

À H Ñ H Ñ



REVUE DE GEOGRAPHIE DU LARDYMES

**Laboratoire de Recherche sur la Dynamique
des Milieux et des Sociétés**

Faculté des Sciences de l'Homme et de la
Société

Université de Lomé

Àhṣhṣ

Àhṣhṣ : que signifie ce vocable et pourquoi l'avoir choisi pour désigner une revue scientifique ?

Le mot ahṣhṣ prononcé àhṣhṣ, à ne pas confondre avec ahṣhlō, désigne en éwé le cerveau, au propre et au figuré, et aussi la cervelle. Il appartient au champ analogique de súśú "pensée", "idée" ; anyásā "intelligence" "connaissance". Anyásā désigne également la bronche du poisson.

Dans les textes bibliques, anyásā est mis en rapport synonymique avec núnya "savoir".

Mais pour exprimer le savoir scientifique, et la pensée profonde profane, on utiliserait Àhṣhṣ. Voilà pourquoi le vocable a été retenu pour nommer cette Revue de Géographie que le *Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés (LARDYMES)* du Département de Géographie se propose de faire paraître annuellement.

La naissance de cette revue scientifique s'explique par le besoin pressant de pallier le déficit d'organes de publication spécialisés en géographie dans les universités francophones de l'Afrique subsaharienne.

Aujourd'hui, nous vivons dans un monde de concurrence et d'évaluation et le milieu de la recherche scientifique n'est pas épargné par ce phénomène : certains pays africains à l'instar des pays développés, évaluent la qualité de leurs universités et organismes de recherche, ainsi que leurs chercheurs et enseignants universitaires sur la base de résultats mesurables et prennent des décisions budgétaires en conséquence. Les publications scientifiques sont l'un de ces résultats mesurables.

La publication des résultats de la recherche (ou la transmission de l'information ou du savoir est la pierre angulaire du développement de la culture technologique de l'humanité depuis des millénaires : depuis les peintures rupestres d'animaux (destinées peut-être à la formation des futurs chasseurs ou à honorer un projet de chasse) en passant par les hiéroglyphes des Egyptiens jusqu'aux dessins et écrits de Léonard de Vinci (les premiers rapports techniques). L'apparition de techniques d'impression bon marché a induit une croissance explosive des publications, et une certaine évaluation de la qualité était devenue nécessaire. Les sociétés savantes ont commencé à critiquer les publications, qui étaient souvent sous forme manuscrite et lues en public ; ce procédé est la version ancestrale de l'évaluation que nous pratiquons de nos jours. Aujourd'hui, une publication électronique multimédia accessible par un hyperlien, comportant un code exécutable et des données associées, peut être évaluée par toute personne au moyen d'un commentaire en ligne.

Le fait d'extérioriser les concepts de l'esprit des chercheurs et enseignants universitaires, de les consigner par écrit (avec les résultats et observations qui y sont associés), permet une conservation posthume des travaux de ceux-ci et rend leurs résultats reproductibles et diffusables. Certains estiment que cette « conservation externe de la mémoire » est le signe distinctif de l'humanité.

C'est précisément pour parvenir à cette vision holistique de la recherche (et non seulement de ses résultats, dont les plus évidents sont les publications, mais aussi de son contexte), que nous éditons depuis 2007 la revue Ahṣhṣ afin que chaque géographe trouve désormais un espace pour diffuser les résultats de ses travaux de recherche et puisse se faire évaluer pour son inscription sur les différentes listes d'aptitudes des grades académiques de son université.

Puisse sa parution être transmise au sein des enseignants et chercheurs du LARDYMES de génération en génération.

Professeur Koffi A. AKIBODE

À H S H S

Revue de Géographie du LARDYMES

publiée par le *Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés (LARDYMES)* du Département de Géographie, Faculté des Sciences de l'Homme et de la Société, Université de Lomé.

Directeur :

Tchégnon ABOTCHI, Professeur à l'Université de Lomé

Secrétariat de rédaction :

- **Koudzo SOKEMAWU**, Professeur à l'Université de Lomé
- **Martin Dossou GBENOUGA**, Professeur à l'Université de Lomé

Secrétariat administratif :

- **Koudzo SOKEMAWU**, Professeur à l'Université de Lomé
- **Koku-Azonko FIAGAN**, Maître-Assistant à l'Université de Lomé

Comité scientifique :

- **Jérôme ALOKO-N'GUESSAN**, Directeur de Recherche à l'Institut de Géographie Tropicale, Université de Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire
- **Maurice Bonaventure MENGHO**, Professeur Honoraire à l'Université Marien Ngouabi, Brazzaville, Congo
- **Benoît N'BESSA**, Professeur Honoraire à l'Université d'Abomey-Calavi, Bénin
- **Yolande OFOUEME-BERTON**, Professeure à l'Université Marien Ngouabi, Brazzaville, Congo
- **Oumar DIOP**, Professeur à l'Université Gaston Berger, Saint-Louis, Sénégal
- **Odile Viliho DOSSOU GUEDEGBE**, Professeure à l'Université d'Abomey-Calavi, Bénin
- **Henri MONTCHO**, Professeur à l'Université Zinder, Niger
- **Nébié OUSMANE**, Professeur à l'Université à l'Université Ouaga I Pr Joseph Ki Zerbo, Oagadougou, Burkina Faso
- **Céline Yolande KOFFIE-BIKPO**, Professeure à l'Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire
- **Paul Kouassi ANOH**, Professeur à l'Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire
- **Arsène DJAKO**, Professeur à l'Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire
- **Wonou OLADOKOUN**, Professeur à l'Université de Lomé, Togo
- **Tchégnon ABOTCHI**, Professeur à l'Université de Lomé, Togo
- **Joseph Pierre ASSI-KAUDJHIS**, Professeur à l'Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire
- **Placide F. G. A. CLEDJO**, Professeur à l'Université d'Abomey-Calavi, Bénin

- **Koudzo SOKEMAWU**, Professeur à l'Université de Lomé, Togo
- **Follygan HETCHELI**, Professeur à l'Université de Lomé, Togo
- **Kossiwa ZINSOU-KLASSOU**, Professeure à l'Université de Lomé, Togo
- **Padabô KADOUZA**, Professeur à l'Université de Kara, Togo
- **Moussa GIBIGAYE**, Professeur à l'Université d'Abomey-Calavi, Bénin
- **Toussaint VIGNINO**, Professeur à l'Université d'Abomey-Calavi, Bénin
- **Selom Komi KLASSOU**, Professeur à l'Université de Lomé, Togo
- **Bernard FANGNON**, Professeur à l'Université d'Abomey-Calavi, Bénin
- **Tchaa BOUKPESSI**, Professeur à l'Université de Lomé, Togo
- **Adrien DOSSOU-YOVO**, Professeur à l'Université d'Abomey-Calavi, Bénin

Comité de lecture

- **Koudzo SOKEMAWU**, Professeur à l'Université de Lomé, Togo
- **Follygan HETCHELI**, Professeur à l'Université de Lomé, Togo
- **Padabô KADOUZA**, Professeur à l'Université de Kara, Togo
- **Moussa GIBIGAYE**, Professeur à l'Université d'Abomey-Calavi, Bénin
- **Selom Komi KLASSOU**, Professeur à l'Université de Lomé, Togo
- **Tchaa BOUKPESSI**, Professeur à l'Université de Lomé, Togo
- **Ludovic Baïsserné PALOU**, Maître de Conférences, Ecole Normale Supérieure de N'Djaména, Tchad
- **Délali Komivi AVEGNON**, Maître de Conférences à l'Ecole Normale Supérieure d'Atakpamé, Togo
- **Pessièzoum ADJOUSI**, Maître de Conférences à l'Université de Lomé, Togo
- **Vincent MOUTEDE-MADJI**, Maître de Conférences, Université de N'Djaména, Tchad

A ces membres du comité scientifique et de lecture, s'ajoutent d'autres personnes ressources consultées occasionnellement en fonction des articles à évaluer

Photo couverture : Vue partielle du marché aux fétiches d'Akodesséwa à Lomé au Togo
(Crédit M. SOKEMAWU)

Copyright © reserved « Revue À H Ñ H Ñ »

AVIS AUX AUTEURS

La *Revue Àh5h5*, Revue de Géographie du LARDYMES (Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés) diffuse de travaux originaux de géographie qui relèvent du domaine des « Sciences de l'homme et de la société ». Elle publie des articles originaux, rédigés en français, non publiés auparavant et non soumis pour publication dans une autre revue. Les normes qui suivent sont conformes à celles adoptées par le Comité Technique Spécialisé (CTS) de Lettres et sciences humaines / CAMES (cf. dispositions de la 38^e session des consultations des CCI, tenue à Bamako du 11 au 20 juillet 2016).

1. Les manuscrits

Un projet de texte soumis à évaluation, doit comporter un titre (Times New Romans, taille 12, Lettres capitales, Gras), la signature (Prénom(s) et NOM (s)) de l'auteur ou des auteurs, l'institution d'attache, l'adresse électronique de (des) auteur(s), le résumé en français (300 mots au plus), les mots-clés (cinq), le résumé en anglais (du même volume), les keywords (même nombre que les mots-clés). Le résumé doit synthétiser la problématique, la méthodologie et les principaux résultats.

Le manuscrit doit respecter la structuration habituelle du texte scientifique : Introduction (problématique, objectifs, hypothèses compris), Approche méthodologique, Résultats et analyse des résultats, Discussion, Conclusion et Références bibliographiques. Les notes infrapaginales, numérotées en chiffres arabes, sont rédigées en taille 10 (Times New Roman). Réduire au maximum le nombre de notes infrapaginales. Ecrire les noms scientifiques et les mots empruntés à d'autres langues que celle de l'article en italique (*Adansonia digitata*). Le volume du projet d'article (texte à rédiger dans le logiciel word, Times New Romans, taille 12, interligne 1,5) doit être de 30 000 à 40 000 caractères (espaces compris). Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante :

- **1. Premier niveau, premier titre (Times 12 gras)**
- **1.1. Deuxième niveau (Times 12 gras italique)**
- **1.1.1. Troisième niveau (Times 11 gras italique)**
- **1.1.1.1. Quatrième niveau (Times, 10 gras italique)**

2. Les illustrations

Les tableaux, les cartes, les figures, les graphiques, les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis, placé au-dessus de l'élément d'illustration (centré). La source (centrée) est indiquée au-dessous de l'élément d'illustration (Taille 8 gras italique). Ces éléments d'illustration doivent être annoncés, insérés puis commentés dans le corps du texte.

