004). Les acteurs économiques de ces pays dits enclavés développent des stratégies, pour obtenir de meilleures offres logistiques, et mettent ainsi en compétition les ports. Ces stratégies intègrent l'efficacité des corridors et des ports secs dans l'accès aux marchés intérieurs, tout aussi important que la compétitivité du passage portuaire.

Ce système territorial complexe, que constituent le port, le corridor et le terminal intérieur, subit cependant les effets de multiples dysfonctionnements, qui en limitent l'efficacité. En Afrique de l'Ouest, l'intégration régionale est toujours présentée comme un horizon à atteindre, mais la défense des souverainetés nationales continue de prédominer, en dépit des nombreuses institutions de concertation mises en place et des discours politiques des États (Lombard et al, 2014). Un tel paradoxe freine la performance des corridors. On peut émettre une nouvelle hypothèse selon laquelle l'absence de régimes douaniers harmonisés et de convergence fiscale ou le non-respect du règlement n°14 de l'Union Economique et Monétaire de l'Afrique de l'Ouest (UEMOA), relatif à la charge à l'essieu, limitent les échanges commerciaux officiels entre États voisins.

Pour valider les hypothèses énoncées, il faut affronter une difficulté particulière aux terrains africains, celle des statistiques. Les statistiques africaines sont considérées comme peu fiables. Ainsi, les données collectées auprès des autorités portuaires sont-elles à relativiser, car chaque structure tend à surévaluer son potentiel, dans le but d'afficher une position plus avantageuse. A l'inverse, les statistiques officielles des échanges internationaux sous-évaluent les flux. Des travaux antérieurs (Igué, 1993, 2010) ont démontré qu'il y a une croissance soutenue des échanges entre les peuples transfrontaliers, au sein des regroupements sociaux, ethniques ou religieux, grâce à la porosité des frontières. Ces échanges commerciaux échappent en grande partie aux administrations étatiques, donc à toutes les statistiques officielles. C'est pourquoi, nous avons complété ces statistiques par des entretiens semi-directifs auprès de différents acteurs (autorité portuaire de Cotonou ; transitaires, opérateurs de terminaux et compagnies maritimes ; chargeurs et transporteurs routiers ; compagnie ferroviaire ; populations et collectivités locales le long du corridor Cotonou-Niamey). De plus, des visites guidées des installations portuaires et de l'Organisation Commune Bénin-Niger des Chemins de Fer (OCBN) contribuent à réduire significativement ce biais méthodologique.

C'est dans cette perspective que nous présenterons d'abord le PAC dans la compétition entre les ports ouest-africains. Puis nous analyserons la croissance de son trafic depuis sa mise en service, en insistant sur sa fonction de transit pour les États enclavés. Nous aborderons enfin les limites de sa compétitivité et nous présenterons les termes du débat sur l'importance capitale de la mise en opération de terminaux intérieurs comme instrument de relance de cette compétitivité.

I- LE PORT DE COTONOU DANS LA COMPETITION ENTRE PORTS

Plusieurs auteurs ont déjà abordé la question de la compétition entre les ports africains (Hoyle & Charlier, 1995 ; Huybrechts & al, 2002 ; Steck, 2004). Cette rivalité se déploie avec une acuité sans cesse accrue, au fur et à mesure que les taux de croissance des États de la sous-région s'élèvent, et ce, quelles que soient par ailleurs les prises de position officielles qui prônent la nécessité d'une coopération entre les ports au nom de la solidarité interrégionale (AGPAOC).

Dans l'économie marchande mondialisée, la concurrence entre acteurs économiques s'impose comme une sorte d'impératif indiscutable. L'idée selon laquelle il existerait des territoires d'échanges enclavés captifs des ports ancrés dans la mondialisation maritime est dépassée. Les arrière-pays ouest-africains sont exemplaires de cette évolution. Naguère encore, le Mali, le Burkina-Faso, le Niger dépendaient de tel ou tel port, créé par la colonisation dans une logique territoriale de pénétration intérieure et de captation des ressources, encadrée par le pouvoir politique. Désormais, ces États deviennent de plus en plus des enjeux de compétition économique pour l'ensemble des ports qui cherchent à y prendre des parts de marché, dans une tendance continue à la croissance des flux, dissociés des souverainetés héritées et désormais installées. C'est une vigoureuse compétition qui anime les politiques des autorités portuaires pour la capture des trafics destinés aux territoires intérieurs et aux États privés de littoraux. Dans le même temps, ceux-ci ont bien compris que, de leur position d'Etat enclavé reçue comme une péjoration de leur situation, ils pouvaient tirer argument pour mettre en concurrence les ports, devenus, par un retournement de perspective, des solliciteurs et non plus des maîtres imposant leur loi.

1- Une hausse des trafics inégale

Le port de Cotonou dessert un arrière-pays commun aux principaux ports ouest-africains, incluant trois États enclavés, le Niger, le Mali et le Burkina Faso, ce qui l'amène à évoluer dans un environnement très concurrentiel. Cette compétition interportuaire peut être analysée à partir d'une comparaison entre les trafics totaux des ports ouest-africains, Abidjan, Conakry, Cotonou, Dakar, Lomé et Tema (Tab.1) et de leurs trafics de transit sur la période allant de 2004 à 2010 (Tab.2). L'absence de données fiables pour les ports du Nigeria et tout particulièrement pour le port de Lagos, limite certes la portée de l'analyse, encore que son rôle dans la desserte des territoires enclavés concernés par l'étude, semble très faible, au vu des quelques statistiques disponibles et des affirmations des opérateurs économiques régionaux.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Croissance
Abidjan	17770	18662	18856	21378	22080	22633	22484	27%
Tema	11288	12637	11371	8868	9182	7710	9432	-16%
Dakar	9375	9905	8552	10036	10000	8743	10271	10%
Conakry	5676	6087	6243	5804	6912	5948	6876	21%
Cotonou	3969	5153	5369	6152	6998	6698	6959	75%
Lomé	3299	3452	3531	4429	4937	6121	6895	109%
Total	51377	55896	53922	56667	60109	57853	62917	22%

Source : Auteur d'après les statistiques des autorités portuaires 2004-2010

Tab.1- Trafics totaux 2004 - 2010 (1000 t)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Croissance
Abidjan	530	762	1002	1278	1016	1258	1038	96%
Tema	764	875	870	844	866	509	447	- 41%
Dakar	403	402	544	574	664	700	939	133%
Conakry	46	128	85	91	81	93	91	98%
Cotonou	1242	2041	2474	2849	3414	3248	3886	213%
Lomé	1095	1221	1394	1862	2093	1814	2357	115%
Total	4080	5429	6369	7498	8134	7622	8758	115%

Source : Auteur d'après les statistiques des autorités portuaires 2004-2010

Tab.2 -Trafics de transit des ports de 2004 à 2010 (1000t)

Compte tenu des taux de croissance mesurés, il apparaît nettement que Lomé, d'une part, et Cotonou, d'autre part, bien que dans une moindre proportion, ont connu une croissance des trafics supérieurs à la moyenne des autres ports du littoral ouest-africain. Des statistiques plus récentes, bien qu'incomplètes, démontrent la force de cette dynamique tout à fait significative de la capacité de ports de taille modeste à se frayer une place enviable dans le concert des grands ports. Ces grands ports qui font l'objet de toutes les attentions, dans la logique dominante de la massification des trafics et de la révolution des systèmes d'organisation du transport maritime fondé sur la logique « *hubs and spoke* », s'appuient en fait sur un réseau de ports intermédiaires sans lesquels ils ne parviendraient pas à assurer leur propre dynamisme.

