

Spécial: Etudes africaines VII

Numéro 62, Aout, 2022

ISSN: 1113- 8270

Comité éditorial

PRÉSIDENT

NACHOUI Mostafa

DIRECTEURS DE PUBLICATION

NACHOUI Mostafa

SECRÉTAIRE DE LA RÉDACTION:

NACHOUI Imane

MEMBRES DU COMITÉ SCIENTIFIQUE INTERNATIONAL

- ABOU EL FARAH. Yahia, Institut des études africaines, Université Mohamed V Rabat, Maroc
- ADIDI. Abdelaziz, Institut National d'Aménagement et Urbanisme de Rabat, Université Mohamed V Rabat
- AKDIM. Brahim, Université Sidi Mohamed Ben Abdellah, Fès, Maroc
- AMRI. Mostafa, Ecole Nationale de commerce et gestion, Université Hassan II, Casablanca, Maroc
- BENALI. Abderrahim, Université Cadi Ayyad Marrakech, Maroc
- BENATTOU. Mohamed, Université Ibn Zohr Agadir, Maroc
- BOULIFA. Abdelazziz, Université Abdelmalek Essaadi Tétouan, Maroc
- BOUZIANE. Abdelmajid, Université Hassan II, Casablanca, Maroc
- CHADLI. Mohamed, Université Boumediene, Alger, Algérie
- DAHMANI. M'hamed, Université Mohamed 1^{er} Oujda, Maroc
- DE JONG. Carmen, Université de Strasbourg, France
- DELAPLACE. Marie, Professeure d'Aménagement et d'Urbanisme, Université Gustave Eiffel, FRANCE
- DINAR. Brahim, Université Hassan 1^{er} Settat, Maroc
- DONSIMONI. Myriem, Université de Savoie, Grenoble, France
- DUONG. Philippe Directeur de SAMARCANDE, France
- ELKHAYAT. Mustapha, Professeur aux Universités, Maroc
- EZZAKI. Tarik, Université Hassan II Casablanca, Maroc
- FRANCOU. Bernard, Expert International, France
- GONGAIE. Abdelkader, Université Hassan II, Casablanca, Maroc
- LABARONNE, Université Montesquieu, Bordeaux IV, France
- LAKRAD. Mohamed, Université Chouaib Doukkali, El Jadida, Maroc
- LEBOEUF. Cédric, Université de Nantes, France
- NACHOUI. Mostafa, Université Hassan II, Casablanca, Maroc
- NCHARE NOM. Théophile Mirabeau, Université de Yaoundé II, Cameroun
- OUESLATI. Emna Gana, Université Manouba, Tunisie
- PACHE. Gilles, Universités, Aix-Marseille, France
- SAVY. Michel, Université de Paris Est Créteil, France
- MERENNE-SCHOUMAKER Bernadette, Université de Liège, Belgique
- SOUARI ANIORTE. Juan Carlos, Université de Barcelone, Espagne
- TARRIUS. Alain, Université de Toulouse II, France
- BOUZIDI Rachida, Faculté des Lettres Ben Msik, Maroc
- ELHARRANE Lalla Mérieme FSJES route d'El Jadida Casablanca, Maroc
- SENE Mbade Abderrahmane, Université Assane Seck de Ziguinchor, Sénégal

- N'GUESSAN ATSE Alexis Bernard. Institut de Géographie Tropicale (IGT), Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte d'Ivoire
- Loreta CERCLEUX, Faculty of Geography and Interdisciplinary Center of Advanced Research on Territorial Dynamics (CICADIT), University of Bucharest., Bucharest, ROMANIA
- Luca Antonio DIMUCCIO, Department of Geography and Tourism (DGT-UC), Faculty of Arts and Humanities, University of Coimbra, COIMBRA, PORTUGAL
- Rui FERREIRA, Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, Faculdade de Letras, Universidade de Coimbra, COIMBRA, PORTUGAL
- Khaled ABAZA, Faculté des Sciences Humaines et Sociales de Tunis, Université de Tunis, TUNISIE
- Saidou. DAN HABOU, Département de Géographie, Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, Université Abdou Moumouni, Niamey, NIGER
- Fatoumata. TRAORÉ, Consultante indépendante, CANADA, Enseignante-chercheuse Université GLC Sonfonia, Conakry, GUINEE
- Augustin. YAMEOGO, Laboratoire de recherche en sciences humaines, Université Norbert ZONGO, KOUDOUGOU, BURKINA FASO
- Boubacar Amadou DIALLO, École Normale Supérieure de Bamako, département d'enseignement et de recherche Histoire-Géographie. MALI
- Mawussé. SOMADJAGO, Département de géographie, Université de Lomé, TOGO
- Komi. N'KERE, Département de Géographie, Université de Lomé, TOGO
- Komla. EDOH, Département de Géographie, Université de Lomé, TOGO
- Raoul ÉTONGUE. Mayer, Département de Géographie, Faculté des arts, Université Laurentienne Sudbury, ON CANADA
- Serge LOUNGOU, Département des Sciences géographiques, environnementales et marines Université Omar BONGO de Libreville, GABON
- Yabi. IBOURAIMA, Département de Géographie et Aménagement du Territoire (DGAT), Université d'Abomey-Calavi, BENIN
- Bassirou. MALAM SOULEY, Département de Géographie, Université de Zinder, NIGER
- Théodore ADJAKPA, Centre Interfacultaire de Formation et de Recherche en Environnement pour le Développement Durable (CIFRED), Université d'Abomey - Calalvi (UAC), Cotonou, BENIN
- Kombyla. DESTYLES VAN, Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines, Université Marien NGOUABI, CONGO (Brazzaville).
- Patrice MOUNDZA, Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines, Université Marien Ngouabi, CONGO (Brazzaville).
- Laurence CHARBEL, Département de Géographie, Faculté de Lettres et Sciences Humaine, Université Libanaise, LIBAN
- Gaspard RWANYIZIRI, Département de géographie et d'urbanisme de l'Université du Rwanda, RWANDA
- Marcel Hugues. ETOGA, Département de tourisme et d'hôtellerie, Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines, Université de Yaoundé-1, CAMEROUN
- Augustin YAMEOGO, Laboratoire de recherche en sciences humaines, Université Norbert ZONGO, KOUDOUGOU, BURKINA FASO
- Mircea Voiculescu, Université de l'Ouest de Timisoara, Département de Géographie, Université de l'Ouest de Timisoara, ROUMANIE

Sommaire

La réflexion stratégique dans les processus de développement en Afrique centrale : un outil de management peu usité dans un environnement post bipolaire concurrentiel	
NOAH EDZIMBI François Xavier	7
La création d'écoles privées secondaires laïques par le corps enseignant dans la ville de DALOA (Centre-Ouest IVOIRIEN) : Une implantation spatiale entre business et résorption de déficit	
Trotsky MEL	25
Risques sanitaires liés à l'installation en zones marécageuses à Bonabéri-Douala (Littoral-Cameroun)	
MBELLA MBONG Rostant et NGUETSOP Délano Harisson	53
Perceptions paysannes des risques agro-climatiques et stratégies endogènes d'adaptation dans la commune de ZOGBODOMEY au Sud-BENIN	
Rodrigue Ahossin ; WOKOU Guy Cossi et YABI Ibouraïma	75
Les récupérateurs : organisation et stratégie de tri des déchets solides produits dans la ville d'EDEA	
ABOSSOLO SAMUEL AIME et ISSEPE MAWO MARTIN ANTOINE	93
Apport des taxi-tricycles dans la mobilité des personnes à LOME (TOGO)	
Mayébinasso AGBAMARO	111
Pression foncière et les nouvelles normes d'accès à la terre dans la commune urbaine de KONNI : Enjeux et perspectives	
MAHAMANE ABDOUL-KADER Moustapha et DAMBO Lawali	133
Evaluation de l'érosion côtière sur le littoral de la République du CONGO : Cas de la baie de POINTE-NOIRE	
NGOMA MBOUMBOU Denis Aurélien ; ADJOUSSI Pessièzoum et SITOU Léonard	149
Analyse des fondements de la concurrence entre le port de Cotonou et le port de Lomé sur la côte ouest-africaine	
Zoukifilou IMOROU ; Gngangnimon DANDJESSO et Benjamin S. ALLAGBE	165
Evaluation d'un produit forestier non ligneux, le GNETUM SPP : D'une consommation familiale à une consommation de masse à DOUALA-CAMEROUN	
BANEN Jean Beaudelaire et KENMEGNE Elise	189

Analyse des fondements de la concurrence entre le port de Cotonou et le port de Lomé sur la côte ouest-africaine

Zoukifilou IMOROU : Doctorant, Université d'Abomey-Calavi,

Gnangnimon DANDJESSO : Doctorant, Université d'Abomey-Calavi

Benjamin S. ALLAGBE : Maître de Conférences, Université d'Abomey-Calavi
Laboratoire LEDUR, Université d'Abomey-Calavi (R. Bénin)

Résumé

Grâce à ses nombreuses potentialités, l'Afrique de l'ouest est devenue une destination privilégiée pour les compagnies maritimes et un marché d'investissements pour les opérateurs de terminaux. Ce qui n'est pas resté sans conséquence sur l'économie portuaire de cette région où les ports évoluent dans un environnement hautement concurrentiel. Cette concurrence, particulièrement prononcée entre le port de Cotonou et celui de Lomé, est sous-tendue par des fondements aussi bien exogènes qu'endogènes qui déterminent son éclosion.

