

## **Interfaces portuaires et compositions spatiales : instabilités africaines**

*Jean Debrie \*, Sandrine De Guio\*\**

L'évolution généralisée de la fonctionnalité portuaire dans les réseaux mondiaux consacre la dualité entre une logique d'interface et une logique de dépendance. Si le processus de mondialisation situe les ports comme relais centraux de l'interaction généralisée entre les différentes régions, il produit également des dynamiques concurrentielles pour la desserte des arrière-pays continentaux. Les ports ne disposent plus d'aires de marché contrôlées mais s'inscrivent dans des réseaux en mouvement. Il se compose alors des espaces de concurrence animés par les acteurs privés et publics de la desserte portuaire. Et ces espaces semblent obéir à des logiques transnationales débordant les territoires existants de l'action politique. Dans cette production spatiale particulière, les ports africains présentent une situation à la fois d'exemplarité et de spécificité. Interfaces historiques majeures de l'intégration africaine au système économique mondialisé, ils sont actuellement intégrés dans les réseaux d'opérateurs globaux illustrant une recomposition des logiques de desserte des territoires. Il reste que les opérateurs privés adaptent leur stratégie à un environnement spécifique africain instable. Cette adaptation valide des pratiques d'acteurs faites de changements et de fréquentes réorientations stratégiques. Il importe alors d'interroger ces situations portuaires pour préciser l'impact de la desserte maritime sur les espaces africains. L'exemple de l'Afrique de l'ouest permet de questionner l'évolution de la fonctionnalité portuaire marquant la consolidation d'axes mouvants et privés de dessertes et s'opposant à des principes d'aménagement territorial.

### **L'évolution des fonctionnalités portuaires: l'exemple ouest-africain**

Le constat est maintenant bien admis: les ports deviennent des points de réseaux plus que des portes d'arrière-pays plus ou moins contrôlés. L'évolution de la fonction même de «gateway» positionne les ports comme des «pions sur l'échiquier» [Slack, 1996]. Malgré une relation toujours actuelle entre mondiali-

---

\* Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), Arcueil, jean.debrie@inrets.fr.

\*\* École Nationale des Ponts et Chaussées, Paris.

sation et littoralité, malgré une certaine permanence dans les logiques de desserte, il se développe une concurrence portuaire pour la place nodale dans les réseaux. Il est d'ailleurs préférable de parler d'une « mise en concurrence » dépendant d'un ensemble d'acteurs et des relations entre sphères publique et privée. L'exemple ouest-africain illustre parfaitement ce processus de centralisation portuaire, relayé par une logique d'inscription concurrentielle dans les réseaux mondiaux reliant les chaînes maritimes et terrestres.

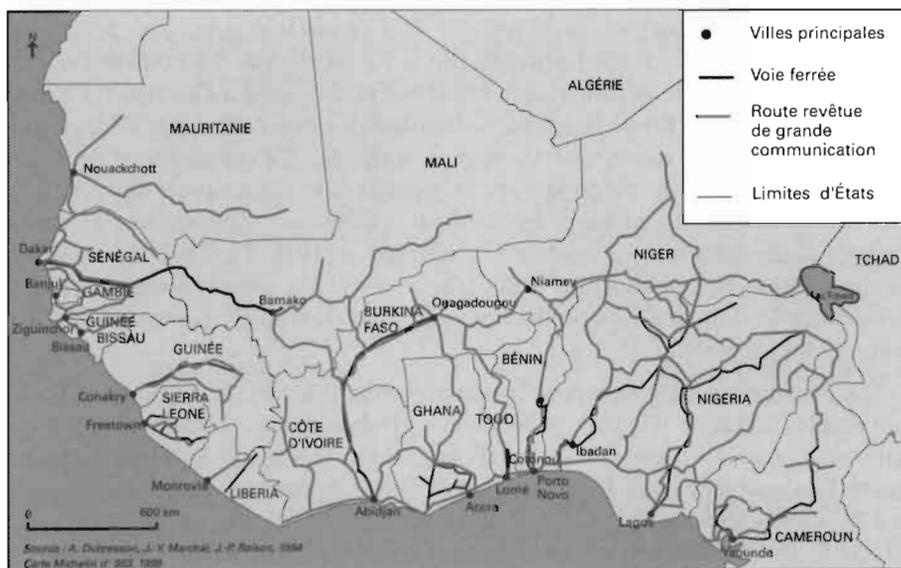
Cette évolution portuaire africaine peut être décryptée en trois temps : une intégration coloniale, un (très) court épisode d'aménagement réalisé au lendemain des indépendances, des stratégies récentes de grands opérateurs privés évoluant dans un cadre libéralisé. Cette chronologie a le défaut de s'exposer aux critiques faites, à juste titre, aux discours enlevant toute historicité propre à une Afrique considérée comme enjeu de puissances étrangères, dénuée de productions endogènes et encore aujourd'hui support d'une forme d'exploitation extérieure. Il n'est pas dans notre propos de concourir à cette vision partielle des dynamiques spatiales et historiques d'un ensemble africain complexe. Mais dans les logiques spécifiquement portuaires, dans cette production d'interfaces, ce sont bien ces actions et intégrations extérieures qui orientent une ouverture littorale.

### *Intégration coloniale et politique nationale : la nouvelle centralité portuaire*

- La création des centralités littorales : rappel historique

L'irruption des Européens sur les littoraux ouest-africains marque l'introduction d'une polarisation portuaire. De la mer à la terre et réciproquement, la logique coloniale s'inscrit dans cet intervalle développant un nouvel espace particulier. En Afrique de l'ouest, elle inverse les orientations dominantes jusqu'ici continentales et adossées à cet espace de circulation qu'est le Sahara. Le support maritime est l'instrument de la continuité des empires européens, faisant basculer alors une majeure partie des flux vers les littoraux. Si le commerce transsaharien n'a jamais cessé d'exister et demeure actif encore actuellement, ce basculement dans l'orientation des transactions marchandes entre l'Afrique et le monde demeure largement dominant aujourd'hui. Des premiers comptoirs coloniaux, initiés dès le XV<sup>e</sup> siècle par la puissance portugaise et relayée par celles hollandaise, française ou encore britannique, à l'émergence d'un système de traite structuré, le dispositif de centralisation littorale se solidifie progressivement. Simple installation ponctuelle au XVII<sup>e</sup> siècle, sans pénétrante intérieure, le système de comptoir évolue en binôme port/voie ferroviaire de pénétration, renforcé à partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle par un dispositif routier. Les ports deviennent alors l'outil de la machine coloniale. Il importe de noter que ce dispositif est conçu selon une stratégie de l'investissement limité. Dans le credo colonial, les colonies doivent rapporter sans coûter. L'héritage de cet épisode historique consiste en quelques ports peu aménagés, quelques voies ferroviaires non reliées entre elles, quelques axes orientés vers l'ouverture littorale. Les exportations d'arachi-