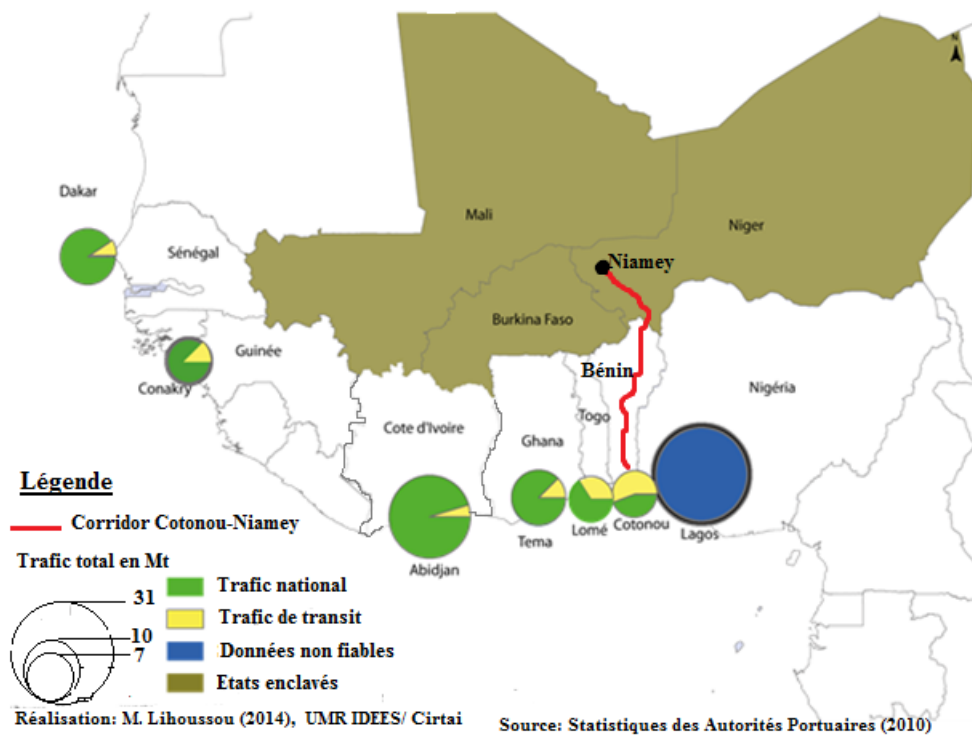
Tout en rappelant le premier rang de Lagos comme port de la Côte Ouest africaine, avéré malgré les défaillances des données statistiques, c'est Abidjan qui fait figure de port leader pour l'ensemble des ports retenus par l'étude. Tema et Dakar suivent (Fig.1).

Si l'on prend en considération les seuls trafics de transit, la hiérarchie n'est plus la même : le port de Cotonou est au premier rang, talonné par celui de Lomé, loin devant les ports d'Abidjan et de Tema (Fig.2). Un tel constat appelle de plus amples analyses, et en particulier une recherche sur les performances de Cotonou dans sa capacité de répondre aux attentes des opérateurs économiques des Etats enclavés.

2- Cotonou dans une lecture de la spécialisation portuaire

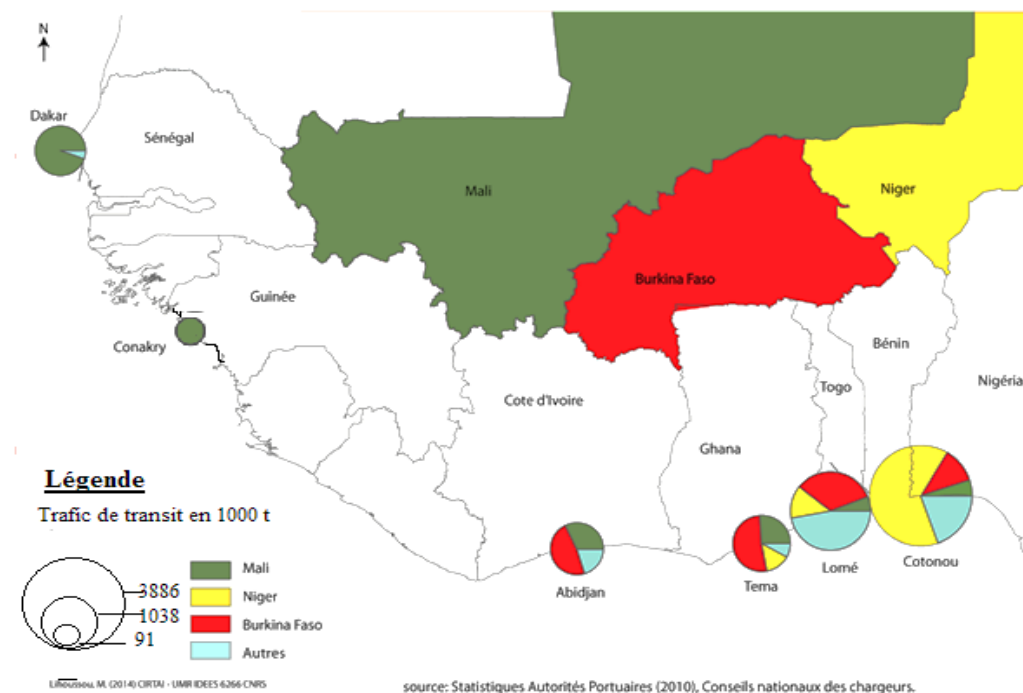
Démontrer à partir des statistiques globales, la place de Cotonou dans le traitement des flux en transit vers les Etats intérieurs appelle des approfondissements. Le recours à la méthodologie mise en œuvre par J. Charlier (1990) se révèle fécond. Celle-ci permet d'évaluer le poids du trafic de transit d'un pays considéré par un port intégré au sein d'un système portuaire, et vice-versa. En s'appuyant sur les données du trafic de transit portuaire en provenance et à destination des pays enclavés étudiés pour les années 2009 et 2010, sont calculés des indices d'orientation portuaire pour ces pays : les indices synthétiques et généralisés (Tab.3). Plus la valeur est élevée, plus le port considéré est impliqué dans la desserte des Etats enclavés.

De cette analyse des indicateurs de spécialisation, il est possible de formuler quelques constats. Le Burkina Faso et le Mali tirent parti de l'offre d'ouverture que représentent les ports par lesquels ils peuvent commercer, quoi qu'il en soit des conjonctures singulières qui peuvent perturber l'écoulement des flux, comme la crise qui a secoué la Côte d'Ivoire entre 2004 et 2011. Mais il est tout aussi important de souligner combien certains ports sont dépendants de leurs clients intérieurs. Dakar et Conakry sont très dépendants du Mali, alors que les autres ports sont moins dépendants d'un Etat particulier.



Source : Auteur d'après les statistiques des autorités portuaires de 2010

Fig.1-Trafics des ports ouest-africains



Source : Auteur d'après les statistiques des autorités portuaires de 2010

Fig. 2- Le port de Cotonou, un port de transit

Ports	2009				2010			
	Mali	Burkina Faso	Niger	Indice généralisé	Mali	Burkina Faso	Niger	Indice généralisé
Conakry	5,05	0	0	6,05	4,87	0	0	5,87
Dakar	4,35	0	0	5,35	4,57	0	0	5,77
Cotonou	0,20	0,38	2,14	2,56	0,24	0,44	2,04	2,36
Abidjan	1,62	1,83	0	2,45	1,56	1,90	0	2,46
Tema	1,31	1,98	0,47	1,82	1,26	2,10	0,45	1,91
Lomé	0,25	1,33	0,43	1,62	0,29	0,44	2,04	2,36
Indice généralisé	9,88	4,73	5,24	19,9	9,73	5,09	5,14	20,00

Source : Auteur d'après les statistiques des autorités portuaires pour 2009 et 2010

Tab.3 - Indices de spécialisation et généralisés portuaires de 2009 et 2010

De cette analyse des indicateurs de spécialisation, il est possible de formuler quelques constats. Le Burkina Faso et le Mali tirent parti de l'offre d'ouverture que représentent les ports par lesquels ils peuvent commercer, quoi qu'il en soit des conjonctures singulières qui peuvent perturber l'écoulement des flux, comme la crise qui a secoué la Côte d'Ivoire entre 2004 et 2011. Mais il est tout aussi important de souligner combien certains ports sont dépendants de leurs clients intérieurs. Dakar et Conakry sont très dépendants du Mali, alors que les autres ports sont moins dépendants d'un Etat particulier. Le cas du Burkina Faso s'explique par sa position centrale qui lui permet de partager une frontière commune avec quatre pays côtiers (Côte d'Ivoire, Ghana, Togo et Bénin). Il concentre son trafic sur les ports de Tema, d'Abidjan et de Lomé. Quant au Mali, les violences sociopolitiques de 2004 à 2011 en Côte d'Ivoire l'ont amené à répartir l'essentiel de son trafic entre les ports d'Abidjan, de Dakar et de Conakry. Le Niger s'est moins diversifié avec une domination écrasante et soutenue dans le temps de ses échanges maritimes par le port de Cotonou (Fig.1).