La présente contribution vise à analyser les fondements favorables à l'éclosion de cette concurrence. La méthodologie adoptée repose sur la collecte des données à travers la recherche documentaire et les enquêtes par questionnaires auprès de 203 acteurs portuaires constitués de 80 chargeurs, 38 consignataires et 85 transitaires retenus par choix raisonné. L'étude a révélé que la concurrence entre le port de Cotonou et celui de Lomé, commencée depuis l'époque des wharfs, est basée sur des fondements aussi bien économiques, technologiques, géographiques et historiques qui déterminent son éclosion. Elle a montré qu'un port est compétitif s'il est sécurisé et sûr, géographiquement bien localisé dans un pays socialement et politiquement stable avec des frais portuaires compétitifs. Elle a en outre permis de savoir que le port de Lomé est relativement plus compétitif que le port de Cotonou.

Mots-clés : Concurrence interportuaire, Cotonou, Lomé, fondement, compétitivité.

Analysis of the foundations of competition between the port of Cotonou and the port of Lomé on the West African coast

Abstract : Thanks to its many potentialities, West Africa has become a privileged destination for shipping companies and an investment market for terminal operators. Which has not remained without consequences for the port economy of this region where the ports operate in a highly competitive environment. This competition, particularly pronounced between the port of

Cotonou and that of Lomé, is underpinned by both exogenous and endogenous foundations which determine its emergence. This contribution aims to analyze the foundations favorable to the emergence of this competition. The methodology adopted is based on data collection through documentary research and questions sent to 203 port actors made up of 80 shippers, 38 consignees and 85 freight forwarders chosen by reasoned choice. The study found that the competition between the port of Cotonou and that of Lomé began since the time of the wharfs is on economic, technological, geographical and historical foundations which determine its emergence. It showed that a port is competitive if it is secure and safe, geographically well located in a socially and politically stable country with competitive port charges. It also revealed that the port of Lomé is relatively more competitive than the port of Cotonou.

Key words : Interport competition, Cotonou, Lomé, foundation, Competitiveness

Introduction

Le transport maritime représente selon la BAD (2010), plus de 92 % du commerce extérieur du continent (N.H.J Kablan, 2014, p.84) et joue un rôle pivot dans la facilitation des échanges en proposant le mode de transport le plus économique et le plus fiable sur longue distance. A l'échelle du continent africain, la maritimisation des échanges prend de l'ampleur et des travaux déjà nombreux pointent l'affirmation progressive d'une Afrique maritime dans cette maritimité croissante du monde (entre autres, Steck, 2015 ; Lihoussou, 2014 ; Lombard, Ninot et Steck, 2014 ; Ndjambou, 2004 ; Debie et *al.*, 2003 ; Hoyle et Charlier, 1995 ; Hoyle, 1988) cités par M. Lihoussou et B. Steck, (2018 ; p.12). Ces travaux montrent que l'Afrique, malgré ses défaillances qui pourraient limiter son entrée dans la fluidité mondialisée, est une cible économique et géostratégique majeure pour l'avenir des échanges transocéaniques. Ce qui est particulièrement vrai pour l'Afrique de l'ouest qui est une région riche en ressources naturelles et qualifiée de zone prometteuse grâce à son potentiel démographique et sa forte croissance économique avoisinant les 6% depuis 2013.

Au vu de ses nombreuses potentialités, cette région est devenue une destination privilégiée pour les opérateurs maritimes et un marché d'investissements pour les opérateurs de terminaux. Ce qui n'est pas resté sans conséquence sur son économie portuaire qui fait apparaître deux grandes zones géographiques à savoir les pays côtiers disposant de ports maritimes et trois pays sans littoral que sont le Mali, le Burkina Faso et le Niger. Ainsi, l'organisation des activités maritimes et portuaires de l'Afrique de l'ouest se structure autour d'un double enjeu à savoir le hub et l'hinterland. Ce qui crée une rude concurrence entre les

ports de la rangée ouest-africaine en général. Cette concurrence, particulièrement prononcée entre le port de Cotonou et celui de Lomé, est sous-tendue par des fondements aussi bien exogènes qu'endogènes qui déterminent son éclosion. Notre contribution vise à analyser les fondements historique et technologique qui déterminent cette concurrence dans le contexte actuel de la mondialisation des échanges.

1- Données et méthode

Pour conduire cette étude, l'approche méthodologique adoptée est basée sur la collecte de données, leur traitement, et l'analyse des résultats. La collecte des données repose sur les principales techniques de collecte à savoir la recherche documentaire et les enquêtes de terrain qui sont complétés par des observations directes sur le terrain. Les recherches se sont appuyées sur la consultation de divers ouvrages, publications et rapports établis par des structures et organismes nationaux et internationaux qui ont permis d'obtenir des données sur l'évolution du commerce international et du transport maritime, l'historique des ports de Cotonou et de Lomé, leurs infrastructures et équipements, ainsi que leurs trafics de navires et de marchandises. Quant aux enquêtes de terrain, elles ont permis, à travers des entretiens et des questionnaires adressés aux acteurs portuaires de disposer des informations sur les critères de choix portuaire selon le positionnement de chaque acteur sur la chaîne de transport international. Ainsi, dans le but d'obtenir des résultats représentatifs, nous avons choisi la technique d'échantillonnage par choix raisonné. Au total, un échantillon de 203 acteurs portuaires constitués de 80 chargeurs, 38 consignataires et 85 transitaires a été retenu et soumis à nos enquêtes qui se sont déroulées du 05 mai au 20 octobre 2020 à Cotonou et à Lomé. Les données recueillies et traitées sont à la fois quantitatives et qualitatives et concernent le commerce international, les mutations technologiques dans le transport maritime, la géographie et l'histoire des ports de Cotonou et de Lomé ainsi que quelques aspects de leur performance.

2- Résultats et analyses

Jusqu'à la fin du 19^{ème} siècle, l'embarquement des marchandises et des passagers s'effectuait par transbordement sur les pirogues qui assuraient la liaison entre les navires mouillant en rade foraine et le rivage sur la côte ouest-africaine. Mais avec l'ampleur des activités commerciales et des échanges maritimes, des wharfs ont été érigés dans certaines villes côtières de la ROA. C'est ainsi qu'à partir des années 1900, Cotonou et Lomé ont été retenues pour abriter les premiers wharfs des colonies du Dahomey (Bénin) et du Togo qui constituent les ancêtres des actuels ports de Cotonou et de Lomé. Pour B. Allagbé, (2014, p.79), depuis l'existence du wharf de Cotonou à la mise en place

du port commercial, il est constaté une intense activité du transport international à travers l'évolution du trafic navires conséquemment à l'évolution du volume des importations et des exportations. Ce constat est généralisé sur toute la côte ouest-africaine car le transport maritime et les activités portuaires prennent de l'ampleur dans cette région que plusieurs compagnies de transport maritime ne cessent de fréquenter. Ainsi, le nombre de navires accostant en Afrique de l'ouest est passé selon Harding et *al*, (2007, p.9), de 15.000 au début des années 90 à plus de 20.000 au début des années 2000. Ce qui engendre une rude concurrence que se livrent les ports non seulement pour la capture du trafic transit des pays sans littoral, mais également pour être des hubs régionaux. Cette concurrence particulièrement prononcée entre le port de Cotonou et celui de Lomé, est sous-tendue par des fondements aussi bien économiques, technologiques, géographiques et historiques qui déterminent son éclosion.