La présentation des illustrations : figures, cartes, graphiques, etc. doit respecter le miroir de la revue. Ces documents doivent porter la mention de la source, de l'année et de l'échelle (pour les cartes).

3. Notes et références

- Les passages cités sont présentés entre guillemets. Lorsque la phrase citant et la citation dépasse trois lignes, il faut aller à la ligne, pour présenter la citation (interligne 1) en retrait, en diminuant la taille de police d'un point.
- Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, ainsi qu'il suit :
 - Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'auteur, année de publication, pages citées (K. Sokémawu, 2012, p. 251) ;
 - Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées).

Exemples :

En effet, le but poursuivi par M. Ascher (1998, p. 223), est « d'élargir l'histoire des mathématiques de telle sorte qu'elle acquière une perspective multiculturelle et globale (...) »

Pour dire plus amplement ce qu'est cette capacité de la société civile, qui dans son déploiement effectif, atteste qu'elle peut porter le développement et l'histoire, S. B. Diagne (1991, p. 2) écrit :

Qu'on ne s'y trompe pas : de toute manière, les populations ont toujours su opposer à la philosophie de l'encadrement et à son volontarisme leurs propres stratégies de contournements. Celles-là, par exemple, sont lisibles dans le dynamisme, ou à tout le moins, dans la créativité dont sait preuve ce que l'on désigne sous le nom de secteur informel et à qui il faudra donner l'appellation positive d'économie populaire.

Le philosophe ivoirien a raison, dans une certaine mesure, de lire, dans ce choc déstabilisateur, le processus du sous-développement. Ainsi qu'il le dit :

Le processus du sous-développement résultant de ce choc est vécu concrètement par les populations concernées comme une crise globale : crise socio-économique (exploitation brutale, chômage permanent, exode accéléré et douloureux), mais aussi crise socioculturelle et de civilisation traduisant une impréparation socio-historique et une inadaptation des cultures et des comportements humains aux formes de vie imposées par les technologies étrangères. (S. Diakité, 1985, p. 105).

Les sources historiques, les références d'informations orales et les notes explicatives sont numérotées en continue et présentées en bas de page.

Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : Nom et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, Titre, Editions, Lieu d'éditions, pages (p.) **pour les articles et les chapitres d'ouvrage.**

Le titre d'un article est présenté entre guillemets, celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une revue ou d'un journal est présenté en italique. Dans la zone Editeur, on indique la Maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre, le nom du traducteur et/ou de l'édition (ex: 2nde éd.).

Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteurs. Par exemple:

Références bibliographiques

AMIN Samir, 1996, *Les défis de la mondialisation*, L'Harmattan, Paris, 345 p.

BAKO-ARIFARI Nassirou, 1989, *La question du peuplement Dendi dans la partie septentrionale de la République Populaire du Bénin : Le cas du Borgou*, Mémoire de Maîtrise de Sociologie, FLASH, UNB, Cotonou, 73 p.

BERGER Gaston, 1967, *L'homme moderne et son éducation*, PUF, Paris, 368 p.

BOUQUET Christian et KASSI-DJODJO Irène, 2014, « Déguerpir » pour reconquérir l'espace public à Abidjan. In : *L'Espace Politique*, mis en ligne 17 mars 2014, consultée le 04 août 2017. URL : <http://espacepolitique.revues.org/2963>

DIAGNE Souleymane Bachir, 2003, « Islam et philosophie. Leçons d'une rencontre », *Diogène*, 202, p. 145-151.

DIAKITE Sidiki, 1985, *Violence technologique et développement. La question africaine du développement*, L'Harmattan, Paris, 153 p.

LAVIGNE DELVILLE Philippe, 1991, Migration et structuration associative : enjeux dans la moyenne vallée. In : *La vallée du fleuve Sénégal : évaluations et perspectives d'une décennie d'aménagements*, Karthala, Paris, p. 117-139.

SEIGNEBOS Christian, 2006, Perception du développement par les experts et les paysans au nord du Cameroun. In : *Environnement et mobilités géographiques*, Actes du séminaire, PRODIG, Paris, p. 11-25.

SOKEMAWU Koudzo, 2012, « Le marché aux fétiches : un lieu touristique au cœur de la ville de Lomé au Togo », In : *Journal de la Recherche Scientifique de l'Université de Lomé*, Série « Lettre et sciences humaines », Série B, Volume 14, Numéro 2, Université de Lomé, Lomé, p. 11-25.

Pour les travaux en ligne ajouter l'adresse électronique (URL)

NOTA BENE

- ✚ Le non-respect des normes éditoriales entraîne le rejet d'un projet d'article
- ✚ Tous les prénoms des auteurs doivent être entièrement écrits dans la bibliographie.
- ✚ Pagination des articles et chapitres d'ouvrage, écrire p. 2-45, par exemple et non pp. 2 45.
- ✚ En cas de co-publication, citer tous les co-auteurs.
- ✚ Eviter de faire des retraits au moment de débiter les paragraphes, observer plutôt un espace entre les paragraphes.

4. Structuration de l'article

Introduction, Méthodologie (Approche), Résultats et analyses, Discussion, Conclusion et Références bibliographiques.

Résumé

Dans le résumé, l'auteur fera apparaître le contexte, l'objectif, faire une esquisse de la méthode et des résultats obtenus. Traduire le résumé en Anglais (**y compris le titre de l'article**)

Introduction (A ne pas numéroter)

Elle doit comporter la problématique de l'étude (constat, problème, questions), les objectifs et si possible les hypothèses.

1. Outils et méthodes (Méthodologie/Approche)

L'auteur expose uniquement ce qui est outils et méthodes.

2. Résultats et analyses

L'auteur expose ses résultats, qui sont issus de la méthodologie annoncée dans **Outils et méthodes** (pas les résultats d'autres chercheurs). L'analyse des résultats traduit l'explication de la relation entre les différentes variables objet de l'article.

3. Discussion

La discussion est placée avant la conclusion. Dans cette discussion, confronter les résultats de votre étude avec ceux des travaux antérieurs, pour dégager différences et similitudes, dans le sens d'une validation scientifique de vos résultats. La discussion est le lieu où le contributeur dit ce qu'il pense des résultats obtenus, il discute les résultats ; c'est une partie importante qui peut occuper jusqu'à plus deux pages.

Conclusion (A ne pas numéroter)

Le texte devra être saisi en Word et enregistré sous version 97/2003 puis envoyé par courriel à : revueahoho@yahoo.fr et yves.soke@yahoo.fr. La Revue *Àh̄h̄* reçoit les articles du 1^{er} mars au 31 juillet, des contributions et paraît deux fois dans l'année : juin et décembre. Un article accepté pour publication dans la Revue *Àh̄h̄* exige de ses auteurs, une contribution financière de 40 000 F CFA, représentant les frais d'instruction et de publication.

NB : Les auteurs sont entièrement responsables du contenu de leurs contributions.

N. D. L. R.

Sommaire

Irissa ZIDNABA

Les migrants internationaux de retour en pays Bissa : entre rester et repartir p. 1-13

Daniel Guikahué BISSOU

Accessibilité routière et niveau d'attraction touristique dans les villages de la région du Sud-Comoé (Côte d'Ivoire) p. 14-24

Abasse SIBABI, Koudzo SOKEMAWU

Acteurs pour l'économie circulaire dans le Grand Lomé au Togo p. 25-40

Louis Dèdègbè AHOMADIKPOHOU

Périurbanisation et gestion des espaces agricoles dans l'Arrondissement d'Allada (Commune d'Allada) au sud du Bénin p. 41-54

Olga Adeline BRISSY

Insalubrité urbaine et lutte contre le paludisme à Katiola (Centre-Côte d'Ivoire) p. 55-65

Paguilamlong KAO, Koku AVOUGLA, Komi N'KERE, Somiyabalo PILABINA

Aménagement de la voirie et transformation des habitations dans la Commune d'Agoènyivé 1 .. p. 66-80

Moussa TOURE, Boubacar Amadou DIALLO, Moussa TELLY

Enjeux de la gouvernance urbaine à Bamako (Mali) p. 81-94

Kouamé Fulgence N'GORAN, Konan KOUASSI, Eric SREU

Évolution des cas de Covid-19 et perturbation des activités de tourisme et de loisirs de nuit dans la ville de Bouaké (Centre-Côte d'Ivoire) p. 95-108

Yerima ADAMOU, Néhémie Laokein MBAINAIMOU, Médard NDOUTORLENGAR

Évolution du maraîchage et dynamique des espaces agricoles sur les berges du confluent Chari-Logone : cas de Kousséri et N'Djaména p. 109-119

Wa Djè Ange Barthélémy ETIEN, Désiré Axel Dabié NASSA

Multiusagers des infrastructures sportives à Abidjan : l'exemple du complexe sportif Jesse Jackson à Yopougon p. 120-136

Zoukifloulou IMOROU, Gnagnimon DANDJESSO, Benjamin S. ALLAGBE

Concurrence interportuaire et desserte de l'arrière-pays international : cas des ports de Cotonou et de Lomé p. 137-151

Yana PATANAKME, Padabô KADOUZA

Dynamique de l'occupation du sol sur la rive gauche de la Kara au Nord-Togo p. 152-162

CONCURRENCE INTERPORTUAIRE ET DESSERTE DE L'ARRIERE-PAYS INTERNATIONAL : CAS DES PORTS DE COTONOU ET DE LOME

Zoukifilou IMOROU

Doctorant

E-mail : zoulki23@gmail.com

Gnagnimon DANDJESSO

Doctorant

E-mail : gnagnimondandjesso@gmail.com

Benjamin S. ALLAGBE

Maître de Conférences

E-mail : ballagbe1@yahoo.fr

Laboratoire d'études des Dynamiques Urbaines et
Régionales (LEDUR)
Université d'Abomey-Calavi (UAC)

Résumé : Sur la rangée ouest-africaine, le transit des marchandises s'exerce dans un environnement hautement concurrentiel. Les pays sans littoral maritime de l'Afrique de l'ouest que sont le Burkina Faso, le Mali et le Niger, ont la possibilité chacun d'utiliser l'un quelconque des ports de la rangée Dakar-Lagos qu'ils mettent en concurrence dans le partage du fret. L'objectif de la présente étude est d'analyser cette compétition à travers les proportions des flux d'échanges qui transitent par les ports de Cotonou et de Lomé en provenance ou à destination de ces pays enclavés.