Fig. 1 – Routes revêtues et voies ferrées



de sur l'axe Niger/Dakar, les bananes sur la ligne Niger/Conakry, les cafés, cacao et bois d'œuvre sur l'axe Niger/Abidjan, les plantations de coton, de cacao, les produits miniers des colonies britanniques de la Gold Coast transportés vers Cape Coast sont autant d'exemples de ce système de drainage des marchandises s'appuyant sur des interfaces littorales. La composition territoriale qui suivra les indépendances se développe sans contredire ces polarités portuaires. Certes, dans les cadres hérités, chaque pouvoir devenu national va développer des axes que l'on peut nommer territoriaux dans le sens où ils correspondent à une volonté de relier les pôles régionaux des territoires à construire. Les capitales des États polarisent des embryons de réseaux et quelques axes qui relient les principales villes régionales. Mais l'architecture globale demeure centrée vers l'ouverture littorale, corollaire du fonctionnement des systèmes productifs, des tissus industriels et agricoles qui caractérisent une économie d'extraversion (fig. 1).

Cet aperçu historique succinct ne résume pas la complexité de l'évolution des dynamiques ouest-africaines. Il rappelle simplement la chronologie connue d'une mise en interface progressive des ports et d'un positionnement littoral. Pour illustrer cet aperçu et préciser ce mouvement, un exemple peut être évoqué : la production de ces espaces en forme de corridor (portuaire) que sont le Bénin et le Togo et leur inscription dans l'ensemble régional.

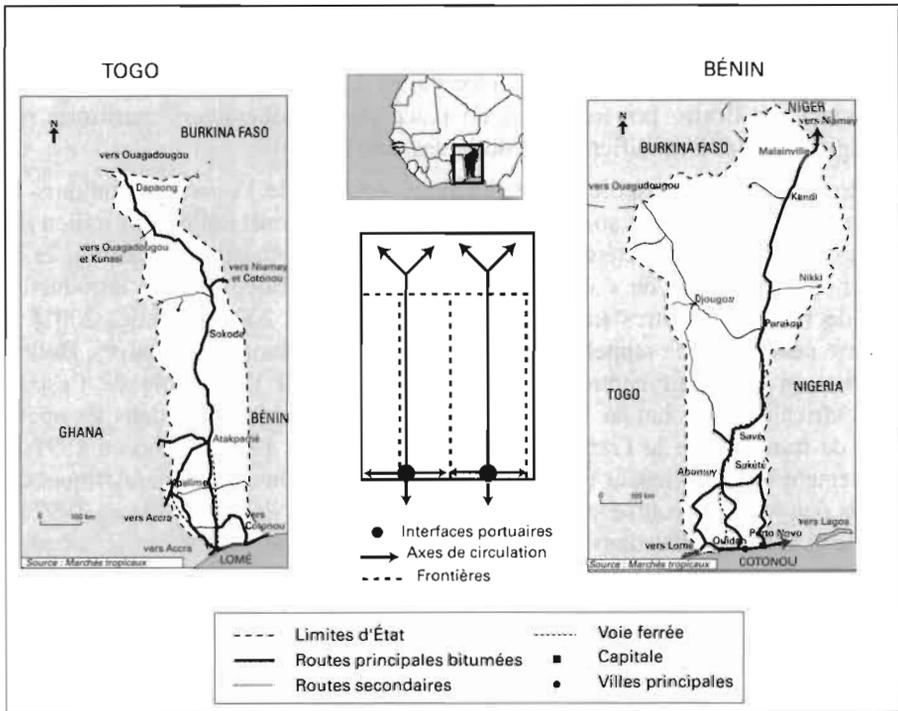
- Le Bénin, le Togo : des espaces portuaires ?

La morphologie des territoires du Bénin et du Togo présente une configuration « d'espaces couloirs » [Antheaume et Arreghini, 1995], exemplaire de l'ouverture littorale assumant les fonctions d'extraversion (fig. 2). La forme digitée de ces

deux États correspond à une matérialisation politique extrême de la logique d'exploitation coloniale dans un contexte concurrentiel. Ancien terrain d'affrontement entre l'Allemagne, la France et la Grande-Bretagne, ces deux États répondent au schéma simplifié nécessaire à l'exploitation. La construction des ports, têtes de pont de la pénétration, est effective dès 1890 à Cotonou (puissance française) et 1904 à Lomé (puissance allemande). Les wharfs sont dès lors intégrés dans un réseau desservant les régions agricoles d'exportation et les lignes ferroviaires s'étendent progressivement suivant une orientation sud/nord. Au Bénin, s'ajoute au réseau côtier Porto-Novo – Cotonou – Ouidah, une extension vers Parakou, dans la zone cotonnière, achevée en 1936. Le Togo voisin suit la même logique et l'architecture pénétrante se construit autour d'axes portuaires permettant le drainage des productions de café (Kpalimé), coprah (Aného) et coton (Atakpamé, Blitta).