2.1- Fondements économiques liés à la mondialisation des échanges

Le commerce international s'est développé avec les mercantilistes au XVII^e et XVIII^e siècle, mais ce n'est qu'à partir du XIX^e siècle que l'économie internationale devient le paradigme dominant (L. Bensmain Hammadi, 2013, p.20), grâce surtout à l'espace maritime qui se compose d'une immense étendue d'eau qui couvre 71% de la planète (N.H.J. kablan, 2014, p.60). Pour B. Steck, (2009 ; 2013) cité par M. Lihoussou, (2014, p.64), la problématique liée au transport se situe au cœur même de cette réalité qu'est la mondialisation, métamorphosée en paradigme scientifique dominant. Pour cet auteur, dans un monde ouvert caractérisé par une forte croissance des flux, les voies maritimes constituent un vecteur majeur de l'interdépendance qui qualifie l'établissement du marché mondialisé (B. Steck, déc 2015, p.448). En effet la navigation maritime va accélérer la découverte et les échanges avec d'autres nations et territoires. Les transports maritimes constituent donc des outils de domination qui affirment les positions géostratégiques des pays et des continents.

Au lendemain de la seconde Guerre Mondiale, le développement des moyens de transport et la circulation de l'information ont créé pour beaucoup de produits un marché mondial. L'arrivée sur la scène mondiale des pays de l'Asie orientale a contribué à modifier profondément la géographie du commerce international mais aussi de la conteneurisation, donnant encore un peu plus de réalité au processus de mondialisation. En 1970 par exemple, le monde est encore atlantique, solidement organisé autour de deux pivots constitués par l'Amérique du Nord et l'Europe (A. Frémont, 2005, p.11) car l'Asie ne constitue pas un pôle en tant que tel mais c'est le Japon qui jouait à lui seul ce rôle pour cette partie du monde. Pour cet auteur, le monde a basculé de l'Atlantique sur le Pacifique trente ans plus tard, même si l'Europe conserve un poids déterminant dans les échanges mondiaux en raison de l'importance des échanges internes à cette zone. Alors que l'Asie a multiplié par huit son trafic maritime en quinze ans, l'Europe n'a fait que de le tripler (G. Guerlet, 2013, p. 74). La croissance

concomitante des flux d'importation en Afrique de produits manufacturés asiatiques et des flux d'exportation de matières premières vers les pays industrialisés d'Asie produit un effet remarquable sur le continent africain. L'Asie-Pacifique s'est affirmée comme le principal centre industriel mondial et la part du continent asiatique dans les exportations mondiales est ainsi passée de 23 % en 1990 à 35 % en 2018 (F. Maury et A. de Féligonde, 2020, p.9). En 2018, on estime que 36% de la capacité commerciale installée dans les ports d'Afrique centrale et de l'ouest est consacrée aux flux vers l'extrême orient. Ce basculement économique a conduit à une réorganisation des routes maritimes autour de l'Asie-Pacifique qui accueille plus de 42% des ports et 60% des escales avec 19% des escales pour la Chine seule (CNUCED, 2018, p.78). Cette région de l'Asie-Pacifique domine très largement dans le classement du « top 10 mondial des ports ». En 2017 par exemple, sur les dix (10) principaux ports à conteneurs du monde, huit (8) se situent en Asie, principalement en Chine avec en tête le port de Ningbo-Zoushan (Chine) qui a manutentionné exactement 1,007 milliards de tonnes dépassant pour la première fois le seuil de 1 milliard de tonne (CNUCED, 2018, p.71). Les « Asies nouvelles » bouleversent la réalité du monde selon l'expression de Foucher, (2002) cité par A. Frémont, (2005, p.66). Les économies des pays comme les « *Dragons* » (qui regroupent la Corée du Sud, Hong Kong, Taïwan et Singapour), les « *Tigres* » (regroupant Malaisie, Philippines, Thaïlande et Indonésie), le Japon et surtout la Chine ont entraîné des répercussions sur l'ensemble de l'économie mondiale. Depuis 2006, l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers du pays le plus connecté qui est la Chine, s'est amélioré de 51% alors que l'indice moyen a augmenté de 24% (CNUCED, 2019, p.68). En tant qu'usine du monde, la Chine est un acteur clé sur le segment des vrac secs et des marchandises conteneurisées, représentant près de la moitié de la croissance du trafic maritime mondial au cours de la dernière décennie (F. Maury et A. de Féligonde, 2020, p.9). En 2018 selon ces mêmes auteurs, les importations maritimes en provenance de Chine étaient estimées à un quart du trafic maritime mondial (CNUCED, 2019, p.xi) et la Chine représente 49 % des volumes transportés (F. Maury et A. de Féligonde, 2020, p.9). La Chine s'affirme davantage sur l'échiquier mondial du commerce international et elle s'intéresse particulièrement à l'Afrique pour ses ressources naturelles et agricoles mais aussi pour se créer une nouvelle zone d'influence. Les importations chinoises en provenance d'Afrique sont passées de 0,7% en 1994 à 4% en 2007 (Mandilou, 2003) et elles sont constituées à 71% de pétrole et 16% de produits miniers qui viennent d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale (N.H.J. Kablan, 2014, p.51) et aussi du coton dont l'Afrique de l'ouest en constitue un grenier. Concernant les Etats membres de l'UEMOA, les ventes extérieures des pays de l'Union à destination de la Chine se sont accrues de 24,5% en rythme annuel moyen au cours des dix dernières années passant de 141,6 milliards en 2009 à 497,3 milliards en 2019 selon la BCEAO, (Août 2020,

p.14). La part des importations en provenance de la Chine dans le total des achats à l'étranger des pays de l'Union est passée de 11,3% en 2009 à 16,5% en 2019. Au total, d'après la BCEAO (Août 2020, p.14), le commerce entre la Chine et les Etats de l'UEMOA a progressé entre 2009 et 2019 pour s'établir à 10,6% du total des échanges de l'Union, contre 7,1% en 2009.

Les économies de plus en plus dépendantes les unes des autres et interconnectées entre elles ne sont plus considérées uniquement sur un plan national, mais sont de plus en plus envisagées sur un plan international voir global. Ce qui fait dire M. Beaud, (1987, p.20), que « *L'économie nationale est de moins en moins close en ses frontières, assise en son territoire, unifiée sous la tutelle de son Etat. L'économie nationale ne se dissout pas, ni ne se disloque : elle mue* ». Cette mutation est due aux conséquences de la mondialisation des échanges. Le commerce des marchandises a été boosté et est passé en valeur de 5.800 milliards en 1995 à 18.930 milliards en 2014 (OMC, 2015 ; Bost, Carroué, 2015, 2016, 2017) cités par E. Boupda (2018, p.124). Cette augmentation est liée à la mondialisation de l'économie, dans l'ample mouvement de la libéralisation des échanges ainsi qu'aux profondes transformations techniques et organisationnelles observées dans les transports maritimes. Pour W. Dihissou, (2017, p.29), la mondialisation est le processus d'intensification des échanges internationaux de toute nature (marchandises, capitaux et informations) et est considérée comme l'ouverture de toutes les économies nationales sur un marché devenu planétaire. C'est d'autant plus évident que M. Lihoussou, (2014, p.43) affirme que la mondialisation véhicule à la fois une idéologie (*le libéralisme*), une monnaie (*le dollar*), un outil (*le capitalisme*), un système politique (*la démocratie*) et une langue (*l'anglais*). Elle se diffuse par les mers et les océans, vecteurs des voies de circulation où s'échangent une masse croissante de biens matériels signant l'unification du monde (Balaresque, Oster, 2013 ; Royer, 2014 ; Frémont, 2015) cités par E. Boupda, (2018, p.124). Les ports y jouent un rôle primordial comme interface entre deux mondes, le terrestre et le maritime, mais aussi comme lieu et instrument de la continuité logistique qu'imposent les organisateurs de la fluidité des échanges (B. Steck, 2015, p.448). Dans ce contexte, le continent africain s'impose de plus en plus comme un acteur important malgré ses faiblesses. De ce fait, les acteurs économiques considèrent les ports non seulement comme les portes de l'Afrique d'aujourd'hui, mais aussi comme des nœuds logistiques d'avenir à l'échelle mondiale, tablant sur la croissance des marchés africains intégrés à la mondialisation précisément par la voie maritime. Entre 1970 et 1992 par exemple, période d'avant l'abrogation de la règle 40/40/20 des conférences maritimes, 9% des marchandises embarquées et débarquées dans les ports maritimes du monde ont passé par l'Afrique (M. Audigé, 1995, p.6). Ce chiffre représente plus de 85% du volume des échanges du continent aussi en valeur et témoigne de l'importance du transport maritime pour l'Afrique. Ainsi, l'Afrique intéresse de plus en plus le monde et