La méthodologie adoptée est basée sur la collecte des informations à travers la recherche documentaire et les enquêtes de terrain, le traitement de ces informations et l'analyse des résultats. Les données ont été traitées grâce aux logiciels Word et Excel 2010. Les résultats de l'étude montrent que entre 2013 et 2018 pour l'ensemble des trafics de transit des deux ports, 92,06 % de marchandises du Niger ont transité par le port de Cotonou contre 7,94% pour le port de Lomé ; 19,33% de marchandises du Burkina Faso ont transité par le port de Cotonou contre 80,67% pour le port de Lomé ; 69,88% de marchandises du Mali ont passé par le port de Cotonou contre 30,12% pour le port de Lomé ; 93,83% de marchandises du Tchad ont transité par le port de Cotonou contre 6,17% pour le port de Lomé. Ainsi, pour l'ensemble des deux ports, le port de Cotonou a traité 69,37% des marchandises en provenance ou à destination des pays du Sahel contre 30,63% de marchandises traitées par le port de Lomé. Le port de Cotonou se révèle comme un port de transit relativement au port de Lomé.

Mots-clés : Port de Cotonou, port de Lomé, concurrence interportuaire, desserte, pays enclavés du Sahel.

INTERPORT COMPETITION AND SERVICE TO THE INTERNATIONAL HINTERLAND : THE CASE OF THE PORTS OF COTONOU AND LOME

Abstract : On the West African row, the transit of goods takes place in a highly competitive environment. The landlocked maritime countries of West Africa, namely Burkina Faso, Mali and Niger, each have the possibility of using any of the ports in the Dakar-Lagos row that they put in competition in freight sharing. This study focuses on interport competition between Cotonou and Lomé in serving these landlocked countries in the sahel. The methodology adopted is based on the collection of informations through documentary research and field surveys, the processing of this information and analysis of the results. The data was processed using Word and Excel 2010 software. The results of the study show that between 2013 and 2018 for all the transit traffic of the two ports, 92,06% of goods from Niger passed through the port of Cotonou against 7,94% for the port of Lomé. 19,33% of goods from Burkina Faso passed through the port of Cotonou against 80,67% for the port of Lomé. 93,83% of Chad's goods passed through the port of Cotonou against 6,17% for the port of Lomé. Thus for the two ports as a whole, the port of Cotonou handled 69,37% of the goods coming from or going to the countries of the Sahel against 30,63% of goods handled by the port of Lomé. The port of Cotonou turns out to be a transit port relative to the port of Lomé.

Keywords : port of Cotonou, port of Lomé, interport competition, desert, landlocked countries of the Sahel.

Introduction

Dans la sous-région ouest-africaine, le partage colonial du territoire lors de la conférence de Berlin en 1885 s'est traduit par un morcellement territorial qui a créé de « petits Etats » côtiers et trois vastes Etats enclavés que sont le Burkina Faso le Mali et le Niger. Ces pays sans littoral constituent pour les ports de la rangée Dakar-Lagos, un arrière-pays commun dans lequel la concurrence est déloyale (M. S. Agbandjéde, 2015, p. 24). Leur trafic est devenu l'un des enjeux d'une grande rivalité (Aoulou, 1992, cité par M. Viméno, 2006, p. 21). Ayant plusieurs possibilités de choix pour atteindre la mer, ces pays enclavés sont entrés dans une logique de mettre en concurrence les ports. Ce qui contraint ces ports à évoluer dans un

environnement hautement concurrentiel avec à la clé un rôle fondamental que jouent les corridors dans la desserte de l'arrière-pays international. Pour M. Magnan, (2016, p. 269), la qualité de la desserte terrestre des ports et de leur insertion dans l'hinterland sont devenus des facteurs de compétitivité dans un environnement où la concurrence interportuaire s'intensifie.

Dans ce contexte, les rivalités ne cessent de s'accroître entre le port de Cotonou et son voisin immédiat de Lomé distant de 135 km, dans cette course où chacun veut être le véritable port de transit des pays sans façade maritime pour lesquels le secteur des transports constitue un facteur déterminant de leur développement économique. Il se pose alors la question de savoir comment se manifeste cette concurrence dans la desserte de ces pays enclavés du Sahel ? C'est à cette interrogation que la présente contribution essaie d'apporter un éclairage à travers l'analyse de ce phénomène qui se manifeste par l'ampleur de la volumétrie des marchandises échangées grâce aux corridors de désenclavement de l'arrière-pays international de ces ports. Le travail est organisé en trois parties à savoir la méthodologie, les résultats et la discussion.

1. Outils et méthodes

La collecte des données repose sur les principales techniques de collecte à savoir la recherche documentaire et les enquêtes de terrain qui sont complétées par des observations directes sur le terrain. Les recherches se sont appuyées sur la consultation des thèses, des articles, des mémoires et des rapports établis par des structures et organismes nationaux et internationaux qui ont permis d'obtenir des données sur les infrastructures et équipements portuaires, les trafics de navires et de marchandises.

Les enquêtes de terrain ont permis, à travers des entretiens et des questionnaires adressés aux usagers des corridors béninois et togolais, de disposer des informations sur l'état de ces corridors de desserte de l'arrière-pays international. Ainsi, dans le but d'obtenir des résultats représentatifs, la technique d'échantillonnage non probabiliste a été choisie. Dans ce cas, le nombre total des

acteurs interrogés est de 165. Un échantillon de 150 acteurs retenus par choix raisonné et constitué de 80 chauffeurs et 70 transporteurs utilisateurs de ces corridors a été soumis à nos enquêtes que nous avons complétées par des entretiens avec 10 douaniers (7 sur le corridor Cotonou-Malanville et 3 sur le corridor Lomé-Cinkassé) et 5 policiers (3 sur le corridor Cotonou-Malanville et 2 à Cinkassé) en service le long de ces corridors. Les enquêtes se sont déroulées pendant six mois allant du 05 mai au 20 octobre 2020 au Bénin et au Togo. Les données recueillies et traitées sont à la fois quantitatives et qualitatives et concernent les corridors de desserte et les pays du Sahel sans ouverture à la mer.

2. Résultats et analyses

L'économie portuaire de la région ouest-africaine fait apparaître deux grandes zones géographiques à savoir les pays côtiers disposant de ports maritimes allant du Sénégal au Nigéria, et l'arrière-pays international commun regroupant les trois pays sans littoral que sont le Mali, le Burkina Faso et le Niger pour lesquels les ports constituent des portes océanes pour le commerce international. Cette situation exacerbe la concurrence qui est particulièrement prononcée entre le port de Cotonou et celui de Lomé dans la desserte de ces pays sans ouverture à la mer. Cela est confirmé par plusieurs auteurs (A. Vigarié, 1979 ; J. Charlier, 1990 ; Hoyle et Charlier, 1995 ; M. Huybrechts *et al.*, 2002 ; T. E. Notteboom et J-P. Rodrigue, 2005 ; C. Ferrari *et al.*, 2011 ; B. Steck, 2015) cités par M. Lihoussou, (2018, p. 254) qui soutiennent que la compétitivité portuaire est fondamentalement liée à la capacité de chaque port à se projeter dans l'arrière-pays. Pour ces auteurs, cette projection implique la mise en œuvre des corridors comme des instruments de la fluidité logistique et des moteurs de développement socio-spatial.

Ces corridors sont les supports des nombreux flux de marchandises en provenance ou à destination de l'arrière-pays international. En Afrique en général et particulièrement en Afrique de l'ouest, le mode de transport routier est celui qui domine, le fluvio-lagunaire dans le trafic des marchandises vers les pays sans littoral est quasi inexistant et très peu

développé (transport intérieur de proximité) et le ferroviaire vétuste et rare (seulement au Sénégal avec Transrail et en Côte d'Ivoire avec Sitarail).

2.1. Compétitivité des corridors routiers de désenclavement de l'arrière-pays international

En Afrique de l'ouest, la proximité et l'agencement géographiques des Etats a créé une configuration nord/sud des principaux corridors de desserte de l'arrière-pays international formé par les pays du Sahel. En raison de leur étendue géographique, ces pays dépourvus de littoral maritime sont frontaliers avec plusieurs pays côtiers à la fois et ainsi plusieurs possibilités de choix du port sur la rangée Dakar-Lagos leur sont offertes pour faire transiter leurs marchandises. Ainsi, le

Mali a la possibilité de faire un transit direct de ses marchandises via les ports de Dakar, de Conakry ou d'Abidjan avec lesquels il partage une frontière en Afrique de l'ouest. Le Burkina Faso a le choix entre les ports de quatre pays côtiers que sont la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo ou le Bénin pour faire un transit direct de ses marchandises. Le Niger dispose de deux possibilités de choix que sont les couloirs du Bénin ou du Nigéria pour le transit direct de ses marchandises. Par ailleurs le Tchad, bien que pays de l'Afrique centrale, utilise aussi les ports de Cotonou pour ses échanges internationaux. Le tableau n°1 indique les distances qui séparent les principaux ports de la côte à l'arrière-pays international constitué des pays du Sahel.

Tableau n°1 : Distances entre les pays de l'hinterland et les principaux ports de la COA

Principales villes des pays de l'hinterland		Distances (en km) aux principaux ports de la COA						
Pays	Villes	Cotonou	Lomé	Abidjan	Tema	Dakar	Conakry	Lagos
NIGER	Niamey	1055	1136	1629	1495	2854	2641	1021
	Arlit	2033	2391	2884	2750	4105	3896	1835
BURKINA FASO	Ouagadougou	1015	970	1176	1042	2401	2188	1059
	Bobo Dioulasso	1371	1315	1536	387	2641	1828	1486
MALI	Bamako	2036	1873	1184	2012	1431	1218	1940
	Gao	1473	1553	2046	1912	2638	3058	1643
TCHAD	N'djamena	2022	2169	2889	2328	4386	3247	1852

Source : ISEMAR, (2003) et enquêtes de terrain 2020.