La concurrence acharnée pour les terres coloniales entre l'Allemagne (Togo), la Grande Bretagne (Ghana) et la France (Dahomey) a dessiné les territoires nationaux actuels, étriqués, à la superficie limitée: le Togo et le Bénin sont deux micro États coincés entre le Ghana et le Nigeria. Après les indépendances, dans ces frontières léguées, les choix d'aménagement sont restreints. Dans des pays au faible tissu industriel, où les quelques entreprises existantes sont fortement dépendantes des matières premières, présentes uniquement au niveau des ports et des mines, il ne reste guère que l'agriculture – mais les espaces de production sont réduits – et les fonctions de transit. Les politiques nationales vont privilégier le développement des appareils portuaires (ports en eau profonde réalisés dès la fin des années 1960) et des lignes ferroviaires à destination des zones agricoles et des États voisins. 90 % des échanges commerciaux extérieurs du Togo passent ainsi par Lomé, ainsi que 20 % du trafic de l'ensemble Burkina Faso – Mali – Niger, soit environ 500000 tonnes par an. Ces deux États sont devenus des corridors fortement ouverts sur l'arrière-pays sahélien. Dans les schémas d'aménagement, tout comme dans les politiques de transport, sont à la fois privilégiées une consolidation de la «transcôtère» et une ouverture pénétrante vers les pays continentaux: au Bénin, après le bitumage réalisé de l'axe de Malanville vers le Niger, s'achève aujourd'hui celui de Natitingou vers le Burkina Faso. Car si, historiquement, les axes coloniaux sont les voies ferrées, la priorité des politiques de transport, dans la plupart des pays nouvellement indépendants, fut et reste la construction routière. Au Togo par exemple, le réseau routier revêtu a évolué de 568 à 1650 km entre 1970 et 1990. Desservant le port de Lomé, la route nationale 1 traverse longitudinalement le pays en reliant les villes principales. Elle constitue l'axe structurant le territoire et offre une ouverture vers le Burkina Faso, par extension vers le Niger et plus secondairement vers le Mali. Ce dispositif matériel est renforcé par des politiques de développement du transit international telle l'opération «solidarité sur la mer» qui organise un convoi entre le port de Lomé, au terminal du Sahel situé à la sortie de la capitale togolaise, et la frontière du Burkina Faso. La nationale 2, «transcôtère», peut également être qualifiée de «portuaire» dans le sens où elle participe à un axe de

Fig. 2 – Togo et Bénin: orientations



transit courant d'Abidjan à Lagos. Cet axe est un lieu intense de trafic utilisé par des commerçants jouant habilement des différentiels de toute sorte (prix, législation, marché...) produits par les découpages politiques. L'exemple du Bénin est en tout point similaire à celui du Togo. La simple lecture d'une carte des infrastructures précise ainsi les priorités d'investissements: un port, deux axes qui y convergent, l'un continental, l'autre côtier, tous deux à vocation internationale. États couloirs ou corridors, ces deux pays sont alors fondamentalement des espaces de transit [Igue et Soule, 1992] centralisant des interfaces maritimes.

Exemples types, le Bénin et le Togo illustrent une évolution générale ouest-africaine tendant à la constitution de centres littoraux. Ce mouvement, conséquence d'un processus réfléchi multisectoriel (industrie, agriculture, transport), est toujours actif. Les récentes évolutions privatistes, orchestrées par les plans d'ajustement structurel, marquent l'entrée d'opérateurs maritimes et globaux qui concourent au renforcement des dynamiques d'intégration portuaire.

*Stratégies privées et réseau mondial: la sélection portuaire*

Les stratégies récentes de grands opérateurs privés du transport et de la logistique marquent le troisième temps de l'évolution portuaire africaine. Cette évolution (générale à l'ensemble des façades portuaires dans le monde) est facilitée

par la libéralisation progressive de secteurs économiques entiers, imposée par les plans d'ajustement structurel. La logique de ces plans, déclinés en projets sectoriels, délègue progressivement au privé une partie de la gestion de l'investissement portuaire. Aux objectifs imposés de réduction des dépenses publiques, de refonte des cadres fiscaux, budgétaires et monétaires nationaux, répond un espoir de croissance de l'offre privée. Mises en place par les opérateurs maritimes, les stratégies tendent à modifier le jeu de la desserte portuaire.

Le paysage du transport international en Afrique de l'ouest est toujours lié pour une part importante aux stratégies du groupe Bolloré, initiées au milieu des années 1980, premier acteur dans le domaine du transport à destination et au départ de l'Afrique. Il ne s'agit pas ici de refaire l'historique de cette introduction déjà décrit dans d'autres travaux [Raulin et Lecadre, 2000 ; Debrie, 2001]. Il importe néanmoins de rappeler que, par un jeu d'acquisitions successives, Bolloré maîtrise un dispositif centré sur les ports, desservant l'ensemble de l'espace ouest africain. Le rachat en 1986 de la société SCAC, spécialisée dans les opérations de transit entre la France et le continent africain, l'acquisition en 1991 de l'armement Delmas, leader mondial des relations maritimes Europe/Afrique, qui depuis peu mène la course sur la ligne Asie-Afrique de l'Ouest, celle en 1997 du groupe SAGA opérant dans la logistique ouest africaine, ou encore les acquisitions de l'armement OTAL et des filiales africaines AMI du groupe CMB en 1999, constituent l'architecture centrale d'un réseau Bolloré africain. Les ports ouest-africains sont desservis par les armements Delmas/OTAL. Ils sont les points d'entrée d'une intégration verticale des fonctions nécessaires au transport de marchandises. Les activités du groupe s'étendent des travaux de manutention portuaires jusqu'aux concessions ferroviaires, en passant par la gestion de ports et des entrepôts intérieurs. Plus que la description précise de sociétés ferroviaires (SITARAIL sur l'axe Abidjan/Ouagadougou, CAMRAIL au Cameroun), des activités de manutention (plus de 50 % au port de Cotonou par exemple), des pôles intérieurs (exemple du Terminal de Sotuba à Bamako), c'est la logique privée qui mérite d'être relevée. Cette dernière consiste en une double adaptation au contexte africain, caractérisé par une instabilité économique et politique. Dans cet environnement, Bolloré privilégie l'intégration du maritime au terrestre des différentes fonctions nécessaires au transport (première logique d'adaptation) et recherche une situation de monopole (deuxième logique d'adaptation) permettant de maîtriser l'ensemble des dispositifs de transport. Ce plan stratégique est similaire aux théories des marchés instables appliquées sur les marchés boursiers. On maîtrise mieux toute instabilité lorsque l'on détient la totalité d'une chaîne de valeur, qu'elle soit de transport ou financière. Pour consolider ce dispositif monopolistique, Bolloré est également présent dans le secteur des matières premières: exploitation du bois, ou production agricole allant du coton au cacao, position lui assurant un volet permanent de chargement en cas de crise.