particulièrement la Chine avec laquelle ses échanges ne cessent de prendre d'ampleur. Au niveau de la région ouest-africaine, d'après la BCEAO (Août 2020, p.14), le commerce entre la Chine et les Etats de l'UEMOA a progressé entre 2009 et 2019 pour s'établir à 10,6% du total des échanges de l'Union, contre 7,1% en 2009. Vis-à-vis de tous les pays, les importations en biens de l'Union sont ressorties à 18.698,1 milliards en 2019, en hausse de 3% par rapport à 2018 (BCEAO, Août 2020, p.6) et en lien avec les acquisitions de biens d'équipement (+12,3%) et de biens intermédiaires (+8,3%) tandis que les exportations totales de biens en valeur des pays de l'UEMOA se sont établies à 17.984,4 milliards en 2019, en progression de 10,6% par rapport au niveau enregistré un an auparavant (BCEAO, Août 2020, p.9). Dans ce contexte, les ports sont devenus de véritables enjeux de développement, des outils au service de la croissance économique, du développement socio-spatial et de la puissance des Etats, et ceci dans un monde fortement animé par le commerce maritime qui ne cesse de subir des mutations technologiques.

2.2- Fondements technologiques liés à la conteneurisation et au gigantisme observés dans l'industrie navale

Le transport maritime est une activité millénaire qui a connu de nombreuses révolutions technologiques au fil des siècles. Mais c'est la révolution industrielle et ses innovations technologiques qui ont permis le développement du commerce maritime international car, pour G. Chantelauve (2006, p.33), la mise en place des installations à vapeur et la construction des coques en fer puis en acier se sont traduites par l'accroissement du nombre, de la taille, de la vitesse des navires et des quantités de marchandises transportées. Ce que confirme J. Marcadon, (2005, p161) qui soutient que ce sont les innovations techniques portant sur les navires, innovations marquées par le gigantisme naval, la spécialisation des navires, l'invention du conteneur et des porte-conteneurs qui ont joué le rôle essentiel depuis cinquante ans.

2.2.1- La révolution du conteneur

Les transports maritimes ont évolué plus rapidement depuis l'introduction du conteneur par le transporteur américain Malcolm Mac Lean en 1956. Depuis lors, le conteneur est devenu un outil révolutionnaire dans le transport maritime qui apporte une certaine garantie de sécurité, d'intégrité et même de traçabilité pour tous les acteurs de la chaîne logistique. Il est également un outil intermodal, car il permet l'acheminement de la marchandise dans un même contenant par au moins deux modes de transport successifs. Selon l'expression de Yann Alix, (2018, p.159), le conteneur maritime refaçonne sans cesse la géographie économique et logistique mondiale. La standardisation pour une meilleure adhésion et une meilleure manipulation a conduit à identifier les conteneurs en deux séries principales à savoir les 20 pieds et les 40 pieds.

L'EVP est la mesure utilisée dans le domaine du transport intermodal de conteneurs. Un EVP équivaut à l'espace occupé par un conteneur de norme ISO qui a une largeur de huit pieds (2,438 m), une longueur de vingt pieds (6,058 m) et une hauteur de huit pieds et demi. Selon cette norme, un conteneur de quarante pieds de long correspond donc à deux EVP.

Tableau 1 : Principales caractéristiques des conteneurs

Type	Longueur (en m)	Largeur (en m)	Capacité (en tonne)
20 pieds	6,058	2,438	21,5
40 pieds	12,19	2,438	32,5

Source : Auteurs, travaux de recherche (2020)

Il existe des types particuliers de conteneurs mais qui répondent aux mêmes exigences d'arrimage et de gerbage. On peut citer le conteneur *Reefer (RF)*, le conteneur *Open Top (OT)*, le conteneur *platform ou flat rack*. Par contre, il existe des conteneurs d'origine américaine qui ont la particularité d'avoir une hauteur plus importante et qu'on appelle les « *high cube* ». Avec le développement de la conteneurisation sur l'Atlantique Nord à partir de 1965 puis sa généralisation progressive par la suite, le conteneur devient une boîte normée dont les standards sont définitivement fixés en 1974 par l'ISO (*International Standard Organization*). La conteneurisation a débouché sur une large normalisation des activités portuaires qui enlèvent aux ports la possibilité de se spécialiser pour préserver leur part de marché et générer autant de revenus qu'auparavant. Pour exemple, En 1960, la rotation d'un cargo de lignes régulières de 10.000 tpl Europe-Japon-Europe prenait cinq mois, la moitié du temps était passée au port avec des escales de 4 à 5 jours (J. Marcadon, 2005, p.162) alors qu'un porte-conteneur de 5000 à 6000 boîtes (60.000 tpl) boucle le trajet en 2 mois actuellement avec des escales de 10 à 36 heures. Le cargo conventionnel fonctionnait avec un équipage de 35 hommes alors qu'aujourd'hui les équipages sont en général d'une quinzaine de navigants. Le porte-conteneur remplace donc une demi-douzaine de cargo classique qui nécessitait 210 navigants environ. Pour Notteboom, (2006) et Levinson, (2006) cités par A. Zhang (2009, p.145), la conteneurisation contribue à réduire les coûts de transport, à abrégé les temps de transport, à fiabiliser les horaires, à améliorer la sécurité et ce faisant, elle a induit la création de vastes réseaux d'approvisionnement multi sources et une large décentralisation de la production qui ont stimulé la demande de transport par mer. Elle a en outre, comme l'expliquent Luo et Grigalunas (2003) ainsi que Cullinane et Song (2006) spectaculairement intensifié la concurrence interportuaire (A. Zhang, 2009, p.145).

2.2.2- Le gigantisme et la spécialisation des navires

Les mutations technologiques dans l'industrie navale ont été déterminantes dans le secteur des transports maritimes. Jadis, il n'était pas envisageable d'augmenter la capacité des navires conventionnels car ce gain aurait été perdu en un allongement supplémentaire de la manutention et donc en temps d'escale au port. Mais actuellement, le porte-conteneurs a élargi aux marchandises diverses les économies d'échelle établies entre temps par les pétroliers et les vraquiers. Leur capacité moyenne n'a cessé d'évoluer pour passer de 900 EVP environ en 1970 à plus de 20 000 EVP en 2020. Plusieurs études techniques ont démontré que le déploiement de méga porte-conteneurs est réalisable et qu'il n'y a pas de limites techniques ni d'obstacles économiques que le marché ne peut surmonter (Wijnolst et *al.*, 1999 ; Akiyama et *al.*, 2002 ; Ham, 2004) cités par Ph. de Champlin., (2019, p.16). Actuellement, les plus grands porte-conteneurs du monde en termes de capacité de transport appartiennent aux trois compagnies leaders que sont Maersk Line, MSC et CMA CGM. Par exemple, le groupe MSC a mis en flotte le porte-conteneurs *MSC Gulsen* qui a fait son voyage inaugural le 08 juillet 2019 depuis la ville portuaire de Tianjin dans le nord de la Chine en direction du nord-ouest de l'Europe. Avec une charge maximale de 224 986,4 tonnes pour une capacité de transport de 23 756 EVP, cet Ultra Large Containerships (ULCS) mesure 399,9 m de longueur contre 61,5 m de largeur. Pour donner une idée de la taille gigantesque de ce mastodonte des mers, si sa cargaison devrait être mise bout à bout, elle formerait un « mur de conteneurs » de 144 km qui occuperait toute une voie sur la côte atlantique allant du port de Cotonou au port de Lomé. En Afrique de l'ouest, les ports sont loin de pouvoir accueillir ces porte-conteneurs de taille « Triple E », véritables mastodontes des mers aux capacités de 18 000 EVP et plus. Le plus grand navire que le port de Cotonou ait accueilli est le « CCNI ARAUCO » le 10 août 2020 sur le quai N°10 de Bénin Terminal. Avec une longueur de 300 m, ce navire de plus de 100 062 tonnes de la compagnie Maersk Lines, dispose d'une capacité de chargement de 8 700 EVP. Quant au port de Lomé qui dispose d'un atout naturel de 16,6 m de tirant d'eau, le plus grand navire qu'il ait accueilli est le « MSC JOSSELINE » sorti des chantiers navals en mai 2019, d'une longueur de 366 m avec une capacité de 14 300 EVP. Ces évolutions technologiques ne sont pas restées sans conséquences sur la morphologie et la mission dévolue aux ports qui ont connu des modifications importantes de leurs infrastructures afin de s'adapter et de répondre à des exigences plus strictes.