De l'analyse du tableau n°1, il ressort que les pays sans littoral de l'Afrique de l'ouest ont la possibilité chacun d'utiliser l'un quelconque des ports de la rangée Dakar-Lagos et ceci, grâce aux corridors de transport qui sont selon B. Steck (2015, p. 449), les prolongements terrestres des ports. Ces corridors fonctionnent comme un territoire de circulation qui relie une façade maritime à des arrière-pays de dimensions variables (J. Lombard et O. Ninot, 2013, p. 191). Par le port de Cotonou via respectivement les corridors Cotonou-Malanville-Niamey et Cotonou-Porga-Ouagadougou, le Niger et le Burkina-Faso font un transit direct de leurs marchandises tandis que le Mali est soumis à un double transit avec la traversée du territoire burkinabé ou nigérien. Par le port de Lomé, porte océane naturelle pour les marchandises du Burkina Faso grâce au corridor Lomé-Cinkassé, le Mali et le Niger

font un double transit via le territoire burkinabé. Les corridors Lomé-Cinkassé, Cotonou-Niamey et Cotonou-Ouagadougou sont des outils fondamentaux dans le continuum port-hinterland. Ce que confirment plusieurs auteurs (J. Debrie et B. Steck, 2001 ; J. Debrie *et al.*, 2003 ; B. Steck, 2004) cités par M. Lihoussou, (2018, p. 254) qui soulignent que les corridors ont un rôle fondamental pour établir le lien entre les ports et les marchés intérieurs. Ils constituent les couloirs d'accès aux ports et les supports de la circulation des flux de marchandises en transit. De ce point de vue, Cotonou est géographiquement plus proche du Niger (1 055 km contre 1 136 km pour Lomé), du Tchad (2 022 km contre 2 169 km pour Lomé) et de la partie Est du Mali qui couvre la région de Gao (1 473 km contre 1 553 km) tandis que Lomé est plus proche du Burkina Faso (970

km contre 1015 km pour Cotonou) et de la région de Bamako (1 873 km contre 2 036 km) pour Cotonou même si les distances sont minimales à l'échelle d'un transport international. Ce qui fait appel à la qualité et à la gouvernance du corridor pour être plus compétitif.

Pour A. H. Dicko, (2018, p. 301), le grand défi des couloirs d'accès aux ports en compétition est non seulement de les doter en infrastructures de qualité, mais aussi de maintenir cette qualité dans la durée. De ce point de vue, la préservation et l'entretien du capital routier jouent un rôle déterminant, car en Afrique la route est le mode de transport dominant et reste de par son coût, le moyen le plus accessible aux populations. Dans ce cas, les ports performants qui sont desservis par des routes en bon état dépourvus de barrages de contrôle et dotés des lignes de chemin de fer fonctionnelles et de poste frontière réduisant au minimum les formalités administratives seront les vainqueurs dans cette compétition. Les auteurs comme T. Pitts, (1994) et B. Levine *et al.*, (2009) cités par D. Guerrero, (2010, p. 44) ont réalisé des études sur les arrière-pays des ports à conteneurs américains dans les années 1990 et 2000 et sont parvenus à des conclusions similaires sur le poids écrasant de la distance terrestre dans le choix portuaire. Ce que confirme A. Van Klink (2000, p. 135) qui souligne qu'un port qui permet de réduire les coûts unitaires généralisés de transport, est capable d'écouler un plus grand volume et peut desservir plus efficacement et plus loin l'arrière-pays.

Par ailleurs, le choix d'un port dépend aussi des conditions du corridor de desserte et parmi ces conditions, le temps de transport et le coût se révèlent en Afrique de l'ouest comme les facteurs principaux d'évaluation pour la sélection de l'itinéraire. Le triptyque « distance, délai et coût » devient donc fondamental pour l'analyse des corridors de désenclavement des pays sans littoral. Au Bénin, ces corridors concernent deux routes nationales inter-Etats que sont la RNIE 2, longue de 732 km reliant Cotonou à Malanville à la frontière du Niger et la RNIE 3 longue de logue de 456 km à partir de Dassa jusqu'à Porga à la frontière burkinabé. Au Togo, il s'agit de la route Nationale n°1

(RN1), longue de 667 km et véritable épine dorsale logistique qui relie Lomé à Cinkassé jusqu'à la frontière burkinabé. Ces corridors sont essentiellement routiers dans les deux pays car le transport fluvio-lagunaire est très peu développé et ne concerne que les échanges de proximité tandis que le rail, qui ne couvre qu'une partie des tronçons (seulement Cotonou à Parakou au Bénin et Lomé à Blitta au Togo), est vétuste et abandonné. Ces corridors routiers sont le plus souvent caractérisés non seulement par un état dégradé, mais également par des pratiques de corruption qui impactent leur compétitivité. Pour B. Steck, (2015, p. 456), les pratiques corruptives appelées « pratiques anormales » par un euphémisme que les précautions politiques imposent, accroissent les distances temps ainsi que les distances coût et pénalisent au bout de la chaîne les destinataires des produits échangés. Selon cet auteur, en calculant par unité de 100 km le nombre de barrages illicites, le coût des « prélèvements » et le temps perdu, les auteurs parviennent à mesurer la plus ou moins grande efficacité de tel ou tel corridor en comparaison avec les autres, dans une logique économique qui est celle de la concurrence qu'ils sont contraints de se livrer. Ce que confirme une étude de la BAD qui a relevé que les tracasseries routières induisent des frais supplémentaires et des pertes de temps car les surcoûts dus aux prélèvements illicites dans les trois pays enclavés de la CEDEAO sont estimés entre 8 et 15 milliards de francs CFA par an et les pertes de temps varient entre 1104 et 2103 mois pour ces trois pays (BAD, 2015, p. 22).

Ces prélèvements illicites sont pour la plupart le fait des fameux PDG (Police, Douane et Gendarmerie) qui multiplient les postes de contrôle et qui sont, aux côtés de l'état dégradé des routes, de véritables auteurs des tracasseries routières. Selon une étude de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) réalisée en juillet 2017, le corridor béninois compte un (01) poste de contrôle aux 100 km alors que celui du Togo compte deux (02) aux 100 km, soit le double. Ainsi, relativement au nombre de postes de contrôle aux 100 km, le corridor béninois est plus compétitif que celui du Togo (OPA, juillet 2017, p. 6). La même étude montre que le corridor où on note un

faible montant de perception illicite est le corridor béninois avec un montant de 3 000 F CFA perçu par camion et par voyage contre 6 000 FCFA pour le corridor togolais, soit le double de celui du Bénin (OPA, juillet 2017, p. 8). Ainsi, relativement aux montants des perceptions illicites, le corridor béninois est plus compétitif que le corridor togolais. Cependant, pour éliminer ces dysfonctionnements et ces entraves, le Conseil des Ministres des Etats membres de l'UEMOA a adopté le 16 décembre 2005, la Directive N°08/2005/CM/UEMOA relative à la réduction des points de contrôle routiers inter-Etats de l'Union et la Directive N°15/2005/CM/UEMOA portant modalités pratiques d'application du plan régional de contrôle sur les axes routiers inter-Etats de l'Union (OPA, 2017, p. 2).

Tous ces dispositifs réglementaires visent à rationaliser les opérations de contrôle et à assurer la fluidité du trafic sur les corridors par un nombre limité de postes de contrôles dont la norme communautaire est de trois (03) pour un corridor reliant deux pays de l'Union (un contrôle au départ, un autre aux frontières et le dernier au point de formalités effectives à la destination). D'après les enquêtes de terrain et le suivi d'itinéraire en mai 2020 sur le corridor Cotonou-Malanville et en octobre de la même année sur le corridor Lomé-Cinkassé, il n'y a pratiquement plus de postes de contrôle illicite le long de ces corridors. Depuis le port de Lomé, le trafic des marchandises est sécurisé avec un service de convoi sous escorte des forces de sécurité jusqu'à la frontière. Très apprécié par les utilisateurs de ce corridor, ce service a supprimé les barrières illicites et les risques de racket. Il en est de même sur le corridor béninois jusqu'à Malanville à la frontière du Niger où les contrôles illicites et les rackets sont du passé.

Le Bénin a même été classé meilleur élève de la communauté en matière de facilitation des transports sur ses corridors et la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects (DGDDI) à travers la note de service N°1174/DGDDI/DLRI du 13/02/2018, portant félicitations et interdiction de perceptions illicites sur les corridors béninois, a non seulement félicité mais surtout interdit les perceptions illicites sur les corridors (Voir la

note de service en annexe). Cette avancée a été possible grâce à la pression constante de la CEDEAO et de l'UEMOA à travers l'OPA sur l'ensemble des Etats membres de l'espace communautaire d'une part, mais également à la volonté politique des gouvernants qui en mesurent l'importance d'autre part. Pour B. Steck, (2015, p. 456), le travail réalisé en Afrique de l'ouest par l'OPA est tout à fait fructueux car il s'agit de produire de l'information précise recueillie sur le terrain qui démontre les perturbations que provoquent les barrières sur la fluidité des échanges routiers, parce que selon cet auteur, les contrôles légaux constituent déjà un frein à cette fluidité