Pionnier de cette introduction portuaire élargie aux dessertes terrestres, Bolloré n'est pas resté seul. Le passage à une forme de «duopole» est assuré dans les années 1990 par l'arrivée, dans le circuit portuaire africain, du premier arma-

teur mondial, Maersk-Sealand. Présent dès 1986 dans la desserte des ports de Dakar, d'Abidjan et Lomé, la mise en place d'une stratégie globale est surtout effective à partir de 1992, à la suite de la plainte déposée à la Commission européenne accusant le groupe Bolloré de non respect des pratiques concurrentielles. Si la logique maritime est différente, opposant une stratégie d'intégration d'un segment africain à un réseau mondial global (Maersk-Sealand) à une pratique de niche sur le segment maritime nord-sud (Delmas-Bolloré), le dispositif terrestre des deux armateurs est similaire. Progressivement, Maersk a intégré les fonctionnalités de transport propres aux ports intérieurs, aux entrepôts portuaires, aux terminaux ferroviaires, en proposant une offre terrestre africaine connectée aux ports. À l'instar du produit «BL direct» proposé par le groupe Bolloré, Maersk est capable de fournir une prestation assurant un suivi des conteneurs sur l'ensemble de la chaîne. Les cartes d'offres publicitaires, chez Maersk comme Bolloré, relient la quasi-totalité des ports du «range» ouest-africain aux principaux centres continentaux. Cette offre globale ne correspond pas forcément à une intégration totale des systèmes productifs et à des investissements lourds sur l'ensemble des segments industriels de l'activité de transport. On le verra plus en avant dans la réflexion sur l'impact spatial de ces stratégies portuaires privées, le réseau de desserte est aussi léger et mouvant que possible pour être susceptible de s'adapter aux réorientations fréquentes des flux dues à un environnement instable.

Après la pénétration coloniale, puis le court relais d'aménagement réalisé par les États nationaux, le troisième temps de l'évolution de la fonctionnalité portuaire est marqué par l'intégration des ports dans les réseaux d'opérateurs privés. Toujours centraux, ces ports dépendent d'opérateurs qui obéissent à des logiques qui dépassent les simples escales maritimes. Ils sont tributaires d'une réévaluation des dessertes intérieures. Dit autrement, ce ne sont pas la Côte d'Ivoire, le Togo, le Bénin, le Mali ou le Burkina Faso qui intéressent les opérateurs desservant les ports d'Abidjan, de Lomé ou de Cotonou, mais des espaces faits de transport de café, de coton, de cacao. Les espaces de desserte composent un type particulier de transnationalité dépassant les cadres territoriaux classiques, espaces de la transaction et du profit qui s'ouvrent par des ports mis en concurrence au sein d'un réseau global d'évacuation. Cette concurrence ne joue plus uniquement sur le maillon portuaire: le convoyage, les facilitations douanières, l'état du réseau routier et ferroviaire prennent de l'importance. L'exemple de la desserte des pays continentaux est éclairant: tous les ports ont ainsi créé des représentations commerciales au Burkina Faso, au Mali et/ou au Niger, pays qui possèdent un office dans les ports (processus parfois en cours) et qui interviennent dans les conseils d'administration. Si les tarifs n'évoluent plus depuis quelques années, c'est sur le suivi des marchandises que se concentrent tous les efforts: Lomé a instauré le dispositif «solidarité sur la mer», Tema réfléchit actuellement, dans le cadre du *Ghana Gateway Project*, à un système de «stick» afin d'éviter les multiples arrêts, contrôles, transferts. La concurrence a lieu également sur la partie terrestre. L'exemple ouest-africain précise donc un modèle

généralisé d'évolution portuaire: le port est une interface majeure de la mondialisation contemporaine, dépendante d'un réseau global intégrant le maritime et le terrestre. Le contexte africain – marqué par une instabilité politique et économique – va néanmoins imposer un certain nombre d'adaptations stratégiques aux grands opérateurs produisant un modèle de réseau spécifique adapté à cet environnement instable.