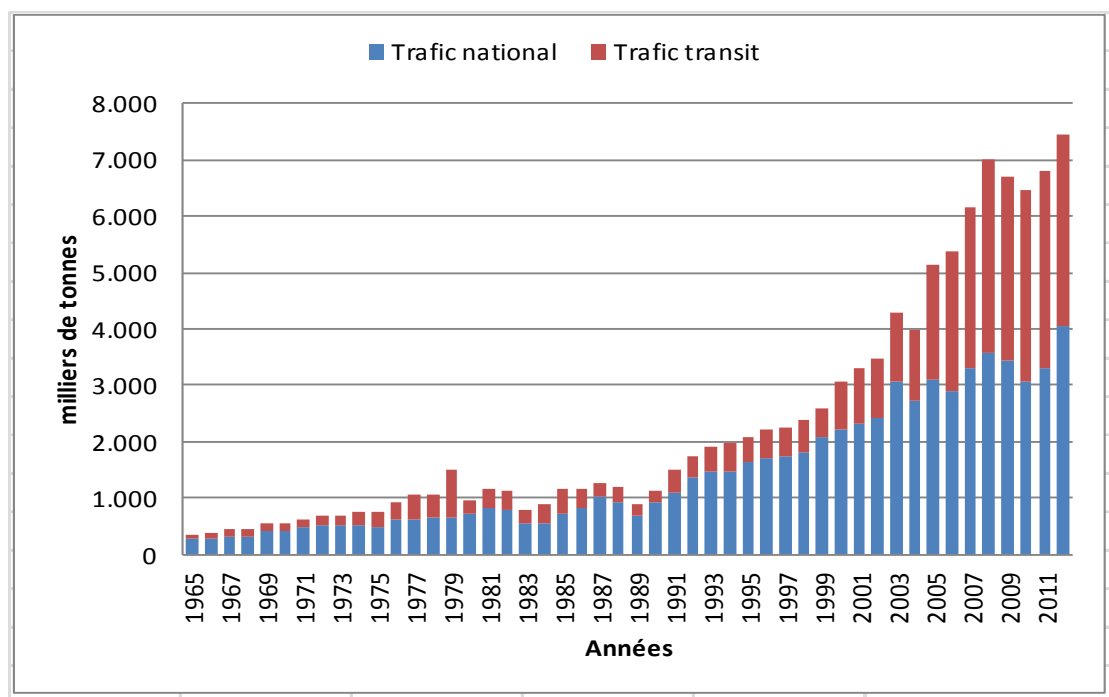
II - COTONOU : CROISSANCE DU TRAFIC DANS UN ENVIRONNEMENT EN EVOLUTION

Dans ce cadre de compétition régionale, Cotonou présente la particularité d'afficher une croissance forte et assez régulière, depuis sa création en 1965, qui témoigne qu'un port de taille modeste *a priori* peut cependant marquer des points et s'affirmer comme un outil de développement régional.

1- Croissance du trafic du port de Cotonou

Après une longue période de relative stagnation (1965-1990), le trafic total du port de Cotonou a connu une croissance plus soutenue entre 1996 et 2007 pour se stabiliser autour de 7 millions de tonnes depuis 2008 (Fig.3). Une brusque accélération s'est opérée en 2014 élevant les trafics à plus de 10 millions de tonnes (PAC, 2015).

Ce qui est singulier dans le cas de Cotonou, c'est la part croissante du trafic de transit dans le trafic total, au point que depuis 2008, il égale le trafic strictement national. Cette croissance rapide du trafic de transit s'explique par la diversification et l'intensification des flux suscités par les consommations accrues des populations des territoires intérieurs.



Source : Auteur d'après les statistiques du PAC 1965-2012

Fig.3- Trafic du PAC de 1965 à 2012

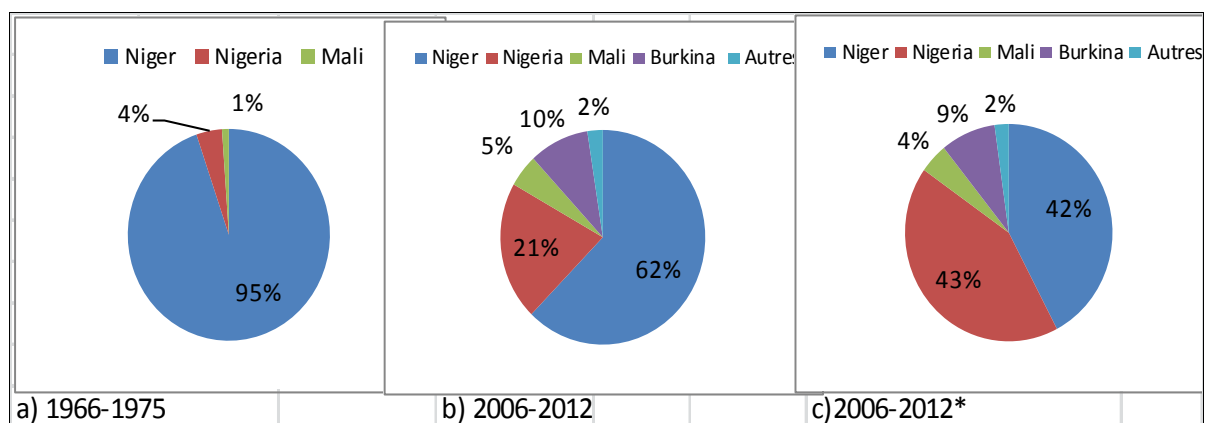
2- Cotonou port de transit

Le Burkina-Faso et le Mali importent essentiellement les hydrocarbures et produits dérivés par le port de Cotonou. Un volume encore modeste du coton burkinabé destiné à l'exportation est acheminé par Cotonou. L'essentiel des trafics de transit est officiellement destiné au Niger dont la quasi-totalité des importations passent par Cotonou mais ce pays exporte peu. Sa poussée démographique d'environ 3,5% en 2010 et une population d'environ 15,5 millions d'habitants en 2010 (Banque Mondiale, 2010), caractérisée par de nouvelles habitudes de consommation, suscitent une augmentation des importations de ce pays. D'autre part, la découverte de gisements de ressources minières devrait conduire à une augmentation substantielle des exportations en provenance de ce pays. Ce qui permettrait d'équilibrer les flux jusqu'alors très dissymétriques.

La situation géographique du port de Cotonou, proche du Nigeria, la plus puissante économie de l'Afrique, semble lui conférer un important avantage sur son concurrent direct, le port togolais de Lomé, et devrait constituer un moteur de son activité pour l'avenir. En fait, c'est déjà le cas. Par-delà les statistiques officielles, qui n'accordent que peu d'importance au trafic avec le Nigeria, une grande partie du transit destiné au Niger concerne la réexportation de produits vers le Nigeria (Djimba, 1998 ; Raballand et Mjekiqi, 2010). Il a été établi que ces réexportations relèvent de filières de contrebande *via* Maradi (Igué, 1993, 2010), visant à contourner les restrictions imposées par l'Etat nigérian. L'importance du trafic nigérian révélée par les statistiques officielles serait en fait surestimée, puisqu'environ 25% de ce trafic est dérouté vers le Nigeria. Il faut y adjoindre environ 10% du trafic national béninois qui entre dans l'ouest du Nigeria par les routes de la contrebande. Ces précisions confortent la position du Nigeria dans le trafic de transit global, désormais à parts égales avec le Niger (Fig.4) et aboutissent à une autre vision que celle des strictes publications officielles.