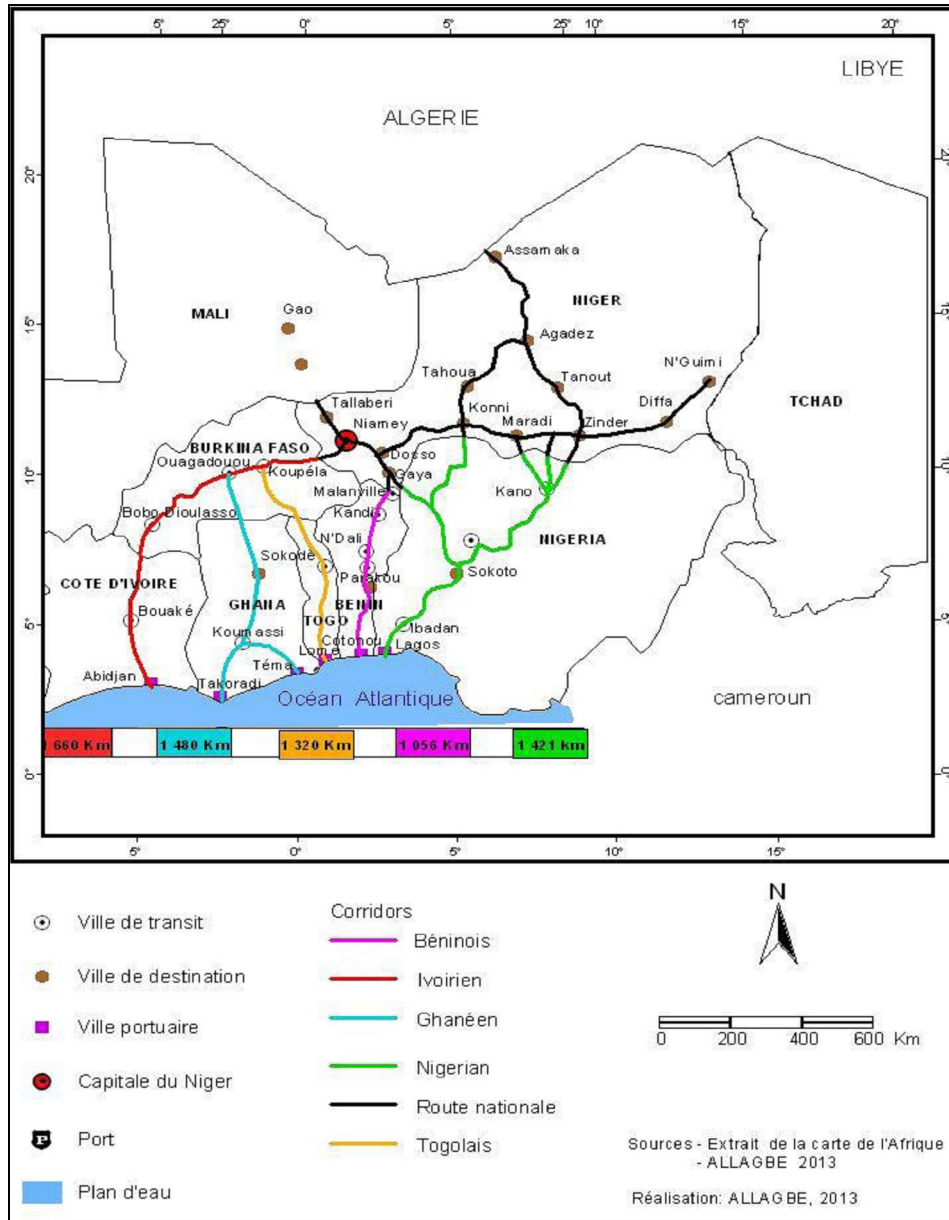
2.2. Des corridors essentiellement routiers dans la desserte de l'arrière-pays international des ports de Cotonou et de Lomé

Support logistique permettant de relier un port à son hinterland, le corridor de transport joue un rôle fondamental dans le transit des marchandises en provenance ou à destination des pays enclavés du Sahel. J. Lombard et O. Ninot, (2013, p. 191) le confirment en considérant le corridor international de transport comme une des figures marquantes de l'espace économique de l'Afrique de l'ouest qui fonctionne comme un territoire de circulation reliant une façade maritime à des arrière-pays de dimensions variables. Quant à M. Lihoussou (2014, p. 228), en citant plusieurs auteurs, il définit le corridor comme un concept géographique (C. Comtois, 2012) issu des travaux en analyse spatiale et topologie (K. Kinsky, 1963 ; J. Cole et C. King, 1968 ; P. Haggett et R. Chorley, 1969), utilisé dans la compréhension des axes de transports (Luiz et Paulo, 1996 ; Comtois, 2012) mais aussi des pôles (J. Lombard et O. Ninot, 2013), la description des processus de désenclavement des arrière-pays (B. Prentice, 1996 ; J. Debie et B. Steck, 2001 ; J. Debie *et al*, 2003 ; B. Steck, 2004) et la justification de l'accès à des ressources (R. Neudorf et M. Assan, 1996 ; J. Charlier, 1996, J-F. Pelletier, 2012a). Pour cet auteur, le corridor est tributaire d'éléments structurants tels les contextes économiques (libéralisation des échanges par exemple), et technologique (corridors d'information par exemple) ou

encore les investissements en infrastructures (route, rail, etc.). Il apparaît donc le rôle déterminant des corridors qui peuvent être désormais considérés comme de véritables vecteurs de développement à l'instar des

dorsales Lomé-Cinkassé au Togo et la RNIE 2 Cotonou-Malanville au Bénin. La figure n°1 présente les corridors de transit des marchandises en provenance ou à destination de l'arrière-pays international.

Figure n°1 : Corridors de désenclavement de l'arrière-pays international des ports de Cotonou et de Lomé



La figure n°1 présente les corridors au départ des ports d'Abidjan, de Tema, de Lomé, de Cotonou et de Lagos pour la desserte de l'arrière-pays international. Tous ces ports se disputent le trafic de cet arrière-pays dans la logique de P. W. de Langen (2009, p. 129) qui souligne que la concurrence portuaire s'exerce non plus entre les différents ports, mais entre les chaînes de transport. Cela se matérialise grâce à ces corridors qui sont des objets géographiques aux limites floues (A. Béziat et

al. (2014, p. 87) même si pour ces auteurs les définitions s'accordent pour désigner le corridor comme une superposition d'infrastructures (« *braids* » ou « *bundles of infrastructures* ») sur un axe. Il est donc difficile de parler de la notion de corridor sans évoquer celle de gateway, « la porte d'entrée » du territoire qui permet de comprendre le rôle du corridor ; la gateway étant une interface multimodale entre les échelles globales, nationales et régionales (J-P. Rodrigue, 2007).

Dans le contexte du transport des marchandises qui s'effectue à plus de 90% par voie maritime, la gateway est selon Rodrigue, (2007) cité par A. Béziat *et al.* (2014, p. 87) le plus souvent un port. Le corridor est donc un axe d'intégration logistique qui permet de relier ce port à son hinterland. M. Vimenyo, (2006, p. 258) parle de bande de territoire donnant accès à un Etat, notamment à la mer, à travers le territoire d'un autre Etat et qui se matérialise par un itinéraire qui est la route où le chemin à suivre pour aller d'un lieu à un autre.

C'est bien le cas des principaux corridors Lomé-Cinkassé et Cotonou-Malanville dans la problématique de la desserte du Burkina Faso, du Mali et du Niger. Pour la desserte des pays du Sahel dans la région ouest-africaine, hormis la connexion ferroviaire qui relie Dakar à Bamako et celle qui relie Abidjan à Ouagadougou, le corridor est essentiellement routier dans les autres cas. Au Bénin comme au Togo, la desserte des pays du sahel se fait essentiellement par mode routier, le fluvio-lagunaire étant inexistant et le ferroviaire qui s'est arrêté à Blitta au Togo et à Parakou au Bénin est obsolète et non fonctionnel. Le rail est complètement tombé dans la désuétude après avoir montré son efficacité des indépendances à la fin des années 1990. Depuis plus d'une décennie, le rail est complètement mort et désormais, seule la route supporte les flux de marchandises des ports en provenance ou à destination des pays du Sahel.

2.3. Structure du trafic transit de l'arrière-pays international

Le trafic transit des marchandises de l'arrière-pays international des ports de Cotonou et de Lomé concerne les flux des marchandises en provenance ou à destination du Niger, du Burkina Faso et du Mali ayant transité par ces ports. Chacun de ces pays du sahel est utilisateur des ports de la rangée ouest-africaine et fait donc transiter ses marchandises par les ports de Cotonou et de Lomé. Ces pays du sahel sont des producteurs et exportateurs de ressources minières comme l'uranium, l'or, le phosphate, le zinc et le cuivre. En plus de ces ressources naturelles, ils disposent d'une importante ressource

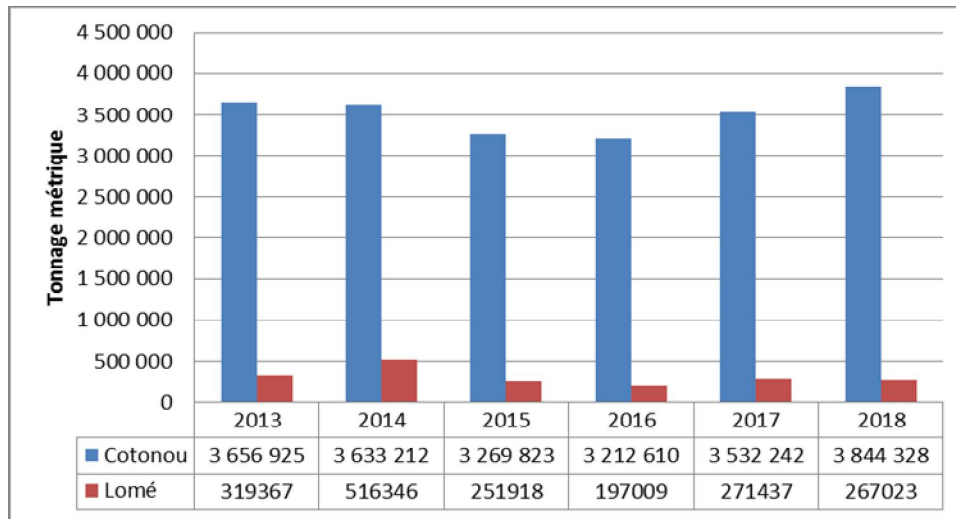
agricole qu'ils exportent et d'une potentialité démographique énorme, consommatrice de biens manufacturés importés des pays occidentaux et de l'Asie. Dans le cadre de leurs échanges maritimes, ces pays sahétiens soumettent les ports de Cotonou et de Lomé à une concurrence dans l'offre du trafic transit des marchandises.

2.3.1. Le Niger, premier pays de l'arrière-pays international du port de Cotonou

Aux $\frac{3}{4}$ désertiques, le Niger est un immense territoire d'Afrique de l'ouest qui a une superficie de 1 267 000 km² (I. Abdou Yonlihinza, 2011, p. 22). Il est frontalier à sa partie méridionale avec deux pays côtiers de l'Afrique de l'ouest que sont le Bénin et le Nigéria. Selon le Ministère du Plan (2017, p. 4) de la République du Niger, l'économie du pays repose essentiellement sur le secteur agricole dont la part est passée de 38% du PIB en 1995 à 42,1% en 2014. Le Niger est un grand producteur et exportateur de ressources agricoles et minières.