## **Instabilité ouest-africaine: des axes portuaires fragiles et mouvants**

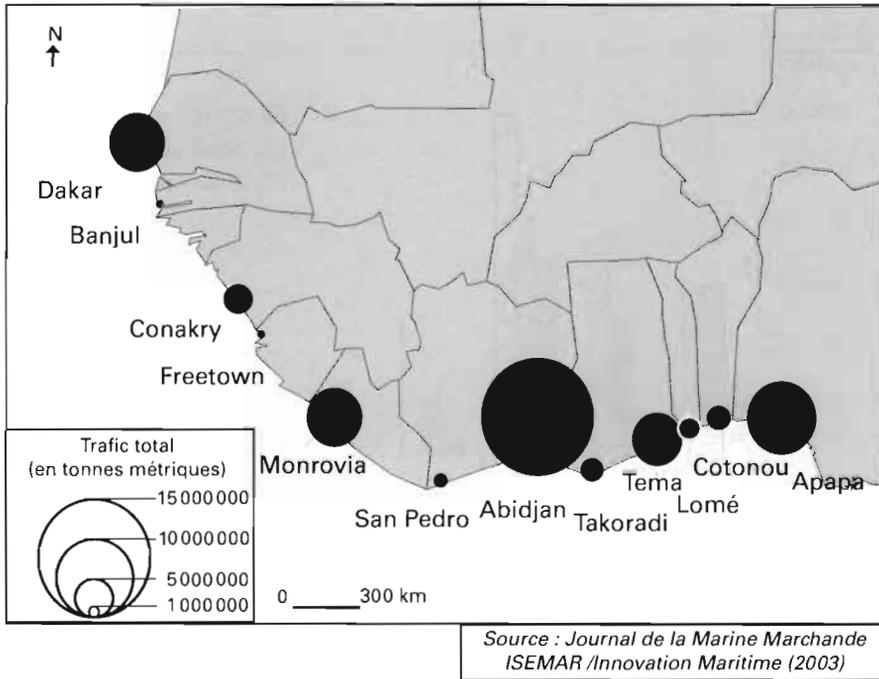
### *Concurrence et bascule portuaires*

Si la carte des volumes portuaires (fig. 3) laisse apparaître des lignes de force à l'échelle ouest-africaine, elle masque les instabilités constantes qui interdisent aux opérateurs maritimes d'appliquer les schémas classiques d'organisation et de sélection de ports pivots. La crise ivoirienne en est l'illustration parfaite, annulant la fonction de plate-forme de redistribution régionale à l'échelle ouest-africaine pour le port d'Abidjan. Pour les opérateurs, dans ce contexte instable qui interdit une concentration des investissements, les ports, à l'exception de celui d'Abidjan disposant de trois portiques lourds à conteneurs et d'une grue mobile de quai, sont en terme d'infrastructures semblables. Très proches géographiquement, ils n'ont plus d'hinterland propre et sont devenus plus ou moins substituables, n'existant plus par eux-mêmes mais par leur présence dans le réseau commercial qui se doit d'être le plus dense possible. L'important est en effet de relier une zone transnationale de production à des points de sortie, quels qu'ils soient et dans toutes les situations, car, du jour au lendemain, un corridor peut se fermer, une crise éclater, des tarifs évoluer. Tous les ports sont alors desservis à la « descente » de l'Europe selon un système de cabotage, et les flux sont modifiables et ré-orientables de manière simple et rapide. Il n'y a pas de disposition particulière à prendre.

Maersk a ainsi un dispositif de suivi des conteneurs dans ses agences nationales, aux postes frontières et, en cas de crise, il n'y a pas de création d'un nouvel axe mais utilisation de manière plus prononcée d'une ligne préalablement existante. Bolloré propose un produit de prise en charge globale du conteneur, « BL direct », rapidement modifiable en cas de problème sur le trajet. Les inversions de flux sont fréquentes et les places portuaires changeantes. Trois exemples, parmi d'autres, peuvent aider à le préciser: l'alternance Dakar-Abidjan pour la desserte de l'arrière-pays continental malien, les stratégies de l'après crise en Côte d'Ivoire, et le cas du port de Takoradi. Ces exemples sont liés et permettent de préciser, sur une période de 10 ans, la logique des inversions de flux.

Longtemps identifié, du moins par les représentants de l'autorité portuaire dakaraise, comme « porte naturelle du Mali », le port de Dakar perd son rôle d'interface principale des exports et imports maliens dans les années 1990. Si, en 1992, le port de Dakar traitait 64 % des flux maliens contre 35 % pour le port d'Abidjan, quatre ans plus tard, la situation s'est totalement inversée et bénéficie

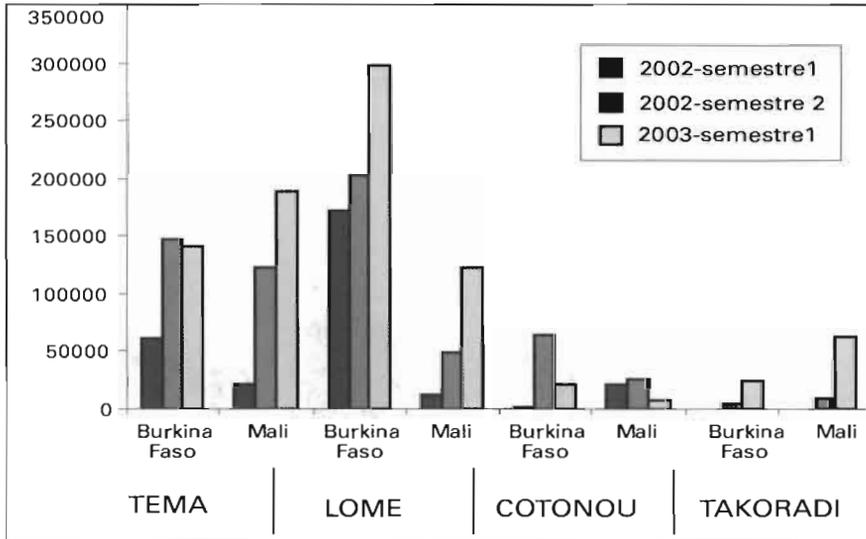
Fig. 3 – Trafic portuaire: Afrique de l'ouest



au port ivoirien qui faisait transiter, en 1996, plus de 60 % des marchandises à destination ou en provenance du Mali. Cette inversion est pour une part importante liée aux dysfonctionnements chroniques rencontrés sur la voie ferrée Bamako/Dakar qui motivent alors un changement de stratégie des chargeurs maliens. D'une façon plus globale, elle tient également à la consolidation progressive du port d'Abidjan durant les années 1990, sélectionné par les armateurs comme point d'entrée et de sortie privilégié d'un espace ouest-africain du coton, du café ou du cacao. On y traitait pour exemple, avant la crise ivoirienne, près de 95 % du coton malien et 70 % du coton Burkinabé. Le port d'Abidjan affirme ainsi une fonction d'interface régionale. Depuis le mois de décembre 1999, avec la crise politique, cette volonté est mise à mal et a même été réduite à néant, en septembre 2002, par la fermeture des axes ivoiriens.

Le trafic bloqué sur l'axe Ferkessedougou/Abidjan, il fallait alors trouver d'autres moyens d'accès à la mer. Les capacités du port de Conakry sont limitées et les dysfonctionnements provoqués par le système douanier freinent le transit portuaire, l'axe ferroviaire Dakar-Bamako est peu compétitif, il reste alors les passages du Ghana, du Togo et du Bénin. La réorientation des flux n'obéit pas à un modèle uniforme. Lomé et Cotonou sont trop éloignés pour les chargeurs maliens et ne constituent pas une voie de sortie véritablement concurrentielle. L'alternative privilégiée est alors celle de Tema dont le trafic connaît

Fig. 4 – Mali et Burkina Faso: crise ivoirienne et évolution des transits portuaires (Tema, Lomé, Cotonou, Takoradi)



Source : autorités portuaires (2003)

une croissance sans précédent (fig. 4). Les flux du Burkina Faso qui transitaient par le rail, avant la crise, à hauteur de 40 % se redistribuent quant à eux sur le Ghana et le Togo. Si les camions peuvent facilement changer d’itinéraire et s’orienter vers Lomé qui était déjà la deuxième option routière (il y avait en effet une politique à plus long terme de diversification des voies mise en place dès les prémices de la crise en 1999) pour le fret ferroviaire, en grande partie redirigé vers le Ghana par camion, il a fallu s’adapter. Les barrières traditionnelles oubliées (monnaie, langue, douane stricte), Tema devient une plate-forme importante de redistribution régionale. Cotonou, trop lointain, en proie à des difficultés de gestion, n’a guère ressenti les effets positifs de la crise ivoirienne, à l’exception d’un export de 12000 tonnes de coton burkinabé détournées à la suite de la congestion du port togolais.