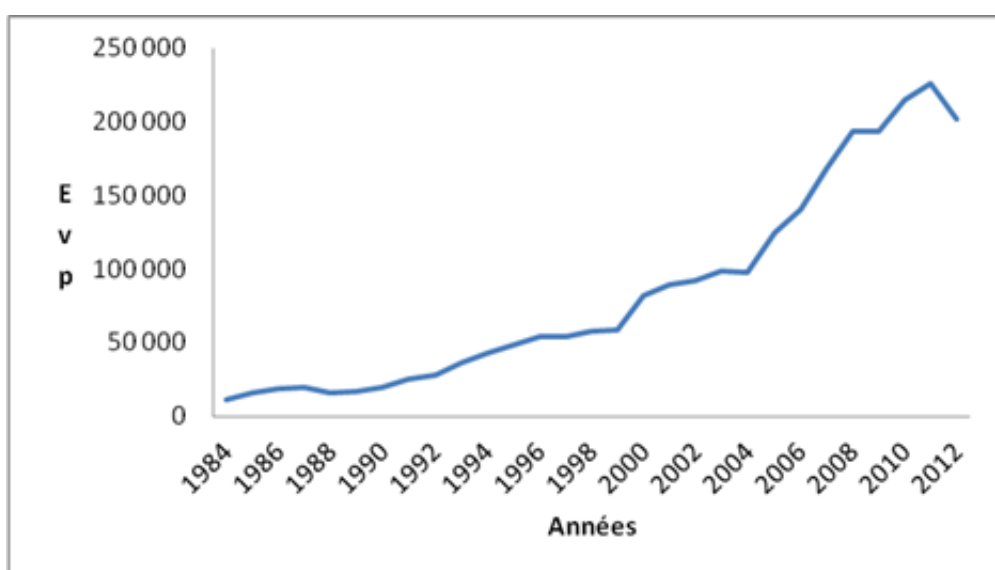
Cette croissance vigoureuse de la part du Nigeria dans les trafics du PAC peut être analysée comme un atout dans sa compétition avec les ports concurrents, parce que les bénéfices qu'il peut tirer de ces échanges lui confèrent les moyens d'investir davantage.

Cette fonction de transit dont la croissance est forte a pour corollaire une nette augmentation du trafic conteneurisé en conformité avec l'évolution du trafic maritime mondialisé. Une telle croissance suscite l'intérêt croissant des opérateurs privés dans la gestion de terminaux portuaires et dans la manutention, preuve d'une réelle confiance dans les perspectives d'avenir. La présence de BAL et de APMT en sont une démonstration. Le trafic est passé de 57 441 evp (équivalent-vingt-pieds) en 1998 à 226 000 evp en 2011. Le taux de conteneurisation s'est élevé à plus de 50% en 2011, ce qui correspond aux tendances mondialement observées (Nathan Associates, 2013). Des événements particuliers peuvent toujours survenir qui modifient temporairement les dynamiques observées sur la longue durée. Par exemple, le trafic conteneurisé a chuté en 2012, en raison du conflit commercial entre le Bénin et le Niger (Fig.5).



* Trafic corrigé pour le Nigeria (+25% trafic nigérien +10% trafic béninois) ; trafic nigérien réduit de 25%
Sources : Auteur, d'après les statistiques de l'autorité portuaire 1966-2012, Boubacar (2011).

Fig.4- Vers une bipolarisation de l'arrière-pays du PAC

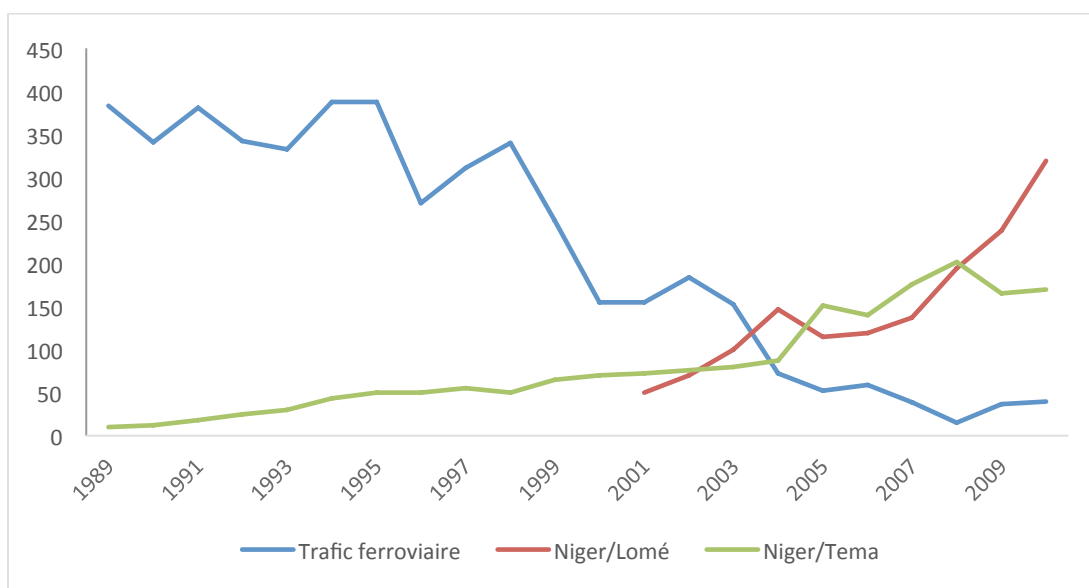


Source : Auteur, d'après les statistiques du PAC 1984-2012.

Fig.5- Evolution du trafic conteneurisé du PAC (1984-2012)

Encore plus symptomatique de la réussite du port de Cotonou dans la sous-région, doit être souligné le dépassement des projections de trafic : les 8 Mt de trafic par an, prévus pour 2020, sont atteints, depuis 2013, et 2014 a même connu un record avec plus de 10 Mt de trafic. Or, ce seuil est à la limite des capacités de déchargement et de chargement du port, impliquant des aménagements nouveaux.

Cette performance du port de Cotonou doit être cependant nuancée, en ce sens que les situations ne sont jamais acquises. A la fin du XX^e siècle, les activités du « terminal intérieur » de Parakou, lié à la voie ferroviaire de l'OCBN, ont contribué au renforcement de la compétitivité de ce port, opérant un volume important de trafic (en moyenne 400 000 tonnes/an dans les années 1990) selon une logique multimodale de complémentarité. Cependant, le trafic ferroviaire a connu une chute brutale, pratiquement une disparition, en raison du manque de fiabilité du service et de la vétusté du matériel, ce qui compromet désormais cet atout. Dès lors, c'est sur la route exclusivement que se joue la compétition, animée par des cartels de transporteurs routiers puissants. Parallèlement à la décroissance du trafic ferroviaire entre Cotonou et Parakou, croissent les trafics routiers vers le Niger à partir des ports voisins de Lomé et de Tema (Fig.6), alors même qu'une partie du trafic ferroviaire se reporte aussi vers la voie routière Cotonou-Niamey. Dans le même temps, au sein des espaces urbains de Cotonou et de Parakou, s'est opérée une délocalisation des installations commerciales depuis la gare délaissée vers les parkings de stationnement. Cela a suscité des flux croissants, source d'externalités négatives pour les populations et en particulier des congestions des voies urbaines, congestions tout aussi préjudiciables à la fluidité des trafics vers l'intérieur.



Sources : Auteur, d'après les trafics de l'OCBN et des autorités portuaires de 1989 à 2011

Fig.6 - Evolution du trafic de l'OCBN et des trafics routiers entre le Niger et les ports de Lomé et Tema

La congestion que provoquent les trafics routiers était devenue un problème majeur pour les responsables urbains mais aussi portuaires de Cotonou. Pour corriger les effets préjudiciables pour le port et la ville de cette congestion, des mesures qui ont été prises ont amélioré la situation. En 2012, l'Autorité Portuaire a introduit des réformes concernant l'opérationnalisation du guichet unique portuaire automatisé (GUP@), qui a contribué à la célérité des opérations d'enlèvement et à la fluidité du trafic en ville et le long du corridor, grâce aussi à l'escorte douanière (Alix et al, 2012). Par ailleurs, la construction d'un parking gros porteurs, dans le cadre du Millenium Challenge Account (MCA) (photo 1),

conjointement à la mise en œuvre d'une politique de sécurité et de sûreté dans l'enceinte portuaire, a permis de réduire le séjour des camions dans le port et d'améliorer la fluidité des acheminements, élément majeur de la compétitivité d'une place portuaire.



Source : auteur, photo prise le 09/08/2013.