Dans le cadre de son commerce international, les principaux produits importés en 2019 d'après les statistiques de la BCEAO 52 020, p. 50) sont les produits alimentaires (1 335 000 tonnes), les produits énergétiques (106 900 tonnes), les biens intermédiaires (1 064 300 tonnes) et les biens d'équipement (118 500 tonnes). A l'exportation, les produits pétroliers (321 200 tonnes), l'uranium (3 200 tonnes), les produits chimiques (4 200 tonnes), l'*Allium Cepa* appelé oignon (98 100 tonnes) et l'*Arachis hypogaea* (2 600 tonnes) sont les principaux produits qui ont dominé en 2019. Selon les mêmes sources la valeur des produits pétroliers exportés est de 128,4 milliards de F CFA, celle de l'uranium fait 140,9 milliards, l'or et les métaux précieux font 21,2 milliards, l'oignon fait 92,7 milliards et les produits d'arachide 0,2 milliard.

Ces échanges, en provenance ou à destination des pays de l'Europe, de l'Asie ou de l'Amérique se font par les ports de la côte ouest-africaine qui sont les portes océanes des pays enclavés. Au niveau du port de Cotonou et de celui de Lomé, le trafic des marchandises en provenance ou à destination du Niger se présente comme indiqué dans la figure n°2.

Figure n°2 : Trafic transit des marchandises du Niger au port de Cotonou et de Lomé

Source : D'après les données de 2013 à 2018 des autorités portuaires de Cotonou et de Lomé.

L'analyse de la figure n°2 montre que le trafic transit du Niger au port de Cotonou domine sur toutes les années de référence. Entre 2013 et 2018, le Niger a fait acheminer au total 22 972 240 tonnes de marchandises par les ports de Cotonou et de Lomé. Pour cette période, le port de Cotonou a traité 21 149 140 tonnes de marchandises en transit pour le Niger, soit 92,06% de ce total représentant une moyenne annuelle de 3 524 857 tonnes contre 7,94% pour Lomé, soit 1 823 100 tonnes traitées représentant une moyenne annuelle de 303 850 tonnes de marchandises. Ainsi, pour l'ensemble des deux ports, le port de Cotonou, géographiquement plus proche du Niger (1 055 km contre 1 136 km), est le port naturel de transit pour les marchandises du Niger qui ne subissent qu'un seul franchissement de frontière contrairement au passage de Lomé qui impose un double franchissement de frontière et conséquemment des délais et des coûts de transport plus élevés.

2.3.2. *Le Burkina Faso, premier pays de l'arrière-pays international du port de Lomé*

Le Burkina Faso est un pays sahélien frontalier avec quatre pays côtiers que sont le Bénin, le Togo, le Ghana et la Côte d'Ivoire. Ce qui lui confère une position géographique idéale dans le sahel. Avec une superficie de 274 200 km², il regorge d'importantes ressources agricoles et minières qu'il exporte dans le cadre de son commerce international. En 2019 selon les statistiques de la BCEAO (2020, p. 46), le pays a exporté 220 000 tonnes de coton (*Gossypium hirsutum*), 99 000 tonnes de

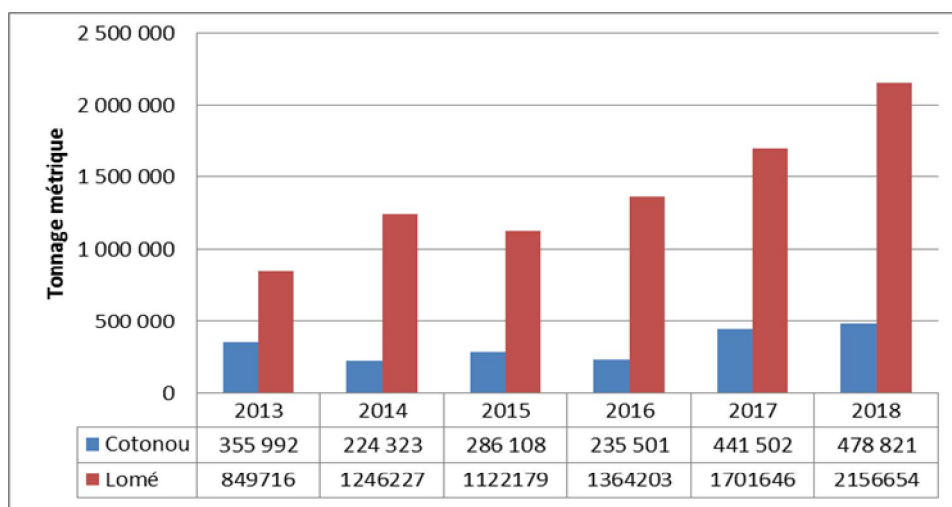
produits d'anacarde (*Anacardium occidentale*), 224 800 tonnes d'amande de karité (*Vitellaria paradoxa*) et autres oléagineux, 26500 tonnes de produits pétroliers, 5 500 tonnes d'oignon (*Allium cepa*). D'après le Ministère de l'Agriculture, des Aménagements Hydro-Agiques et de la Mécanisation (MAAHM, 2020, p. 41), la production des cultures de rentes est passée de 814 194 tonnes en 2011 à 1 810 289 tonnes en 2020, soit une augmentation de 122%. Viennent ensuite les graines de sésame (*Sesamum indicum*) suivies des noix d'anacardier (*Anacardium occidentale*), des fruits oléagineux dont les principaux pays d'exportation sont la Suisse, l'Inde, le Singapour et l'Afrique du Sud. Concernant les ressources minières, les potentialités du Burkina Faso sont énormes. Le pays regorge de plusieurs gisements miniers. Depuis 2010, l'exploitation de l'or contribue pour 62% aux recettes d'exportation du pays. L'or et les alliages d'or non monétaire restent de loin le principal produit d'exportation du Burkina Faso. En 2016, il a contribué à hauteur de 61,7% des exportations avec une valeur de 929,74 milliards F CFA selon ITIE-BF, (2018, p. 7) ; ce qui représente une hausse de 126 milliards, soit 15,8% par rapport à 2015.

Pour ce qui concerne les importations, le Burkina Faso est un grand consommateur de produits manufacturés et de biens de consommation. En 2019 d'après les statistiques de la BCEAO (2020, p. 46), le pays a importé 1 265 900 tonnes de produits

alimentaires, 1 489 500 tonnes de produits énergétiques, 2 402 900 tonnes de produits intermédiaires et 356 200 tonnes de biens d'équipement. Le trafic des marchandises en

transit au port de Cotonou et de Lomé en provenance ou à destination du Burkina Faso se présente comme indiqué dans la figure n°3.

Figure n°3 : Trafic transit des marchandises du Burkina Faso aux ports de Cotonou et de Lomé



Source : D'après les données de 2013 à 2018 des autorités portuaires de Cotonou et de Lomé.

L'analyse de la figure n°3 montre que le trafic au port de Lomé en provenance ou à destination du Burkina Faso domine largement celui de Cotonou sur toutes les années de référence. Entre 2013 et 2018, le Burkina Faso a fait transiter au total 10 462 873 tonnes de marchandises par les ports de Cotonou et de Lomé. Pour cette période, le port de Cotonou a traité 2 022 248 tonnes de marchandises en transit pour le Burkina Faso, soit une moyenne annuelle de 337 041,33 tonnes contre 8 440 625 tonnes traitées par le port de Lomé, soit une moyenne annuelle de 1 406 770,83 tonnes de marchandises. Ainsi, pour cette période de référence et pour l'ensemble des deux ports, 19,33% de marchandises du Burkina Faso ont été traitées par le port de Cotonou contre 80,67% pour le port de Lomé. Le port de Lomé, géographiquement plus proche du Burkina Faso par rapport au port de Cotonou (970 km contre 1 015 km), est le port de transit par excellence des marchandises en provenance ou à destination du Burkina Faso qui bénéficie par ailleurs du service « solidarité sur la mer » initié par les autorités togolaises qui consiste au convoyage et à la sécurisation des marchandises à destination des pays du sahel. Le port de Lomé se révèle comme une porte océane naturelle pour les échanges internationaux du Burkina Faso.

2.2.3. Le Mali, partagé mais privilégie le port de Cotonou à celui de Lomé

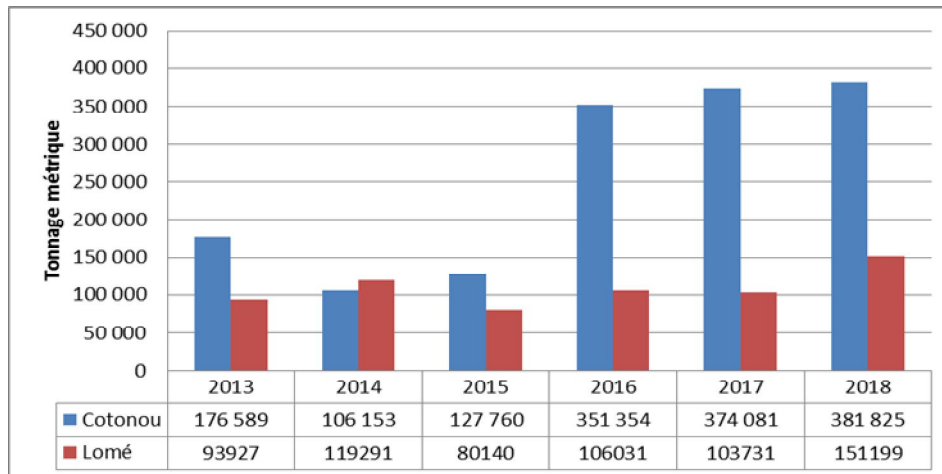
Avec une superficie de 1,24 millions de km², le Mali est un vaste territoire du sahel qui est frontalier avec trois pays de la Côte Ouest Africaine que sont le Sénégal, la Guinée Conakry et la Côte d'Ivoire. Son sous-sol renferme d'après le Ministère des Mines et du Pétrole (MMP-Mali, 2019, p. 5) de nombreux gisements parmi lesquels les schistes bitumineux (10 milliards de tonnes de réserve dans la zone d'Agamor), le fer (2 milliards de tonnes de réserve dans les régions de Kita et Naréna), le phosphate (20 millions de tonne de réserve à Tilemsi), le manganèse (10 millions de tonnes de réserve à Ansongo), le marbre (60 millions de tonne dans la région de Bafoulabé) et l'or (7 000 tonnes dans les régions de Sikasso, Kayes et Koulikoro). Au regard de ses potentialités économiques, le pays participe activement au commerce international. En 2019 dans le cadre de ses échanges internationaux, le Mali a exporté d'après la BCEAO (2020, p. 49), 159 400 tonnes de produits cotonniers, 17 100 tonnes de produits de l'arachide, 42 600 tonnes de produits d'anacarde et 80 100 tonnes d'amande de karité et autres oléagineux. Le coton est de loin le premier produit agricole exporté. C'est un produit stratégique dont les

zones de production se situent d'après OMC (2021, p. 9), entre 4°15'00'' et 10°15'00'' de longitude ouest, et 10°15'00'' et 14°15'00'' de latitude nord et couvre une superficie d'environ 150 000 km².