Dernier exemple, la montée du port ghanéen de Takoradi. Elle illustre les modifications extrêmement rapides des logiques de la desserte portuaire. Dans ce contexte géographique particulier de crise, Takoradi a en effet pris un nouvel essor. Petit port local, destiné essentiellement à l’exportation de bauxite, de manganèse et de cacao, il intéresse progressivement les importateurs depuis la crise ivoirienne. Aidés par une réduction de 25 % des frais de port, ils y ont vu un moyen d’éviter l’attente à Tema. Delmas a lancé le mouvement en octobre 2002, intégrant le port dans ses lignes régulières (fréquence limitée néanmoins à un navire par mois transportant de la farine destinée exclusivement à la desserte du Sahel). Mais le port est en réalité petit pour devenir une véritable plate-forme

à l'échelle régionale. Les capacités existantes ne peuvent supporter beaucoup de trafic et par conséquent une politique de sélection drastique est appliquée pour éviter une congestion par trop préjudiciable à ce transit régulier. Le développement de ce « nouveau port » est néanmoins très rapide : le Burkina Faso y possède une représentation, le Mali et le Niger sont en passe de l'obtenir. Le port projeté de construire trois magasins pour pérenniser un tant soit peu ces flux, les travaux étant prévus pour 2004. Apparue brusquement sur la scène continentale, Takoradi ne souhaite en effet pas en disparaître rapidement.

On pourrait multiplier les exemples sans contredire le constat d'une instabilité et d'une évolution rapide des flux portuaires. Ces nouveaux flux semblent présenter deux caractéristiques majeures. Ils sont d'abord identifiés comme transitoires et mouvants par les chargeurs, les transporteurs et même par les autorités portuaires. Tous les opérateurs enquêtés le confirment : après la crise, pour diverses raisons historiques et pratiques, en particulier l'augmentation des coûts de transport imputable aux changements d'itinéraires, une majeure partie des volumes retournera vers les axes originels ivoiriens. Une étude menée en février 2003 par l'Agence Française de Développement (AFD), portant sur les effets de la crise en Côte d'Ivoire sur la réorganisation du trafic de transit dans les ports de Tema, Lomé et Cotonou, informe sur le renchérissement des tarifs de transport dans les circuits de substitution. Les informations recueillies indiquent par exemple, pour un itinéraire Lomé – Bamako, un accroissement de 50 % du tarif de transport par rapport au tarif de l'axe Abidjan – Bamako (unité tonne/CFA). Le report sur la route, à partir de Lomé, de l'acheminement ferroviaire entre Abidjan et Ouagadougou s'est traduit quant à lui, pour un conteneur de vingt pieds, par une augmentation des coûts de 27 %. Le constat est identique pour la déviation vers Tema où l'utilisation de l'axe terrestre Tema – Bobo Dioulasso, en remplacement de l'axe ferroviaire ivoirien, correspond à une augmentation de 103 % du tarif pour un conteneur de vingt pieds (AFD, 2003). Dans le même ordre d'idée, le règlement espéré des dysfonctionnements de l'axe ferroviaire Dakar-Bamako, à la suite de la privatisation, pourrait aboutir à un rebasculé de certains flux sénégalais et maliens sur le port de Dakar. Mais, seconde caractéristique importante, les nouvelles routes inaugurées devraient rester actives et être utilisées de manière secondaire. La logique d'adaptation à l'instabilité se développe par la multiplication des itinéraires possibles. La diversification est alors le corollaire de la fragilité du dispositif d'ouverture portuaire. L'instabilité devient la règle et régit les comportements des opérateurs privés.

### *Interface et dépendance : des axes instables*

On constate finalement l'impossibilité pour les opérateurs d'inscrire et de hiérarchiser dans la durée leur stratégie portuaire. Bolloré et Maersk maintiennent l'ensemble de leurs agences et les services, même sur des axes, pour un temps, désertés. Ainsi, en mai 1999, à Lomé, le directeur de SDV TOGO (Bolloré) révélait que son équipe n'avait traité que 6 conteneurs pour les 5 premiers mois de l'année. Durant cette année 1999, les activités étaient au point mort en

raison de la proximité de l'élection présidentielle au Togo et du climat politique instable qui laissait présager une crise majeure. Dans cette période d'attente plus que d'arrêt, il n'était pourtant pas question de fermer l'agence Bolloré chargée de la redistribution des marchandises vers les arrière-pays continentaux. L'attente fut de courte durée, la crise ivoirienne ayant permis de repositionner le port de Lomé comme interface importante dans la desserte des lignes maritimes de Delmas ou de Maersk. Ce cas a valeur d'exemple: le maintien des dispositifs, même légers, permet une adaptation constante aux modifications des flux. Tout en assurant la nécessaire réactivité des dessertes, cette impossibilité de hiérarchiser les axes les uns par rapport aux autres, et de planifier les investissements prioritaires, influe notablement sur la solidité de la desserte portuaire.

Les autorités des ports ont ainsi vu, dans le processus concurrentiel, leur place modifiée et leur rôle changé. En Afrique, leur principale caractéristique est d'être devenue dépendantes. Dit autrement, le port de Dakar peut développer un ensemble de prestations prioritaires pour le compte des chargeurs maliens, prestations allant d'abattements tarifaires à la mise en place d'entrepôts spécifiquement «maliens» dans l'enceinte portuaire (EMASE), il reste que les difficultés rencontrées dans les années 1990 par l'Organisme Commun de Gestion du Trafic International (OCGTI), chargé des flux internationaux ferroviaires entre le Mali et le Sénégal, annulent toute stratégie portuaire. Le port de Lomé peut développer à partir de 1993, une opération «solidarité sur la mer» susceptible de favoriser le transit international, il ne maîtrise pas les crises politiques périodiques qui réorientent les choix des chargeurs et des armateurs. Le port est dépendant de l'environnement politique, économique et technique qui encadre toute opération de circulation: il est dépendant de la stabilité que seule l'action politique peut garantir, des plans d'aménagements que seuls les bailleurs de fonds peuvent accepter, et des choix et des investissements portuaires que seules les actions privées peuvent opérer.