Photo 1- Parking gros porteurs d'une capacité de 250 camions dans l'enceinte portuaire

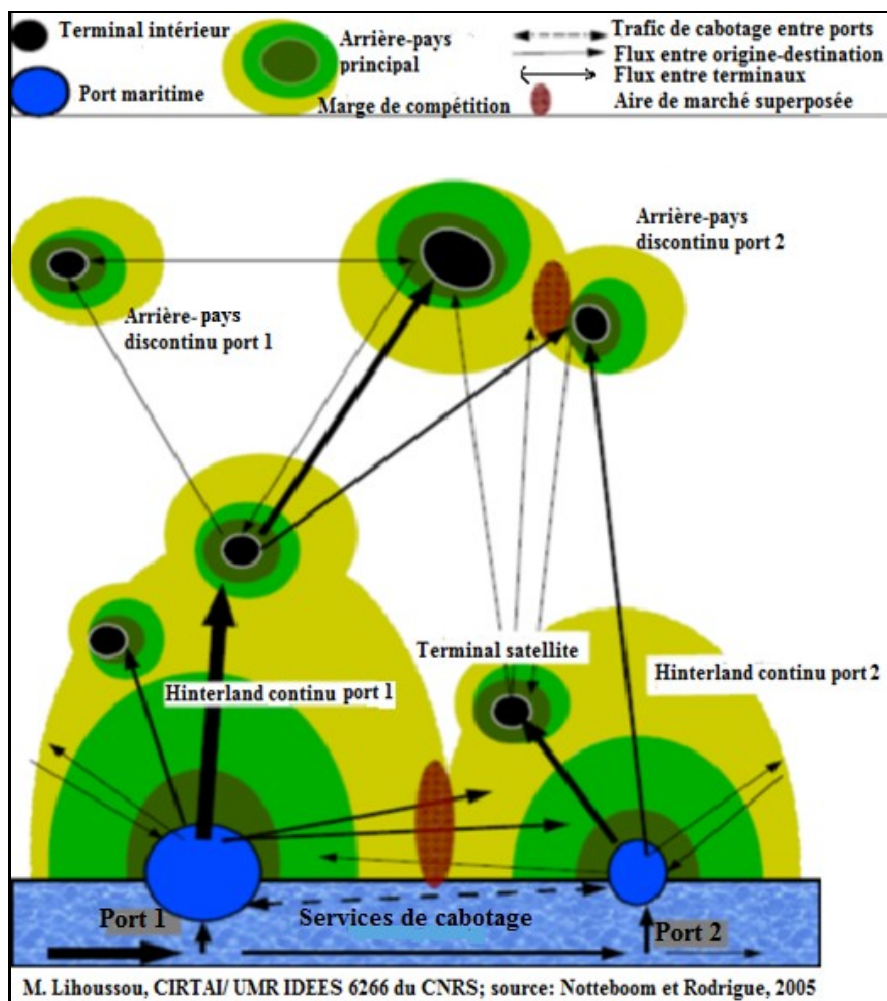
III - LES TERMINAUX INTÉRIEURS DANS LA COMPÉTITION INTERPORTUAIRE

La compétition entre ports de la COA est vive et va croître dans un contexte de croissance économique et des flux. De nombreux travaux, présentés ci-dessous, ont déjà entrepris de modéliser ces évolutions en les replaçant dans une perspective historique étendue. L'une des nouveautés dans l'analyse est la diffusion du modèle des terminaux intérieurs, qualifiés de ports secs. Ce modèle exprime la volonté des acteurs de fluidifier les chaînes logistiques dans des territoires à faible densité des réseaux et encore à faible intensité des trafics. S'appuyant sur des analyses déjà anciennes (Sargent, 1938 ; Morgan, 1951) qui démontrent que l'arrière-pays d'un port est différent selon les produits, ont été élaborés des modèles de développement des connexions avec l'arrière-pays fondés précisément sur la création de terminaux intérieurs permettant d'opérer des regroupements au plus près des territoires de production et de consommation. Ce faisant, d'instrument d'une meilleure maîtrise des flux par les ports dans la compétition qu'ils se livrent, le port sec est aussi un possible diffuseur de développement auprès des populations concernées.

1- Des modèles d'analyse des évolutions

Plusieurs travaux antérieurs à cette recherche ont proposé des modèles d'accès portuaire au marché intérieur (Bird, 1963 ; Taaffe & al, 1963 ; Rimmer, 1977 ; Hoyle, 1988 ; Debie & al, 2003 ; Notteboom, Rodrigue, 2005). Taaffe & al (1963) décrivent en six phases les mutations successives et nécessaires des réseaux de transport au départ des façades maritimes, jusqu'à atteindre la maturité. Hoyle (1988) synthétise en trois étapes une configuration selon laquelle le développement du commerce international est fonction du degré d'intégration des réseaux de transport, maillon déterminant des flux d'échanges. Debie & al (2003) proposent quatre logiques spatiales (d'interface, d'échanges, de croissance et de centralité) qui soulignent l'enclavement, la fragmentation et l'extraversion des États sahéliens, autrefois lieux d'échanges intenses au profit des façades maritimes (Steck, 2004).

Notteboom & Rodrigue (2005) introduisent le concept de régionalisation portuaire selon lequel un terminal satellite («*island formation*») offrirait un avantage compétitif au port dont il relève. Ces auteurs proposent un modèle d'accessibilité plus descriptif des évolutions récentes et futures du jeu concurrentiel dans le système portuaire ouest-africain. Ce modèle décrit les rivalités concurrentielles entre ports ouest-africains voisins pour la conquête de l'arrière-pays en postulant l'existence de trois différentes échelles : maritime, arrière-pays continu et arrière-pays discontinu. A l'échelle maritime, on note, d'une part, la distribution de flux en provenance d'un *hub* régional (en l'occurrence le port d'Abidjan) sur les petits ports côtiers, et des services de cabotage maritime entre ports (Lomé et Cotonou par exemple), d'autre part. Avec l'intensité de la compétition interportuaire sur la COA, il y a superposition des aires d'attraction des ports dans les territoires intérieurs. Il y a donc une continuité des flux entre chaque port et son arrière-pays de proximité inscrit dans les pratiques de desserte héritées du passé, mais aussi entre chaque port et l'arrière-pays des ports concurrents, selon un gradient de pénétration fonction de l'éloignement. Il y a également des flux entre chaque port et ses terminaux intérieurs, proches ou lointains, qui en constituent une sorte de projection, par delà les discontinuités d'une distance maîtrisée par le corridor. Dans l'arrière-pays discontinu, il y a également des échanges de flux entre terminaux intérieurs et une superposition potentielle des aires de marchés de ces terminaux. Ces terminaux intérieurs opérés par de grands groupes permettent aux ports d'améliorer leur ancrage territorial grâce à la massification qu'ils autorisent et donc aux économies d'échelle qu'ils permettent (Fig.7).



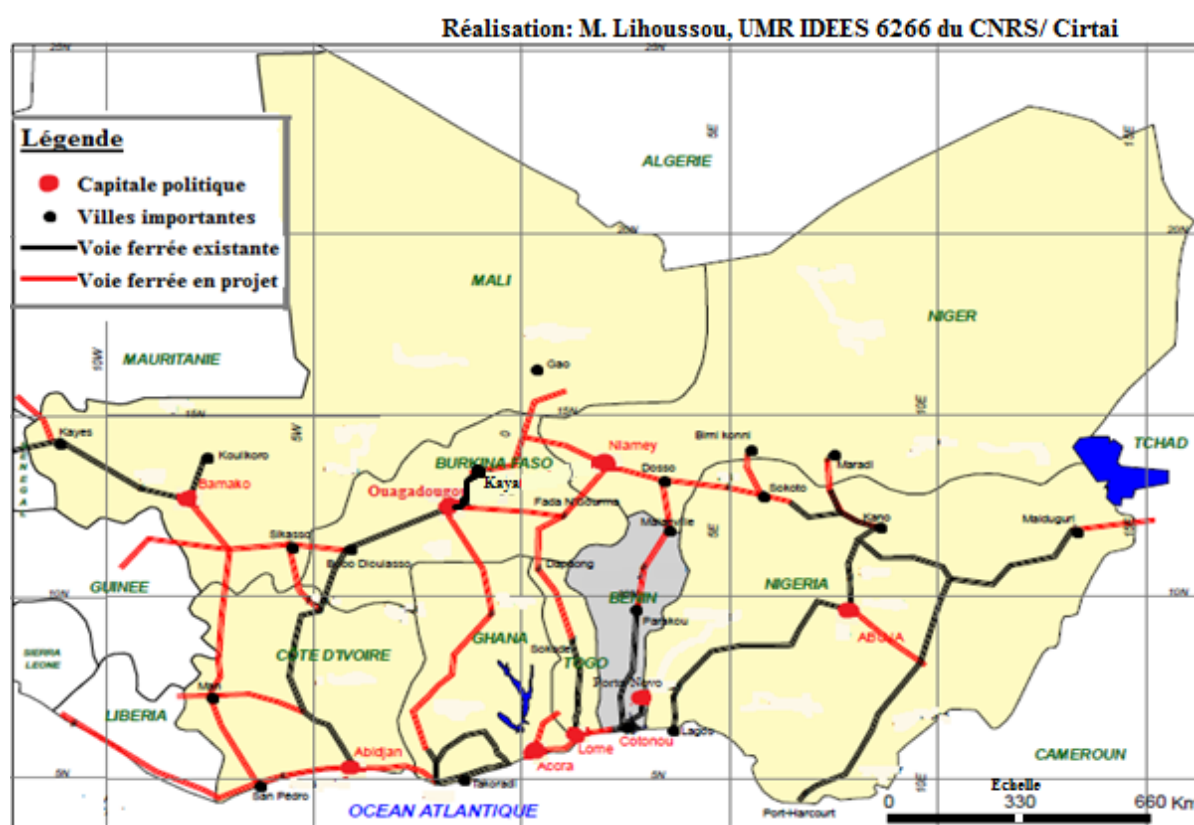
Source : Auteur, adapté de Notteboom et Rodrigue (2005)