Selon cette institution, la filière coton a une contribution d'environ 15% du PIB et 30 à 45% des recettes d'exportation du pays. La production de la campagne 2017-2018 a atteint 728 600 tonnes engrangeant une masse monétaire de 182 milliards pour l'achat du coton graine. A côté de cela, le Mali connaît une forte exploitation aurifère qui fait de lui le 3^{ème} exportateur du continent derrière l'Afrique du Sud et le Ghana. Selon K. Korotoumou (2018, p. 7), le pays retire près de

6% de son PIB de l'industrie aurifère qui génère 65 à 70% des recettes d'exportation et 21 à 28% des recettes fiscales. Cette forte dépendance de l'or traduit son importance pour l'économie du pays. Le Mali est un territoire beaucoup plus partagé par les ports de la ROA. Selon I. Dia et S. Gaye, (2019, p. 214), les ports de Dakar et d'Abidjan sont les portes océaniques les plus sollicitées pour le commerce extérieur du Mali. Mais le pays échange aussi beaucoup à travers les ports de Cotonou et de Lomé. L'évolution du trafic des marchandises en transit au port de Cotonou et de Lomé en provenance ou à destination du Mali se présente comme indiqué dans la figure n°4.

Figure n°4 : Trafic transit des marchandises du Mali au port de Cotonou et de Lomé



Source : D'après les données 2013 à 2018 des autorités portuaires de Cotonou et de Lomé.

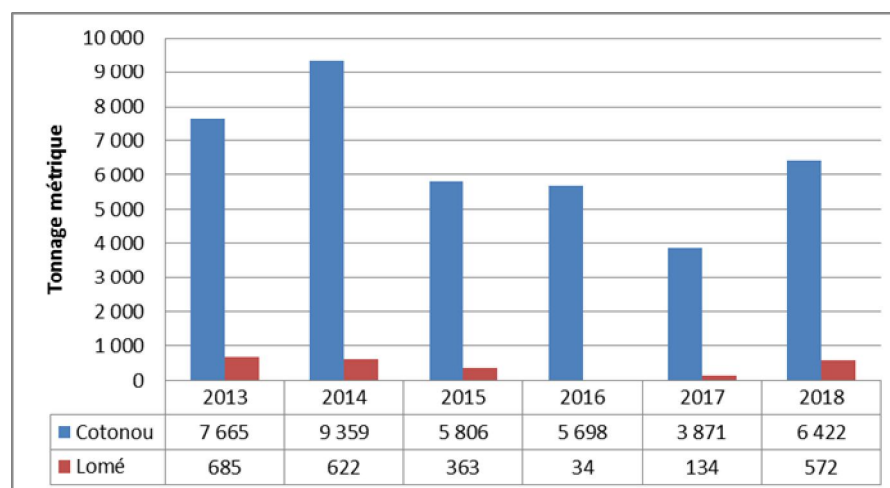
L'analyse de la figure n°4 montre que le trafic transit du Mali au port de Cotonou domine celui du port de Lomé. Entre 2013 et 2018, le Mali a fait transiter 2 172 081 tonnes de marchandises par les ports de Cotonou et de Lomé. Pour cette période, le port de Cotonou a traité au total 1 517 762 tonnes de marchandises en transit pour le Mali, soit une moyenne annuelle de 252 960,33 tonnes contre un total de 654 319 tonnes traitées par le port de Lomé, soit une moyenne de 109 053,17 tonnes de marchandises. Ainsi, pour l'ensemble des deux ports, le port de Cotonou a traité 69,88% de marchandises du Mali contre 30,12% de marchandises traitées par le port de Lomé. Cette situation s'explique par l'étendue du pays avec la proximité géographique de la région de Gao qui est plus proche de Cotonou (1 473 km) par rapport à Lomé (1 553) tandis que la région de Bamako

est beaucoup plus partagée par les ports de Dakar, de Conakry et d'Abidjan. Relativement au port de Lomé, le port de Cotonou traite beaucoup plus les marchandises en transit du Mali.

2.3.4. Le Tchad, beaucoup plus proche du port de Cotonou que de Lomé

Le Tchad utilise également dans une moindre mesure les ports de la rangée ouest-africaine pour participer au commerce maritime international. Il fait donc transiter ses marchandises par les ports de Cotonou et de Lomé. Il est beaucoup plus proche du port de Cotonou (2 022 km) que du port de Lomé (20 169 km). Entre 2013 et 2018, le trafic des marchandises en transit au port de Cotonou et de Lomé en provenance ou à destination du Tchad se présente comme indiqué dans la figure n°5.

Figure n°5 : Trafic transit des marchandises du Tchad au port de Cotonou et de Lomé



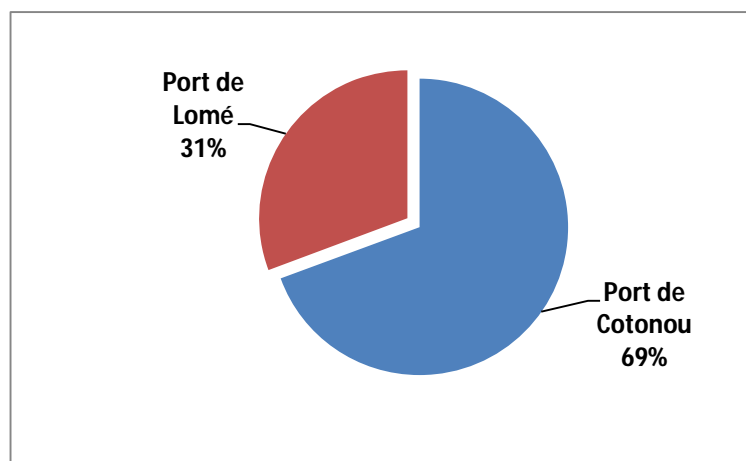
Source : D'après les données de 2013 à 2018 des autorités portuaires de Cotonou et de Lomé.

L'analyse de la figure n°5 montre que le trafic transit du Tchad au port de Cotonou domine largement celui du port de Lomé sur toutes les années de référence. Entre 2013 et 2018, le Tchad a fait transiter au total 41 373 tonnes de marchandises par les ports de Cotonou et de Lomé. Pour cette période, le port de Cotonou a traité au total 38 822 tonnes de marchandises en transit pour le Tchad, soit une moyenne annuelle de 6 470,33 tonnes contre un total de 2 551 tonnes traitées par le port de Lomé, soit une moyenne de 425,17 tonnes de marchandises. Ainsi, pour l'ensemble des deux ports, le port de Cotonou a traité 93,83% de marchandises du Tchad contre 6,17% de marchandises traitées par le port de Lomé. Cette situation s'explique par la proximité géographique de Cotonou dont le trajet terrestre est plus court et favorise mieux les opérateurs tchadiens que le trajet de Lomé. Relativement au port de Lomé, le port de

Cotonou traite beaucoup plus les marchandises en transit du Tchad.

Dans l'ensemble, le trafic transit engendré les pays du sahel entre 2013 et 2018 fait 35 648 427 tonnes au niveau des ports de Cotonou et de Lomé. Dans cette volumétrie des flux du trafic des pays du sahel (Burkina Faso, Mali, Niger et Tchad) au niveau de ces deux ports, le port de Cotonou s'est taillé la grande part avec un tonnage total de 24 727 973 tonnes contre 10 920 454 tonnes pour le port de Lomé, soit une moyenne annuelle de 4 121 328,83 tonnes contre 1 820 075,67 tonnes de marchandises. Ainsi, pour l'ensemble des deux ports, le port de Cotonou a traité 69,37% de marchandises en provenance ou à destination des pays du Sahel contre 30,63% de marchandises traitées par le port de Lomé. La figure n°6 présente la part du trafic traité par chaque port au cours de la période de référence.

Figure n°6 : Part du trafic transit sahel entre 2013 et 2018



Source : D'après les données des autorités portuaires.

De l'analyse de la figure n°6, il ressort que le port de Cotonou est par excellence un véritable port de transit pour les marchandises en provenance ou à destination de l'ensemble des pays du Sahel regroupant le Burkina Faso, le Mali, le Niger et le Tchad.

La concurrence entre les ports se joue sur toutes les dimensions de la chaîne logistique

de transport. Dans la desserte de l'hinterland, le triptyque « distance, délai et coût » s'impose comme fondamental pour le choix du port et de l'itinéraire. Ainsi, s'agissant de la redevance de passage d'un conteneur EVP, selon qu'il soit en consommation ou en transit, les coûts se présentent comme le montre le tableau n°2.

Tableau n°2 : Redevance de passage d'un conteneur EVP

	Consommation		Transit
	Import	Export	
Port de Cotonou	79 200 F CFA	20 300 F CFA	21 320 F CFA
Port de Lomé	85 000 F CFA	35 000 F CFA	22 500 F CFA

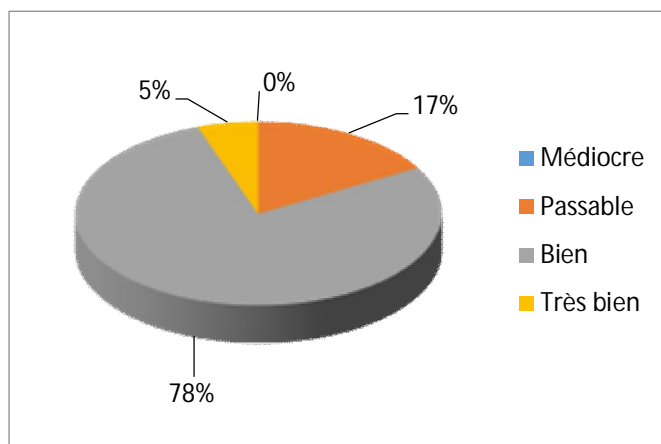
Source : Enquêtes de terrain, mai 2020.