Les enquêtes, réalisées en 1999 et 2000, et encore plus en 2003 auprès des opérateurs Bolloré et Maersk, posent un diagnostic sans appel: tous affirment que rien ne saurait retenir durablement leurs flux dans un port, si ce n'est un investissement massif dans les infrastructures que l'instabilité interdit. Il existe quelques projets d'investissement importants, notamment à Abidjan. L'extension espérée, et planifiée depuis longtemps, d'un terminal à conteneurs à Locodjoro (sous concession privée) en est un exemple, tout comme le projet du groupe Bolloré de renforcer les capacités de manutention du premier port ivoirien sur le terminal existant de Vridi. Mais le bras de fer qui a opposé, en 2003 et 2004, la Société d'Exploitation du Terminal de Vridi (SETV, filiale de Bolloré) à la Commission d'agrément de manutention portuaire et de consignation maritime, et qui a été marqué par le refus de cette dernière d'entériner la concession privée, témoigne de l'instabilité des projets dépendant des relations changeantes entre sphères politique et privée. En réponse, les autorités portuaires, considérant que plus rien ne dépend d'eux, semblent parfois passives. À Cotonou, bien que Maersk souhaite louer des terrains depuis bientôt cinq ans, le projet n'aboutit

pas. Les capacités d'investissement privées sont pourtant présentes. Ailleurs, dans un contexte de réduction des possibilités de financement public, les ports se cantonnent à un rôle de facilitateur et d'intégrateur terrestre dont profitent les opérateurs privés, Bolloré aménageant ainsi à Tema, à l'extérieur du port, sa propre zone sécurisée pour les marchandises en transit.

Entre la réalité de la desserte qui tend à placer les ports en situation de dépendance et les discours volontaristes des autorités portuaires, l'écart se creuse. Les plaquettes publicitaires sont révélatrices de discours qui cherchent à inscrire les ports dans une position d'interface dominante qui dépasse les cadres territoriaux. Les ports nationaux deviennent une «porte océane», une «plate-forme internationale de transbordement» ou une «porte naturelle régionale» (port de Dakar), un «Hub port à la croisée de nouveaux marchés», un «outil de l'intégration régionale» (port d'Abidjan), ou plus simplement une «plaque-tournante d'un vaste réseau de distribution» et un «outil de l'ouverture sahélienne» (port de Lomé). La nécessité de s'inscrire dans un espace régional est donc bien cernée. La dualité interface/dépendance semble pourtant plus marquée qu'ailleurs, l'évolution vers une desserte portuaire dépassant les cadres nationaux étant liée aux stratégies spatiales des opérateurs privés.

C'est alors la conséquence de ces dispositifs privés de desserte sur l'ensemble de l'espace ouest-africain qu'il s'agit d'interroger. Au regard des évolutions repérées, l'adaptation à l'instabilité propose un schéma mouvant et léger organisé autour de filières d'exportations. Quelques axes interchangeables sont sélectionnés pour l'évacuation du coton, du bois, du café ou encore du cacao, et des points nodaux de regroupement/éclatement sont définis. Ce qu'il importe de noter, c'est bien la spécialisation d'une filière de transport sur un produit particulier. S'organise par exemple une filière du coton construite sur quelques axes d'ouverture portuaire qui prennent appui sur des relais continentaux. Le coton du Mali peut alors être exporté vers Abidjan en étant regroupé à Sikasso, mais également à Tema en cas de crise ivoirienne, et même à Dakar (solution probablement plébiscitée après la privatisation de l'axe ferroviaire), s'il est conteneurisé sur le terminal ferroviaire de Sotuba à Bamako. Le coton du Burkina Faso s'évacue également par des axes substituables les uns aux autres qui se dirigent vers Abidjan, Lomé, Tema ou Cotonou. La répartition des flux sur ces axes pluriels dépend alors de l'environnement politique et économique et des stabilités repérées.

C'est finalement une dynamique de fragmentation qui est proposée par ces pratiques de desserte portuaire. Il n'existe pas un schéma d'ouverture unique, intégrant les chaînes maritimes et terrestres, qui prenne en charge l'ensemble des échanges de l'espace régional. En réalité, des réseaux organisés par filière, reliant les espaces concernés par une production spécifique, se superposent sans toujours se connecter. Les agriculteurs du centre du Bénin l'ont appris à leurs dépens. Ils ont récemment exprimé leur envie de sortir de l'agriculture captive cotonnière. Croyant déceler une demande et voulant réagir à la privatisation mal menée de la distribution d'intrants nécessaires à la culture du coton, ces agriculteurs ont tenté de s'ouvrir à la culture du soja. Cette tentative de diversification

agricole a pourtant été stoppée sans être soutenue ni par les ONG et les bailleurs de fonds, ni par les agronomes ou représentants de l'État. Au regard du consensus général sur la nécessité de diversifier les sources de profits d'exportation, on comprend mal cette absence de soutien. Cette dernière se justifie notamment par l'absence d'une filière de transport du soja organisée et par la difficulté (l'impossibilité?) de mettre en place un nouveau dispositif fiable et diversifié, sachant que celui du coton n'est pas réutilisable pour le soja (en raison de l'état de la demande, des quantités expédiées, des délais et de la collecte). On conseille alors aux agriculteurs de continuer à produire du coton, une filière installée et connue, consolidant alors les anciennes dépendances. En ce sens, il y a bien fragmentation, c'est-à-dire hiérarchisation et spécialisation spatiales, résumée dans une dialectique de l'enfermement (une filière imposée) et de l'ouverture (une intégration aux axes littoraux).