Fig.7- Modèle d'accès à la distribution du fret dans l'arrière-pays

2- Les terminaux intérieurs et le retour du ferroviaire

La question qui est soulevée par nombre d'acteurs et par les Etats est celle de la domination de la route dans ces flux, domination que les terminaux intérieurs renforcent pour l'instant du moins. C'est d'abord un enjeu d'efficacité économique mais il y a d'autres composantes de la question à prendre en compte. Par exemple, la dimension environnementale se pose avec une acuité renouvelée, devant les nuisances multiples, les pollutions, les accidents que provoque le trafic routier. Se pose également le problème conjoint de la sécurité et celui de la sûreté. Pour répondre à la sécurisation du trafic face aux braquages répétés, des postes de contrôle (police, douane et gendarmerie) sont installés sur les différents corridors. Mais loin d'améliorer la fluidité du trafic, ceux-ci l'entravent en raison du nombre et du temps de contrôles inutilement élevés, mais également des prélèvements illicites (Lihoussou, 2014). Les travaux de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA), au sein de l'UEMOA, en démontrent régulièrement les méfaits.

Les difficultés du transport routier, quelles que soient les mesures prises et les programmes d'extension du réseau routier goudronné piloté par le NEPAD, au sein de l'UA, conduisent à promouvoir d'autres solutions. Il existe des programmes régionaux d'interconnexion ferroviaire (Fig.8), au sein de la CEDEAO, Africarail et récemment celui de la boucle ferroviaire devant relier Abidjan à Cotonou en passant par Ouagadougou et Niamey (AONC) au sein de l'UEMOA.



Source : Auteur, d'après LARES, 2011.

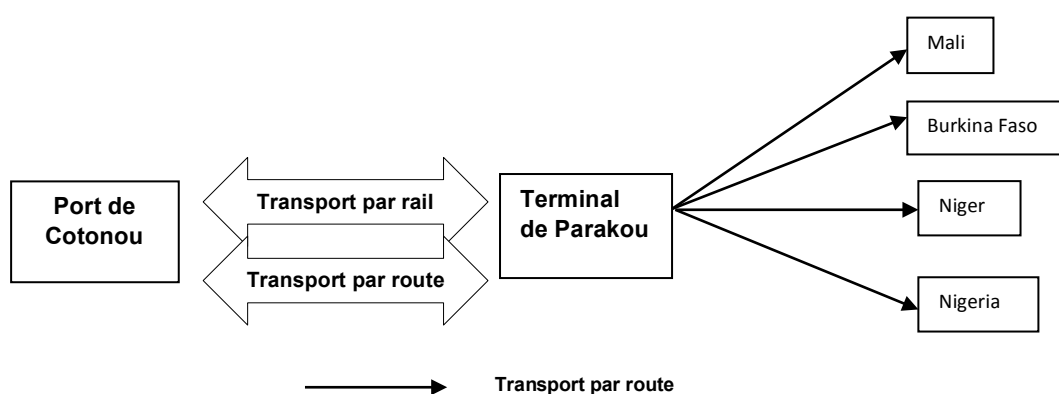
Fig.8- Réseau ferré existant et en projet en Afrique de l'Ouest

Ce projet d'un peu plus de 1,5 milliards d'euros consiste à réhabiliter 1 794 km de réseaux ferrés hérités de la colonisation (Cotonou-Parakou, 436 km et Abidjan-Ouagadougou-Kaya, 1248 km), et à en construire 1 176 km (Parakou-Dosso-Niamey, 625 km et Kaya-Niamey, 398 km), avec la bretelle Dori-Ansongo soit au total 2 970 km. Des prolongements existants et prévus favoriseront l'exploitation des mines de manganèse à Tambao au nord du Burkina-Faso et d'uranium à Arlit (Niger). Toutes les études de faisabilité sont financées par la

Commission de l'UEMOA et autres partenaires depuis 2011. Un consortium, composé de l'État béninois (10%), l'État nigérien (10%), un opérateur privé béninois (20%), des opérateurs privés nigériens (20%) et le groupe Bolloré (40%), désormais concessionnaire de l'OCBN, doit mobiliser le financement pour la réalisation du tronçon Cotonou-Parakou-Dosso-Niamey de ce projet, soit 1,22 milliards d'euros. La compagnie Pan African Minerals du groupe Timis a la charge du tronçon Abidjan-Niamey. Avec la réalisation de ce projet de boucle ferroviaire qui reliera Abidjan à Cotonou, en passant par Ouagadougou et Niamey, le PAC pourrait disposer d'un atout majeur dans sa compétition avec les ports de Lomé et Tema dans la desserte des pays enclavés. En liaison avec les représentations véhiculées à travers nos entretiens respectivement avec le directeur général du port de Cotonou en 2012, le représentant du PAC au Niger en 2013, les autorités et populations locales des territoires traversés en 2013 et toute l'effervescence que suscitent les projets d'infrastructures, l'ouverture des terminaux intérieurs prend encore plus de sens, dans une logique multimodale relativement nouvelle en Afrique. Elle offre la possibilité d'un meilleur accès aux marchés intérieurs, la réalisation des économies d'échelles et la réduction des externalités négatives liées au transport. Ces avantages sont attendus du transport multimodal rail-route (Slack & al, 1996 ; Notteboom, 2004 ; Franc, 2007). Les terminaux intérieurs pourraient collecter et concentrer les flux en provenance et à destination des différentes zones géographiques avec une offre double, route et rail en direction du port.

3- Les projets de terminaux intérieurs de Parakou et de Dosso au service de la compétitivité du PAC

La gare ferroviaire de Parakou a longtemps joué le rôle de terminal intérieur, dans l'acheminement des cargaisons à destination ou en provenance du Niger, du Mali, du Burkina Faso (Charlier & Tossa, 1996) et du nord-ouest du Nigeria suivant une complémentarité bimodale (Fig.9).



Source : Auteur

Fig.9- Solution multi / intermodale à la gare OCBN de Parakou

Outre Parakou, confirmé dans son rôle potentiel de terminal intérieur, le projet de la boucle ferroviaire AONC prévoit l'implantation d'un port sec à Dosso, dans une perspective de relance du rail au sein de l'UEMOA. Ces décisions politiques appellent une vérification scientifique. Nous avons recours à un modèle d'optimisation de flux (Crainic & Kim, 2007) qui utilise les trafics (importations et exportations) du PAC pour l'année 2010, les matrices origines-destinations, les coûts de transport (rail et route) et de manutention (Lihoussou, 2014). Ce modèle peut aboutir à la localisation optimale de terminaux intérieurs le long du corridor Cotonou-Niamey. Pour mettre en œuvre ce modèle, sont retenus comme terminaux potentiels les gares ferroviaires Allada, Bohicon, Dassa-Zoumè, Savè, Parakou, d'une part, et les sites de Kandi, Malanville, Gaya, Dosso, Niamey et Téra, d'autre part. L'application du modèle confirme la pertinence de Parakou, dans l'option d'une rénovation du réseau

ferroviaire actuel. En effet, d'après les résultats obtenus à partir du modèle, le report modal de plus de 70% possible de la route vers le rail sur le corridor Cotonou-Niamey, permettrait de dégager une économie de 82 millions d'euros par rapport à l'option « tout route » (Fig.10). C'est Parakou qui affiche le meilleur résultat.