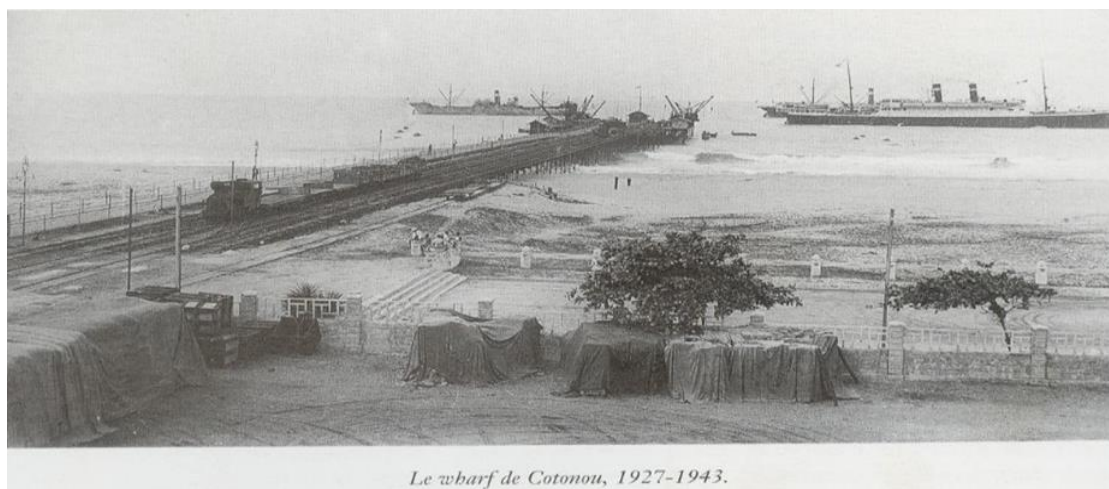
Hormis les fondements économiques et technologiques qui déterminent l'avènement de la concurrence interportuaire, des fondements historiques concernent la concurrence entre le port de Cotonou et celui de Lomé.

2.3- Fondements historiques de la concurrence entre le port de Cotonou et le port de Lomé

Jusqu'à la fin du 19^{ème} siècle, l'embarquement des marchandises et des passagers s'effectuait à Grand-Popo, Ouidah et Porto-Novo sur le littoral béninois et à Baguida, Porto-Seguro et Petit-Popo sur le littoral togolais, par transbordement sur les pirogues qui assuraient la liaison entre les navires mouillant en rade foraine et le rivage. Mais de par leur situation géographique, Cotonou et Lomé ont été retenus pour abriter les premiers wharfs de ces colonies.

2.3.1- Le wharf ou les « mille pattes » de Cotonou

Le wharf, terme anglo-saxon emprunté à l'allemand, qui signifie appontement, est un quai ou une jetée qui peut être construit en fer ou en bois, et qui permet aux navires d'accoster. Le premier projet de construction d'un wharf à Cotonou date de 1888 quand le Ministre de la Marine et des Colonies donne l'autorisation de construire un appontement en « bois du pays » d'une longueur de 700 à 800m et qui coûterait 2 millions de francs environ (I. Bio-Sawe, 1995, p.48). Mais les promoteurs que sont Burdo et Viard ne sont pas arrivés à réunir les capitaux nécessaires à leur entreprise et le wharf en « bois du pays » n'a jamais vu le jour. En août 1890, le Contre-amiral de Cuverville, commandant en chef de la Division navale de l'Atlantique Nord réunit une commission technique qui étudie les différents procédés devant faciliter le débarquement des troupes françaises et du matériel de guerre, car la France se préparait à aller en guerre contre les soldats de l'armée dahoméenne. N'étant pas sûre de bénéficier du concours des Anglais pour le transport par Lagos de son matériel militaire, elle pensa à un appontement sur la plage de Cotonou qui la rendrait totalement indépendante dans son action militaire. La commission présidée par le Contre-amiral de Cuverville arrive à la conclusion suivante : « le seul moyen de communication pratique, solide et durable est l'établissement d'un wharf métallique de 300 mètres de longueur au maximum ». La colonie fit tous ses efforts pour assurer l'exploitation du wharf, ouvert au trafic commercial le 7 mars 1893. Le premier wharf doté de treuil, était à ossature métallique. La photo suivante montre le wharf en 1943.

Photo 1: Le wharf de Cotonou de en 1943

Source : I. Bio-Sawé (1995)

Dès 1948, l'incapacité de l'outillage à faire face à l'accroissement de plus en plus important du trafic se faisait nettement sentir, malgré ses efforts en rajeunissement. L'engorgement de la rade a été particulièrement important en mai 1960 (185 jours d'attente) et le tonnage global a atteint 250 000 tonnes (I. Bio-Sawé, 1995, p.53) sans compter les 45 000 ou 50 000 tonnes d'hydrocarbure qui transitent par le Nigéria et qui sont fournies par Curaçao, le Venezuela et l'Irak (B. Janin, 1964, p.705). Avec ce volume le wharf ne répond plus aux exigences du trafic maritime. Il est saturé, périmé, archaïque et constitue ainsi un goulot d'étranglement et une solution antiéconomique. La solution d'un port en eau profonde s'impose dès lors sur la côte du Bénin. La décision de construire le port à Cotonou a été prise le 7 janvier 1959 et la pose de la première pierre a suivi le 23 octobre de la même année. Le 30 décembre 1964, le port reçoit à quai son premier paquebot, le « M/S Foch » de la compagnie Fabre et Fraissinet. Pour la première fois, on pouvait toucher du doigt un navire de la terre ferme. Le port devint une réalité le 1^{er} août 1965, date de son inauguration.

2.3.2- Le wharf de Lomé

Le village d'Aného faisait partie des comptoirs ouest-africains au 17^{ème} siècle avant de se convertir à l'exportation des oléagineux (B. Batandéo, 1986) et les opérations de manutention se faisaient par les autochtones qui utilisaient des pirogues (Y. Kombaté, 2011, p. 88). Dès 1905 selon cet auteur, la rade d'Aného connut une réduction de son trafic et fut plus tard fermée et la majorité des marchandises d'exportation passent par Lomé, déjà capitale économique et politique du pays. Pour Y. Marguerat, (1992, p.21), Lomé a désormais le monopole des échanges maritimes et donc de toutes les activités qui en découlent. Pour cet auteur, tout le « Togo utile » de l'époque est ainsi drainé sur

Lomé comme dans un entonnoir que renforcent le réseau routier et les lignes télégraphiques. Dans cette logique, Kpémé et Aného allongeraient de 35 à 45 km la distance à parcourir pour les transporteurs car la ligne Lomé-Cinkassé était déjà pratique et l'on a dû prendre en compte la desserte que ce port devait constituer pour les pays sans littoral (Y. Kombaté, 2011, p.84). Lomé va désormais distancer irrésistiblement toutes ses rivales et Y. Marguerat, (1992, p.21) pense que la « macrocéphalie », c'est-à-dire l'écart démesuré entre la plus grande ville et les suivantes du Togo actuel trouve là son origine.