Ce terme d'axes est d'ailleurs ambigu. À partir de la desserte portuaire se développe effectivement un mouvement directionnel général que l'on peut appeler axialisation. Les stratégies privées accentuent en Afrique de l'Ouest les dynamiques d'extraversion économique privilégiant quelques axes portuaires d'ouverture littorale. Selon une définition différente de l'axe qui impliquerait une certaine solidité et structuration, les tendances qui ont été repérées montrent bien que les opérateurs privilégient un type de réseau mouvant et léger, plutôt que des investissements lourds sur quelques axes prioritaires. Simple question de vocabulaire peut-être, elle précise pourtant ce que pourrait être un aménagement des territoires. Si on parle beaucoup de l'intérêt des investissements privés dans l'aménagement des espaces africains, il est évident que l'adaptation à l'instabilité ne privilégie pas une durabilité et une solidité des stratégies des grands opérateurs de transport. Le terme de stratégie qui impliquerait une identification à long terme des actions à mener est d'ailleurs inexact, il s'agit plus de pratiques à très court terme... celui de l'instabilité.

Ces dernières apparaissent de plus en plus floues. La lecture de la presse professionnelle du transport ou des comptes financiers des opérateurs révèle un malaise actuel. Les rumeurs (démenties officiellement) d'une proposition de vente de Delmas à Maersk-Sealand ou au groupe français CMA-CGM, la fermeture des bureaux OTAL à Londres, la chute actuelle des taux de fret sur les lignes maritimes africaines, provoquée par les armateurs asiatiques et surtout chilien (SCAV), sont quelques exemples parmi d'autres qui témoignent d'une fragilité croissante de l'organisation des lignes de pénétration africaine. De l'aveu même des opérateurs privés, il se développe une « navigation à vue » sur des horizons qui ne dépassent pas les deux ans. On peut citer la directrice commerciale d'OTAL qui, dans un récent entretien (*Journal de la Marine Marchande*, juin 2003), parle « d'une flexibilité de services plus que jamais nécessaire dans un contexte d'instabilité politique et économique (...) dans des marchés ouest-africains qui n'ont jamais été faciles ». Le terme de flexibilité est trompeur, il précise surtout la fragilité actuelle des services organisés autour de la desserte portuaire.

## Conclusion: de l'espace au territoire: un problème de temporalité?

Au terme de cette lecture de l'évolution de la fonctionnalité et de la desserte portuaires en Afrique de l'ouest, c'est une contradiction plus générale qui est soulevée. Les dynamiques de la desserte portuaire jouent sur des espaces mouvants et concurrentiels. Les ports ouest-africains illustrent la modification généralisée du rôle des ports, interfaces mises en concurrence dans les réseaux mondiaux des opérateurs. La spécificité africaine se développe par l'adaptation au contexte d'instabilité qui impose aux acteurs de la desserte de développer leurs stratégies sur des temporalités courtes et avec des investissements réduits. Cette spécificité s'éloigne alors des logiques d'aménagement des territoires qui se construisent sur des temporalités longues. Elle pose la question de l'action politique, seule apte à assurer la stabilité nécessaire à la modification des pratiques de desserte plus durables. Elle interroge également le sens des relations possibles entre objectifs publics et privés. Une comparaison entre l'espace «privé» de la desserte portuaire et les projets politiques d'intégration sous-régionale pourrait révéler des intérêts communs. La logique privée ne réside pas évidemment dans une volonté de desserte harmonieuse des territoires. Elle n'est pourtant pas opposée à la recherche d'un espace économique de libre circulation dépassant les cadres nationaux. La convergence entre ces deux projets (politique/privé) n'est possible qu'à l'échelle pertinente ouest-africaine et dépend du contexte global de stabilité.

## BIBLIOGRAPHIE

- ADE AJAYI J.-F., CROWDER M. [1988], *Atlas historique de l'Afrique*, Paris, Éditions du Jaguar, 172 p.
- ALIX Y., VISSIENNON A. [2003] «La desserte des pays enclavés: l'exemple du corridor béninois en Afrique de l'ouest», in ISEMAR (<http://www.isemar.asso.fr/>), Synthèse, n° 57, 4 p.
- ANTHEAUME B., ARREGHINI L. [1995], «Bénin et Togo, espaces couloirs africains», *Mappe-Monde*, n° 1, p. 18-22.
- CHAUVEAU J.-P. [1986], «Une histoire maritime africaine est-elle possible?», *Cahiers d'Études Africaines*, vol. XXVI (1-2), n° 101-102, p. 173-235.
- COUSSY J., HUGON P. [1991], *Intégration régionale et ajustement structurel en Afrique subsaharienne*, Paris, Ministère de la Coopération et du Développement, 307 p.
- DE BENOIST J.-R. [1995], «De l'AOF à l'UEMOA», *Marchés tropicaux et méditerranéens*, n° 2586, p. 81-1188.
- DEBRIE J., ELIOT E., STECK B. [2003], «Mondialisation et configuration des réseaux de circulation en Afrique de l'ouest», *Mappemonde*, n° 71, p. 7-12.
- DEBRIE J. [2001], «Transport et espaces d'entreprise: les stratégies africaines du groupe Bolloré», *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 39, p. 43-54.
- DUBRESSON A., RAISON J.-P. [1998], *L'Afrique subsaharienne: une géographie du changement*, Paris, Armand Colin, 248 p.
- HOYLE B., CHARLIER J. [1995], «Inter – Port Competition in Developing Countries: an East African Case Study», *Journal of Transport Geography*, vol. 3, n° 2, p. 87-103.

- IGUE J., SOULE BG. [1992], *L'État-entrepôt au Bénin. Commerce informel ou solution à la crise?*, Paris, Karthala, 210 p.
- PELISSIER P. [1990], «L'Afrique tourne-t-elle le dos à la mer?», *Cahiers d'études Africaines*, vol. XXXI, n° 117, p. 7-15.
- RAULIN N., LECADRE R. [2000], *Vincent Bolloré, enquête sur un capitaliste au-dessus de tout soupçon*, Paris, Denoel impacts, 328 p.
- SLACK B., STARR J.T. [1995], «Ports as Gateways: a Traditional Concept Revisited», in 5<sup>e</sup> Conférence Internationale Villes et Ports, AIVP Dakar, p. 89-96.
- SLACK B. [1994], «Pawns in the Game: Ports in a Global Transportation System», *Growth and Change*, vol. 24, p. 579-588.
- STECK B. [1995], «Les ports de la côte ouest africaine: articuler la nécessaire ouverture mondiale et l'indispensable aménagement équilibré des territoires» in 5<sup>e</sup> Conférence Internationale Villes et Ports, AIVP Dakar, p. 291-298.