Le résultat est encore meilleur si l'on intègre la boucle ferroviaire AONC. Dans le cadre de l'ouverture des terminaux de Parakou et de Dosso, on pourrait parvenir à un gain supplémentaire de 30 millions d'euros par an pour un volume similaire (Fig.11).

Ces solutions présentées pourraient contribuer à une baisse significative des coûts de revient aux consommateurs, mais également à une forte rentabilité des activités des acteurs mondialisés (BAL et APMT surtout). Il est donc attendu que cet avantage comparatif dominant suscite un accroissement des flux à travers le PAC et améliore sa position concurrentielle dans la sous-région. D'autres avantages, en termes de rayonnement socioéconomique des villes d'implantation de ces ports secs, de création d'emplois locaux d'où le discours favorable des différents acteurs locaux rencontrés au sujet de ce projet, mais aussi de respect de l'environnement, nourrissent les espoirs de tous les acteurs. Par exemple, l'importance des activités socioéconomiques autour de la gare de Parakou dans les années 1990 (Laviolette, 2007) montre que l'activité des ports secs a des retombées positives sur les villes traversées (Lihoussou, 2014). Par ailleurs, les terminaux intérieurs pourraient faciliter l'évacuation des productions agricoles autrefois très difficile par manque de moyens et d'infrastructures, avec comme impact escompté l'augmentation de la production et de la consommation locales. Cette solution bimodale devrait donc renforcer davantage la position stratégique du PAC dans les trafics vers le Niger et le Nigeria et contribuer, par ailleurs, à l'augmentation significative de sa part des trafics burkinabé et malien. Car le coût de transport par rail est plus compétitif et les entraves techniques sur les corridors de distribution du fret intérieur quasiment nulles.

CONCLUSION

Le port de Cotonou a connu une croissance soutenue de son trafic depuis sa création jusqu'à nos jours. Véritable port de transit, il jouit d'avantages concurrentiels liés à la proximité du marché du Nigeria, à un quasi-monopole sur le marché du Niger en raison de la distance, mais également à la relative stabilité sociopolitique du Bénin. Tout laisse penser à des perspectives de développement harmonieux. A même été lancé le projet de construction d'un second port sur le littoral, un port pétrolier et minéralier à Sèmè-Kpodji.

Mais des conflits liés à la dépendance du PAC vis-à-vis du trafic en transit par contrebande et à la forte concurrence routière favorisée par l'inefficacité du trafic ferroviaire altèrent sérieusement sa compétitivité. Certes, l'introduction des récentes réformes portuaires et douanières a contribué à relancer, pour le moment, le trafic avec le Niger. Ces réformes ont par ailleurs l'avantage de sécuriser les ressources de l'État, d'une part, de promouvoir la traçabilité des flux transfrontaliers, d'autre part. Il reste à les étendre sur toutes les frontières béninoises et veiller à leur application.

Le port de Cotonou peut revendiquer d'être un port leader des trafics avec les Etats sahéliens. Cependant, cette position se trouve de plus en plus fragilisée en raison de la forte concurrence des ports voisins de Lomé et Tema, concurrence favorisée par le déclin du trafic ferroviaire et de nombreux conflits commerciaux. La réalisation du projet de « boucle ferroviaire », qui vise l'interconnexion Abidjan-Ouagadougou-Niamey-Cotonou, avec l'opérationnalisation de terminaux intérieurs, devrait contribuer à l'ancrage de ce port dans son arrière-pays, à la réduction des externalités liées au transport, à la création d'emplois locaux, à la promotion de l'intégration régionale et au rayonnement socio-économique des territoires dits enclavés. La puissance du Nigeria voisin et dont les ports sont saturés devrait y contribuer également, si toutefois le grave conflit qui secoue tout le Sahel n'en limitait les effets.

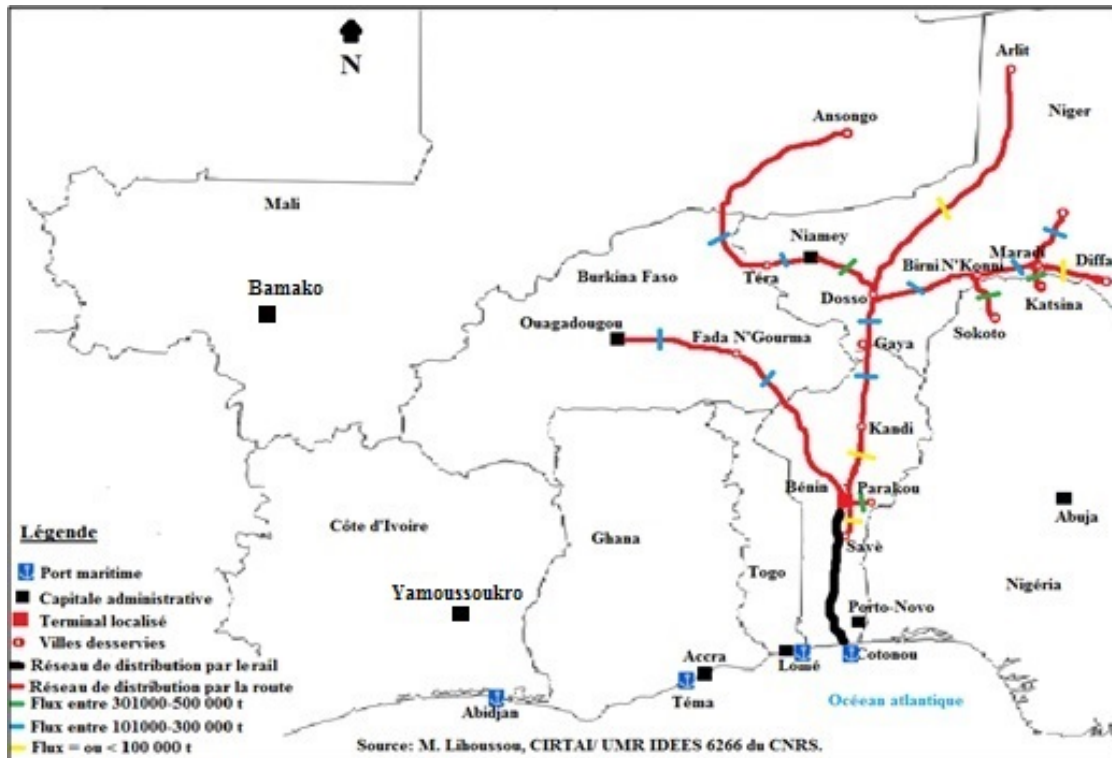


Fig.10- Réseau de distribution de fret avec l'ouverture d'un terminal ferroviaire à Parakou

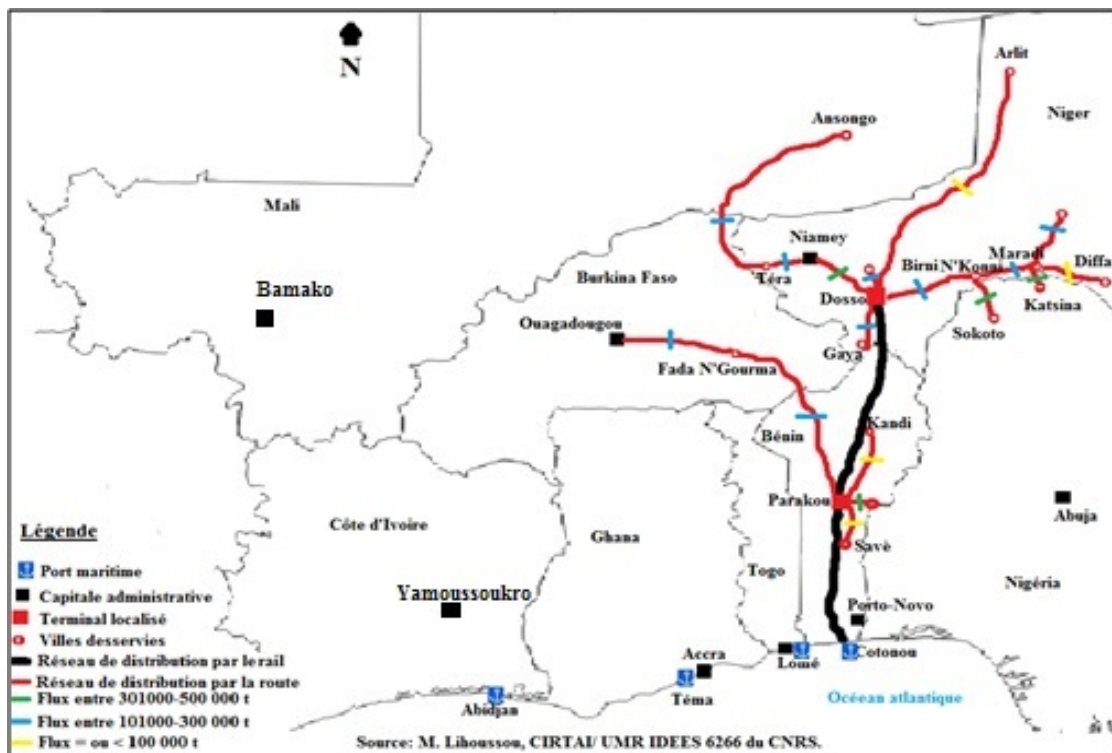


Fig.11- Réseau de distribution du fret avec l'ouverture de terminaux ferroviaires à Dosso et Parakou