L'analyse du tableau n°2 montre que le coût de passage d'un conteneur EVP à l'import est de 79 200 F CFA au port de Cotonou contre 85 000 F CFA au port de Lomé. A l'export il est de 20 300 F CFA au port de Cotonou contre 35 000 F CFA au port de Lomé. En transit, il est de 21 320 F CFA au port de Cotonou contre 22 500 F CFA au port de Lomé pour les pays du sahel et 41 000 F CFA pour autres destinations. Ce qui démontre que le port de Cotonou est moins cher relativement au port de Lomé pour ce qui concerne la redevance de passage d'un conteneur EVP.

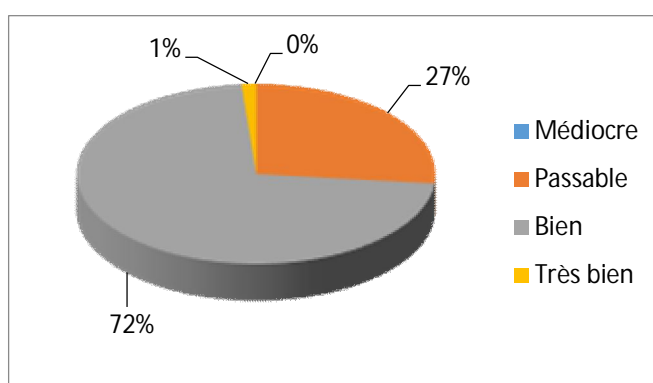
Par ailleurs, le minimum de franchise accordé pour l'enlèvement des marchandises est de 11 jours au port de Cotonou contre 10 jours au port de Lomé. Ainsi, Cotonou dispose d'un délai supplémentaire de 24 h qu'il accorde aux chargeurs pour l'enlèvement de leurs marchandises. Ces résultats justifient au niveau des deux ports, la quantité des marchandises en transit en provenance ou à destination des pays du sahel qui passe par ces deux ports. Ce qui explique également la domination du port de Cotonou dans le trafic

des marchandises en transit pour les pays du Sahel.

Aussi, les tracasseries routières provenant des pratiques anormales à travers les contrôles illicites, sources de corruption jadis fréquentes sur les corridors sont-elles réprimées par les autorités étatiques sous la pression de l'UEMOA. En effet, selon N. Arifari Bako, (2005, p. 4), la police, la douane et la gendarmerie (PDG) apparaissent comme les sites de la corruption institutionnalisée et à grande visibilité dont le rançonnement généralisé sur les routes d'Afrique de l'ouest en est une des manifestations. C'est surtout les douaniers avec leurs agents supplétifs appelés « klébés » au Bénin qui en étaient des champions. Par ailleurs, la qualité des infrastructures de ces corridors demeure fondamentale dans la compétitivité des ports. Le point de vue des usagers de ces corridors, notamment les chauffeurs et les transporteurs qui sont les premiers acteurs dont la mauvaise qualité des routes impacte négativement la santé des camions de transport, est donné par les figures n°7 et n°8.

Figure n°7: Etat du corridor routier béninois

Source: Enquêtes de terrain du 05/05 au 20/10/2020

Figure n°8: Etat du corridor routier togolais

Source: Enquêtes de terrain du 05/05 au 20/10/2020.

L'analyse des figures n°7 et n°8 montre que les deux corridors sont dans un état appréciable. Selon les usagers, le corridor béninois est à 78% dans un bon état et 5% pensent d'ailleurs qu'il est dans un très bon état. Au niveau du corridor togolais, 72% qualifie son état de bon et 1% pense même que cet état est très bon. Aucun usager n'a jugé de médiocre l'un quelconque de ces corridors et ceci, parce qu'ils estiment que de gros efforts ont été consentis pour leur aménagement et bitumage depuis ces trois dernières années.

3. Discussion

Les résultats montrent que le port de Lomé, géographiquement plus proche du Burkina Faso, constitue la porte océane de prédilection pour ce pays tandis que le port de Cotonou jouit d'un positionnement géographique qui lui permet d'être le port naturel du Niger et d'être plus proche du Tchad et de l'est du Mali. Ces deux ports jouent un rôle important dans les échanges internationaux de ces pays qui n'ont pas d'ouverture à la mer. Les marchandises en provenance ou à destination de ces pays

enclavés transitent beaucoup plus par le port de Cotonou que par celui de Lomé. Ces résultats confirment les travaux de M. Vimenyo (2006, p. 274) qui a montré que le coût de transport conteneurisé sur la chaîne de transport togolais à destination de Niamey est de 12% plus élevé que celui de Cotonou. Ce qui signifie que la chaîne de transport au togolais est moins compétitive que celle du Bénin. Aussi, pour le transit d'un conteneur EVP, la redevance est moins onéreuse à Cotonou qu'à Lomé. Dans l'ensemble, les résultats montrent que le port de Cotonou est un véritable port de transit, confirmant ainsi les travaux de B. Allagbé (2014, p. 132) et M. Lihoussou (2014, p. 211).

Conclusion

L'arrière-pays international des ports de Cotonou et de Lomé constitué des pays enclavés du sahel que sont le Burkina Faso, le Mali et le Niger, regorge d'énormes potentialités agricoles et minières convoitées et exportées en majorité vers les pays de l'occident et de l'Asie. A travers ces richesses

qu'ils exportent, mais également et surtout les produits manufacturés qu'ils importent de l'occident et de l'Asie, les pays du sahel participent aux échanges maritimes grâce aux ports de la côte ouest africaine qu'ils mettent en concurrence par la diversification de leurs routes d'approvisionnement et d'expédition du trafic des marchandises à travers les corridors de désenclavement qui se débarrassent progressivement et fort heureusement des pratiques non compétitives appelées pratiques anormales. L'étude a montré que le triptyque distance, coût et délai est déterminant dans le choix des itinéraires. Si les ports de Cotonou et de Lomé traitent des parts importantes mais inégales du trafic des pays du sahel, le port de Lomé a le leadership seulement au niveau du Burkina Faso où son trafic est plus important que celui de Cotonou. Il se révèle comme le passage naturel du Burkina Faso pour les échanges maritimes. Pour les autres pays de l'arrière-pays international que sont le Mali, le Niger et le Tchad, le port de Cotonou caracole largement en tête avec de grosses parts de trafics de marchandises traitées. Dans l'ensemble, l'étude a montré que relativement au transit des marchandises, le port de Cotonou a une offre plus compétitive que celle du port de Lomé, ce qui lui permet de traiter plus de marchandises en provenance ou à destination des pays du sahel. De ce fait, le port de Cotonou se positionne comme un port de transit par excellence.

Références bibliographiques

ABDOU YONLIHINZA Issa, 2011, *Transports et désenclavement dans la problématique du développement local à Téra au Niger*, Thèse de doctorat de Géographie de l'Université Toulouse 2 le Mirail (UT2 Le Mirail), Toulouse, France, 416 p.

ALLAGBE S. Benjamin, 2014, *Activités de transit et transport international au nord-est du Bénin*, Thèse de doctorat unique en Géographie, Université de Lomé, Lomé, Togo, 358 p.

BAD, 2015, *Problématique de la facilitation du transport en Afrique de l'ouest et plan d'actions*, Département des Transports, du Développement Urbain et des TIC, 52 p.

BAKO ARIFARI Nassirou, 2005, *La corruption dans les transports et la douane au*

Bénin, au Niger et au Sénégal, Etudes et travaux N°41, Laboratoire d'Etudes et Recherches sur les Dynamiques Sociales et le Développement Local (LASDEL), 37 p.

BCEAO, 2020, *Rapport sur le commerce extérieur de l'UEMOA en 2019*, Direction Générale de l'Economie et de la Monnaie, Direction des Statistiques. Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest, 66 p.

DICKO Ahmadou Halassi, 2018, « Compétitivité portuaire et desserte terrestre : les corridors de désenclavement du Mali », In : *Moderniser les ports ouest-africains : enjeux et perspectives*, Afrique Atlantique, Editions EMS, Paris, p. 295-317.

GUERRERO David, 2010, *Les aires d'influence des ports de la France : entre réseau et gravitation*, Thèse de doctorat en Géographie. Université Paris Diderot – Paris 7, France, 308 p.

ITIE-BF, 2018, *8^{ème} rapport du Burkina Faso exercice 2016. Initiative pour la Transparence des Industries Extractives*. Ministère de l'Economie des Finances et du Développement du Burkina Faso, Version simplifiée, Juin 2018, 20 p.

KOROTOUMOU Kanta, 2018, *Les politiques minières maliennes à l'aune des enjeux du développement économique et social*, Les cahiers du CIRDIS, Collection recherche, N°2018-01, 21 p.

LIHOUSSOU Messan, 2014, *Ports et désenclavement territorial : Cas de l'arrière-pays du port de Cotonou*, Thèse de doctorat en Géographie des transports, Spécialité : Transport et Logistique. Université de Havre, France, 465 p.

LOMBARD Jérôme et NINOT Olivier, 2013, « Des axes et des pôles. Corridors ouest-africains et développement territorial au Mali », *Géotransports*, 2013, N°1-2, p. 191-204.

Ministère du Plan, 2017, *Niger 2035, un pays et un peuple prospère*, Tome 1, diagnostic, enjeux et défis, Stratégie de développement durable et de croissance inclusive, Niamey, Niger, 44 p.

OMC, 2021, *Etude de faisabilité sur le transfert de technologies et de savoir-faire pour le développement des coproduits du coton, cas du Mali*, OMC (21-1420), sous-comité du coton, 61 p.

OPA, 2017, *28^{ème} rapport de l'Observatoire des Pratiques Anormales. Rapport du 2^{ème} trimestre de l'année 2017*, UEMOA, 13 p.

STECK Benjamin, 2015, « Introduction à l'Afrique des ports et corridors : Comment formuler l'interaction entre logistique et développement », In : *L'Afrique :*

environnement, développement et sociétés, Volume 59, Numéro 168, décembre 2015, p. 447-467.

VAN KLINK Arjen, 2000, « Optimisation de la desserte terrestre des ports maritimes : au-delà des infrastructures », In : *La desserte terrestre des ports maritimes*, OCDE 2000/Table Ronde 113, p. 129-151.

VIMENYO Messan, 2006, *Le port Autonome de Lomé et son arrière-pays*, Thèse de doctorat en Géographie des Transports, Université de Lomé, Lomé, Togo, 344 p.