La construction du wharf de Lomé s'est déroulée en plusieurs phases à cause des difficultés liées à la puissance des vagues de l'océan qui se jetaient sur la plage. Un entrepreneur d'Altona, banlieue industrielle de Hambourg, a estimé le coût de la construction du wharf à 1,5 millions de marks (H. Seidel, 1898, p.37). Ainsi, un premier wharf long de 160 m a été construit du 6 octobre 1899 au 26 janvier 1900 en bois par les ingénieurs de la firme allemande Kloppel. Il avait été détruit par les vagues en avril de la même année avant que le projet de construction d'un wharf métallique ne voie le jour. La construction du wharf métallique a commencé le 1^{er} novembre 1901 et s'est achevée en fin 1904. Le coût total du wharf métallique était estimé à 800 000 Mark. Le wharf était inauguré le 27 janvier 1905. De février 1908 au 27 janvier 1909, ce pont sera prolongé de 50 m. A la fin de la Première Guerre mondiale, une opération conjointe franco-britannique force les Allemands retranchés à Atakpamé, à capituler dès le mois d'août 1914. Le Togo est placé sous mandat de la Société Des Nations (SDN). Sur décision de la SDN prise le 10 juillet 1919, la France et l'Angleterre se partagent l'occupation du territoire togolais et les Français construisent un autre wharf dont l'exploitation démarre en 1928 (www.togo-port.net, le 25/01/2021, 10h10). La photo suivante montre les deux wharfs de Lomé. A gauche, le wharf allemand (1902-04) avec la passerelle coudée montée en 1912 (Y. Marguerat, 1992, p.28) et à droite la douane et le wharf français (1926-28).

Photo 2 : Les deux wharfs de Lomé

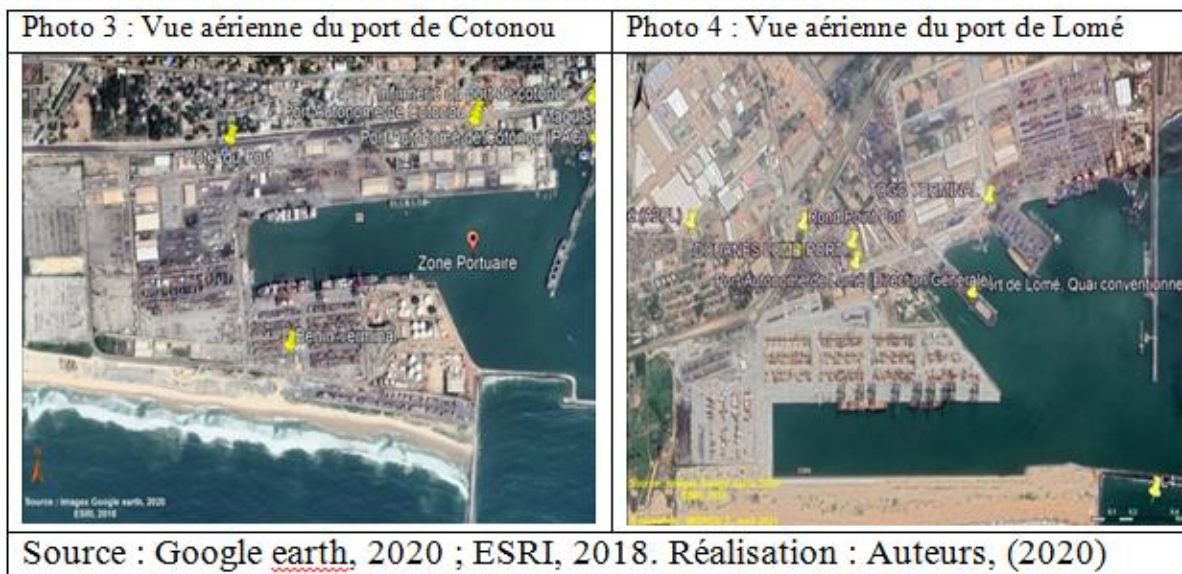
Source : Y. Marguerat, (1992), cliché du Ministère de la France d'Outre-Mer

Le wharf a perdu son intérêt à partir de 1964 à la suite de la construction du port en eau profonde de Lomé qui a été inauguré le 26 avril 1968. Mais la date du 21 janvier 1967 est restée dans les annales comme celle qui marqua l'arrivée du tout premier navire, le « *Brite Hugo Stinnes* », qui accosta pour la première fois à quai.

2.3.3- La question du port commun pour le Togo et le Dahomey (Bénin) : **Prélude d'une rivalité portuaire entre deux territoires coloniaux**

Le projet du « port commun » pour le Togo et le Dahomey marqua en réalité le début de la rivalité entre ce qui sera désormais le port de Cotonou et le port de Lomé. En effet, face à l'incapacité des wharfs de Cotonou et de Lomé à répondre aux exigences du trafic qui ne cesse d'augmenter, le meilleur remède était la construction d'un port en eau profonde sur la côte. Les données politiques du problème portuaire sur la côte du Bénin transparaissent clairement dans une tentative d'union économique et douanière que préconise la France entre le Togo, le Dahomey et le Niger. Cette union, dénommée TODANI (Togo-Dahomey-Niger) exprimée de façon pressante à la Conférence Economique de Cotonou en décembre 1951, vise essentiellement selon cet auteur, à « atteler » le Togo sous tutelle française aux deux autres territoires. Mais le vent n'a pas été favorable pour le TODANI, car lors de la 2^{ème} séance en session ordinaire de l'Assemblée Territoriale du Dahomey tenue le 13 avril 1954, les Conseillers à l'Assemblée Territoriale, ont particulièrement insisté sur l'importance de la création d'un port en eau profonde à Cotonou. Le 14 juin 1954, Charles-Henri Bonfils, gouverneur du Dahomey, informe dans un rapport confidentiel adressé au Haut-Commissaire de la République, Gouverneur Général de l'AOF, que

l'Assemblée Territoriale a pris position de façon catégorique sur la nécessité de la construction urgente d'un port en eau profonde à Cotonou. Il conclut dans son rapport que politiquement, il ne peut être construit de port qu'à Cotonou et que toute autre solution rencontrera l'hostilité systématique du territoire derrière ses élus qui se sont exprimés sans équivoque. Le 03 octobre 1955, lors de la XXX^{ème} Conférence des Chambres de Commerce de la Méditerranée et de l'Afrique française, Jean AGIER, Président de la Chambre de Commerce, d'Agriculture et d'Industrie du Dahomey-Niger, a conclu dans sa communication, que « *les problèmes portuaires du Dahomey et celui du Togo sont distincts et ne peuvent avantageusement trouver une solution commune. Une opération mixte mécontenterait tout le monde par sa médiocrité, alors que les possibilités à la fois du Dahomey et du Togo veulent que dans les deux territoires soit fait du bon et du beau travail* ». Il émet le vœu que l'établissement d'un port à Cotonou soit décidé le plus rapidement possible en considération des impératifs politiques et économiques des territoires du Bénin et des opinions déjà exprimées par la XXIX^{ème} Conférence des Chambres de Commerce de la Méditerranée, l'Assemblée Territoriale du Dahomey, le Grand Conseil de l'AOF, les Assemblées consulaires du Dahomey et du Niger et plus récemment par l'Assemblée de l'Union Française. Par ailleurs, les mines de phosphates du Togo ont eu une très grande influence sur le port commun. Le 7 novembre 1955, une motion de l'Assemblée Territoriale du Togo et du Conseil du Gouvernement invite à la construction d'un port aux abords de Porto-Seguro, s'opposant ainsi au transit par Cotonou du minerai togolais. Le 8 novembre 1955, Maurice Gingembre, Directeur de la Société Minière du Bénin (Togo) déclarait au cours de sa conférence de presse : « Il n'est pas question de faire parcourir à nos 500 000 tonnes de phosphates les 130 km qui sépare le gisement de Cotonou et nous n'utiliserons jamais un port à Cotonou. Nous réaliserons nous-même un wharf minier » (I. Bio-Sawe, 1995, p.58). La position du Togo est donc sans équivoque. La solution d'un port commun aux deux territoires est définitivement écartée. Dès lors, les choses vont s'accélérer pour aboutir à la construction du port de Cotonou et le Togo va œuvrer à la construction de son port à Lomé. Avec le temps, ces deux ports n'ont pas cessé de grandir. Ils ont évolué en superficie, en infrastructures, en équipement, en tonnage de marchandises traitées et même en organisation. Les photos 3 et 4 montrent une vue aérienne de ces ports en 2020.