Bibliographie

- Alix Y., 2012, Une décennie de conteneurisation en Afrique Subsaharienne, *Note de Synthèse ISEMAR*, n°141, pp. 1-4.
- Alix Y., Grosdidier De Matons J. & Vissiénnon A., 2012, Guichet unique portuaire automatisé : analyse du cas du Port de Cotonou, *Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports*, Articles et études doctrinales n°4, avril 2012, pp. 56-64.
- Bavoux J.-J., Beaucire F., Chapelon L. & Zembri P., 2005, *Géographie des transports*, Coll. U Géographie, Paris, éd. A. Colin, 232 p.
- Bird J., 1963, *The Development of 'any port' in the Major Seaports of the United Kingdom*, Hutchinson & Co., London, 454 p.
- Boubacar A., 2011, *Le Niger et la mer : la diversification des itinéraires*, Bruxelles, Mémoire de MCGT CIEM ULB, 65 p.
- Charlier J., 1990, L'arrière-pays national du port du Havre. Une approche macro-géographique, *L'Espace Géographique*, Tome 19-20, vol.19, n°4, pp. 325-334.
- Charlier J. & Tossa J., 1996, L'arrière-pays international du port de Cotonou, *Bulletin de la Société Belge d'Etudes Géographiques*, vol. 65, n°1, pp. 93-122.
- Debie J. & Steck B., 2001, L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'espace Ouest-africain, In : *L'Espace géographique*, n° 2001/1, pp. 26-36.
- Debie J., Eliot E. & Steck B., 2003, Mondialisation des réseaux de circulations en Afrique de l'Ouest, *Mappemonde*, vol. 71, n°3, pp. 7-12.
- Djimba A., 1998, Landlocked Niger and its Alternative Seaport Access, in Hodder D., Lloyd S. & McLachlan K. (dir.), *Land-locked States of Africa and Asia*, London, Frank Cass, pp. 40-55.
- Franc P., 2007, Intérêt et rentabilité des dessertes terrestres massifiées pour les armements de lignes régulières conteneurisées, *Cahiers Scientifiques du Transport*, n°52, pp.119-142.
- Harding A., Raballand G. & Pálsson G., 2007, *Ports et transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre : les défis à relever*, Document de travail SSATP n°84F, The World Bank, 56 p.
- Hoyle B., 1988, *Transport and development in Tropical Africa*, London: Murray, 56 p.
- Hoyle B. S. & Charlier J., 1995, Inter-port competition in developing countries: an East African case study, *Journal of Transport Geography*, vol. 3, n°2, pp. 87 -103.
- Huybrechts M., Meersman H., Van de Voorde E., Van Hooydonk E., Verbeke A. & Winkelmanns W., 2002, *Port Competitiveness. An economic and legal analysis of the factors determining the competitiveness of seaports*, Antwerp, De Boeck Ltd, 155 p.
- Igué O. J., 2010, Migrations transfrontalières et échanges commerciaux régionaux, in Igué O. J., Fodouop K. & Alok-N'Guessan J. (dir.), *Frontières, espaces de développement partagé*, Collection Maîtrise de l'espace et développement, Vol.8, Karthala, Paris, pp. 77-105.
- Igué O. J., 1993, *Le Bénin et la mondialisation de l'économie : les limites de l'intégrisme du marché*, Paris, Editions Karthala, 310 p.
- Laviolette P., 2007, *La gare ferroviaire de Parakou, la détresse des machines, la prière des hommes*, Louvain, Mémoire du diplôme d'études spécialisées en anthropologie (ANTR 3 DS), Université Catholique de Louvain, 76 p.
- Lihoussou M., 2014, *Ports et désenclavement territorial : cas de l'arrière-pays du port de Cotonou*, thèse de doctorat en géographie à l'université du Havre, 466 p.
- Lombard, J. & Ninot, O., 2013, Des axes et des pôles. Corridors ouest-africains et développement territorial au Mali, *Géotransports*, Transport et développement des territoires, n° 1-2, pp. 191-204.
- Lombard J., Ninot O. & Steck B., 2014, Corridors de transport en Afrique et intégration territoriale en questions, in *La régionalisation du monde, construction territoriale et articulation global/local* (Alia Gana & Yann Richard dir.), Paris : IRMC - Karthala, 272 p., pp. 245-264
- Ndjambou L.E., 2004, Échanges maritimes et enclavement en Afrique de l'Ouest : le cas des ports d'Abidjan et de Cotonou, *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 226-227, pp. 233-258.
- Notteboom T.E. & Rodrigue J.-P., 2005, Port regionalization: towards a new phase in port development, *Maritime Policy and Management*, vol. 32, n°3, pp. 297-313.
- Raballand, G. & Mjekiqi, E. (2010). Nigeria's Trade Policy Facilitates Unofficial Trade and Impacts Negatively Nigeria's Customs Efficiency and Economy. Banque Mondiale.

- Rimmer P., 1977, A conceptual framework for examining urban and regional transport needs in South-East Asia, *Pacific Viewpoint*, vol. 18, pp. 133-147.
- Rodrigue J.-P., Comtois C. & Slack B., 2009, *The geography of transport systems*, London, Routledge, 352 p.
- Rodrigue J.-P. & Notteboom T.E., 2010, Foreland-based regionalization: integrating intermediate hubs with ports hinterlands, *Research in Transportation Economics*, vol. 27, n°1, pp. 19-29.
- Roso V., Woxenius J. & Lumsden K., 2009, The dry port concept: connecting container seaports with hinterland, *Journal of Transport Geography*, vol. 17, n°5, pp. 338-345.
- Sargent A. J., 1938, *Seaports and Hinterlands*, London, Adam and Charles Black, 188 p.
- Slack B., Comtois C. & Sletmo G., 1996, Shipping lines as agents of change in the port industry, *Maritime Policy and Management*, vol.23, n°3, pp. 289-300.
- Steck B., 2004, La mondialisation et le risque de fragmentation territoriale. Le cas d'un État enclavé du sud : le Mali (Afrique de l'Ouest), *Belgé*, n°4, pp. 462-479.
- Taaffe E. J., Morrill R. L. & Gould P. R., 1963, Transport development and underdeveloped countries: a comparative analysis, *Geographical Review*, vol. 53, pp. 503-529.
- Vigarié A., 1979, *Ports de commerce et vie littorale*, Coll.Hachette université, Paris, éditions Hachette, 492 p.
- Banque Mondiale, 2010, *Rapport sur la croissance démographique en Afrique : pays Niger*, The World Bank.
- Nathan Associates, 2013, *Etude des coûts logistiques des couloirs de transport d'Afrique centrale et de l'Ouest rapport final*, 234 p.

Sitographie

- Port d'Abidjan, 2013 : <http://www.paa-ci.org>
- Port de Conakry, 2013 : <http://www.stat-guinee.org/Donnees/structurelle/Communication/transpormaritime.htm>
- Port de Dakar, 2013 : <http://www.portdakar.sn>
- Port de Lomé, 2013 : <http://www.togoport.tg>
- Port de Lagos, 2013 : <http://www.nigerianports.org/AboutUsLagosPort.aspx>
- Port of Tema, 2013 : http://www.ghanaports.gov.gh/GPHA/tema/more_stats.php