La photo 3 montre le port de Cotonou qui est situé entre 6°21'02'' et 6°20'23'' latitude Nord d'une part et entre 2°24'44'' et 2°26'42'' longitude Est d'autre part. Localisé en bordure sud de la ville de Cotonou sur une côte basse sablonneuse, il a une superficie de 241 hectares avec un plan d'eau de 60 h. Il est sensiblement équidistant des ports de Lomé (135 km) et de Lagos (115 km). Il dispose de 74,1 ha de terre-pleins et de 77678 m² de magasins de stockage. La photo 4 quant à elle présente le port de Lomé qui est localisé en bordure sud de la ville de Lomé et est géographiquement situé entre 6° 9' et 6°6'36'' de latitude Nord d'une part et entre 1°16' et 1°19'12'' de longitude Est d'autre part. Il dispose d'une superficie de 827 hectares constituée par vagues successives d'expropriation, d'un plan d'eau de 81 ha, de 23,38 ha de terre-pleins et de 74320 m² de magasin.

2.4- Quelques aspects de l'évolution des trafics de marchandises

Le port de Cotonou a accueilli 9988 navires commerciaux contre 11012 pour le port de Lomé entre 2010 et 2018. Les marchandises transportées par ces navires sont destinées aussi bien pour le transit à l'endroit des pays du Sahel que pour le transbordement. La figure 1 présente quelques aspects de l'évolution du trafic des marchandises au niveau de ces ports.

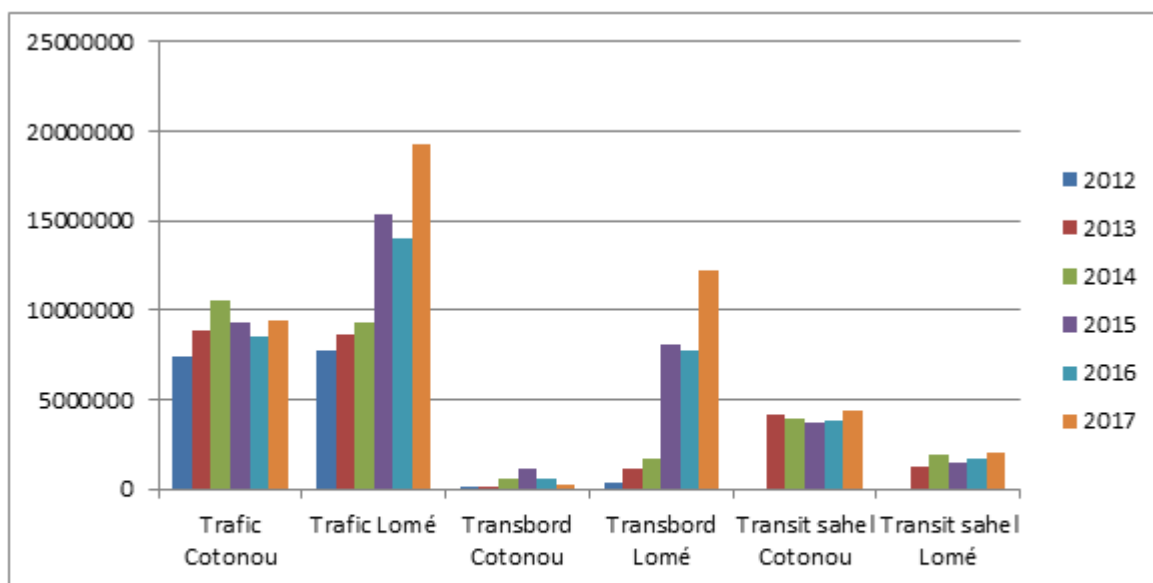


Figure 1: Quelques aspects de l'évolution des trafics de marchandises
Source : Auteurs, d'après les données des autorités portuaires

L'analyse de cette figure montre que le tonnage des marchandises traitées au port de Lomé est plus important qu'au port de Cotonou. En effet, le port de Cotonou a traité au total 54.183.682 tonnes de marchandises contre 74.463.973 tonnes pour le port de Lomé entre 2012 et 2017. Dans la même période, le transbordement domine largement à Lomé avec un tonnage de 31.380.110 tonnes contre 2.842.213 tonnes pour Cotonou. Ce qui signifie que Lomé est un port de transbordement par rapport à Cotonou. Par contre, entre 2013 et 2017, le trafic transit en provenance ou à destination de l'ensemble des pays du sahel dépourvus de littoral maritime (Burkina Faso, Mali, Niger et Tchad) fait 20.016.577 tonnes au niveau du port de Cotonou contre 8.345.006 tonnes pour Lomé. Relativement au port de Lomé, le port de Cotonou est donc un port de transit.

La question des fondements de la concurrence interportuaire repose sur la connaissance des critères qui motivent le choix des acteurs portuaires d'opérer dans un port plutôt qu'un autre. En nous basant sur la littérature scientifique et en tenant compte de la particularité de notre étude, nous retenons douze (12) critères de choix d'opérer dans un port plutôt qu'un autre. Il s'agit de la localisation géographique du port, la stabilité sociopolitique du pays, la sécurité et sûreté du port, la capacité nautique du port, les installations et équipements portuaires, la fréquence des escales de navires, le délai de traitement des navires, la fréquence de manutention des marchandises, les frais portuaires, les relations personnelles dans le port, la facilité des opérations douanières, la bonne connexion du port avec l'arrière-pays. Pour ce faire, 203 acteurs portuaires retenus par choix raisonné et constitués de chargeurs, consignataires et transitaires ont été enquêtés pour déterminer les cinq premiers critères de choix

d'opérer dans un port plutôt qu'un autre. Les résultats de cette enquête sont présentés dans le tableau 1.

Tableau 1 : Classement des critères de choix portuaire selon les acteurs

Critères	Chargeurs	Consignataires	Transitaires
Localisation géographique	3ème	3ème	4ème
Stabilité sociopolitique du pays	1er	2ème	2ème
Sécurité et sûreté dans le port	2ème	1er	1er
Capacité nautique du port	11ème	4ème	10ème
Installations et équipements portuaires	9ème	6ème	9ème
Fréquence des escales des navires	7ème	8ème	8ème
Délai de traitement des navires	12ème	5ème	11ème
Fréquence de manutention des marchandises	8ème	10ème	7ème
Frais portuaires	4ème	7ème	5ème
Relations personnelles	10ème	12ème	12ème
Facilité des opérations douanières	6ème	11ème	3ème
Bonne connexion avec l'arrière-pays	5ème	9ème	6ème

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

L'étude a montré que certains critères (sécurité et sûreté du port, stabilité sociopolitique du pays et localisation géographique) bien que différemment priorisés, sont communs à la plupart des acteurs portuaires alors que d'autres en revanche (capacité nautique du port, installations et équipements) sont spécifiques et dépendent du positionnement de chaque acteur dans la chaîne logistique. La synthèse de cette étude selon l'ensemble des acteurs, se présente comme le montre la figure 2 :

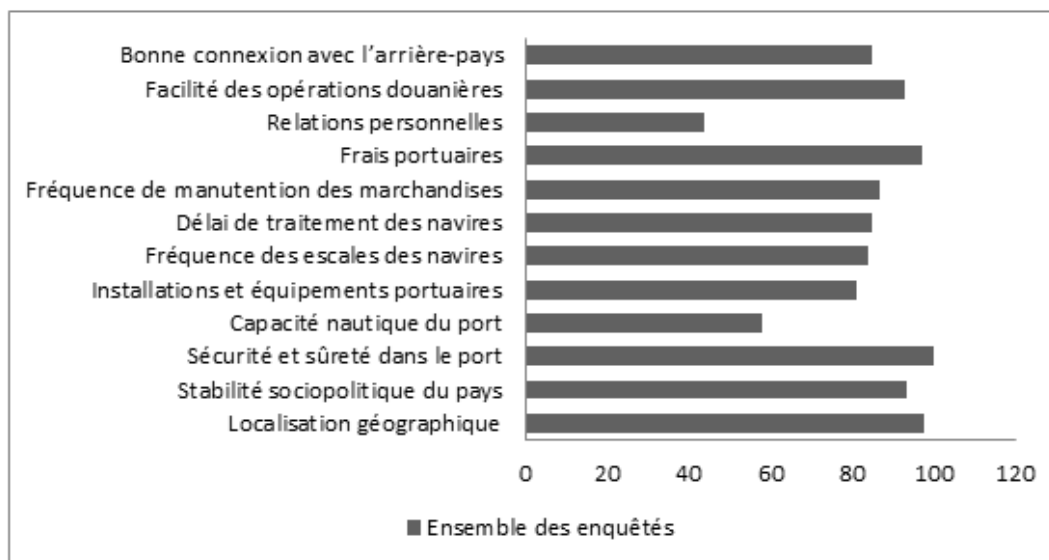


Figure 2: Fondements de la concurrence interportuaire selon les acteurs enquêtés

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

Les résultats montrent que pour l'ensemble des acteurs enquêtés, la sécurité et la sûreté dans le port, sa localisation géographique, la stabilité sociopolitique du pays et les frais portuaires constituent les critères incontournables et non négociables dans le choix portuaire. En dehors de ces critères, tandis que les frais portuaires sont priorisés par les chargeurs et les transitaires, les consignataires quant à eux jugent très important la capacité nautique du port et le délai de traitement des navires. Cela montre l'importance accordée à ces critères selon le positionnement de chaque acteur sur la chaîne de transport. Les compagnies maritimes accordent une grande importance à la capacité nautique du port, ce qui est normal car l'évolution technologique observée dans l'industrie navale et l'ampleur du transport maritime dans les échanges internationaux et les économies d'échelle l'imposent aux ports qui ne veulent pas être en marge des grands flux du commerce international. Si les chargeurs et les transitaires accordent quant à eux une grande importance aux frais portuaires, c'est simplement parce que les frais portuaires élevés gonflent le coût total de transport des marchandises. Ainsi, dans une situation de choix, un port cher fera fuir les clients tandis que le contraire les attirera. L'étude a montré qu'un port qui n'est pas sécurisé et n'est pas sûr est un port qui n'est pas fréquentable. Dans l'ensemble, la sécurité et la sûreté du port, sa localisation géographique ainsi que la stabilité sociopolitique du pays et les frais portuaires sont les principaux critères qui favorisent la concurrence interportuaire. Ainsi, un port est compétitif s'il est sécurisé et sûr, géographiquement bien localisé dans un pays socialement et politiquement stable avec des frais portuaires compétitifs.

Sur la rangée Dakar-Cotonou, la synthèse du point de vue des acteurs enquêtés relativement aux critères de choix au niveau de chaque port est illustrée par le tableau 2. Le port le plus compétitif relativement à un critère est celui qui a le plus grand score.

Tableau 2: Compétitivité relative des ports selon les critères de choix

Critères	Cotonou	Lomé	Tema	Abidjan	Dakar
Localisation géographique	109	60	3	16	15
Stabilité sociopolitique du pays	47	12	125	2	17
Sécurité et sûreté dans le port	57	69	43	31	3
Capacité nautique du port	23	120	25	32	3
Installations et équipements portuaires	17	81	39	62	4
Fréquence des escales des navires	28	102	19	49	5
Délai de traitement des navires	30	87	38	48	0
Fréquence de manutention des marchandises	35	99	34	35	0
Frais portuaires	36	84	38	41	4
Relations personnelles	107	58	9	27	2
Facilité des opérations douanières	54	88	19	42	0
Bonne connexion avec l'arrière-pays	81	58	20	43	1

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

L'analyse de ce tableau montre que le port de Cotonou, avec un score de 109, vient en tête relativement au critère de la localisation géographique. Pour la stabilité sociopolitique du pays, c'est Tema qui vient en tête avec un score de 125, suivi de Cotonou. Pour la sécurité et sûreté dans le port, Lomé vient en tête avec un score de 69, suivi de Cotonou. Pour la capacité nautique, Lomé vient encore en tête avec un score de 120, suivi d'Abidjan. Pour la qualité des installations et équipements portuaires, c'est toujours Lomé qui vient en tête avec un score de 81, suivi d'Abidjan. Pour la fréquence des escales des navires, le délai de traitement des navires, la fréquence de manutention des marchandises, la facilité des opérations douanières et les frais portuaires, c'est Lomé qui vient en tête. Quant aux relations personnelles et la bonne connexion avec l'arrière-pays, c'est Cotonou qui vient en tête. Dans l'ensemble, sur les 12 critères de choix retenus, Lomé vient en tête avec 8 critères tandis que Cotonou s'en sort avec 3 critères. Ainsi, le port de Lomé est relativement plus compétitif que celui de Cotonou.

3- Discussion

Depuis l'époque des wharfs, ancêtres des ports de Cotonou et de Lomé, ces derniers n'ont pas cessé de grandir tant en superficie, en infrastructures et en équipements pour non seulement répondre au besoin sans cesse croissant du trafic des navires et des marchandises, mais également résister à la concurrence observée sur la rangée ouest-africaine. Avec une zone portuaire de 827 ha de superficie, le port de Lomé bénéficie d'un plan d'eau de 81 ha contrairement au port de Cotonou qui a un plan d'eau de 60 ha et une zone portuaire de 241 ha. Relativement à ces données, le port de Lomé est plus compétitif que celui de Cotonou. Pour ce qui concerne la superficie des terre-pleins, elle est de 74,1 ha au port de Cotonou contre 23,38 ha au port de Lomé. Celle des magasins est de 77.678 m² au port de Cotonou contre 74.320 m² au port de Lomé. Au niveau du trafic des navires, entre 2010 et 2018, le port de Lomé a accueilli 11.012 navires commerciaux contre 9.988 pour le port de Cotonou. Le port de Lomé a donc traité plus de navires commerciaux que le port de Cotonou. Ce qui lui a permis, au niveau du trafic des marchandises de caracoler largement en tête par rapport au port de Cotonou avec un total de 74.463.973 tonnes contre 54.183.682 tonnes pour le port de Cotonou entre 2012 et 2017. Aussi, avec un tonnage important de marchandises en transbordement, Lomé se révèle-t-il comme un port de transbordement, un hub en devenir dans la sous-région ouest-africaine. Il domine largement ce trafic par rapport à Cotonou. Cette position lui est facilitée grâce à son tirant d'eau naturel et exceptionnel de 16,6 m qui lui permet de recevoir de grands navires. Par contre, la part de trafic transit pour les pays enclavés, dépourvus de littoral maritime, est largement dominé par le port de Cotonou qui se révèle comme un port de transit, un port pour les pays d'hinterland, relativement au port de Lomé. En effet, Cotonou se positionne non seulement comme la porte océane naturelle du Niger et une partie du nord du Mali, mais également comme un port de relai pour le Nigéria dont il dessert une partie de sa région septentrionale. Pour la manutention des marchandises, les deux ports disposent d'équipements divers dont 10 portiques de quai, 16 grues RTG, 24 Reachstackers et 15 chariots élévateurs pour le port de Lomé contre 4 portiques de quai, 10 grues RTG, 43 Reachstackers et 21 chariots élévateurs pour le port de Cotonou.

L'étude a montré que le port est compétitif lorsqu'il est sécurisé et sûr, géographiquement bien localisé dans un environnement sociopolitique stable avec des frais portuaires compétitifs. Cela est évident puisque concernant la sécurité et la sûreté du port, elles sont des exigences qu'impose le code ISPS et les ports se doivent de s'y conformer pour ne pas être déclassés et voir fuir leurs clients au profit des ports concurrents. Heureusement, les ports de Cotonou et de Lomé satisfont à cette exigence car au terme de plusieurs missions d'évaluation du dispositif sécuritaire qui ont été effectuées dans ces ports par « *The US Coast*

Guard » (les Garde-Côtes américains), conformément au contrôle d'assistance dans le cadre de la mise en œuvre du code ISPS, les experts américains ont reconnu l'efficacité de la réforme sécuritaire dans ces ports. Pour ce qui est de la localisation géographique, si les deux ports sont bien positionnés pour desservir les Etats enclavés du sahel, notamment le Burkina Faso, le Mali et le Niger, le port de Cotonou est non seulement plus proche pour desservir l'Est du Mali, mais jouit également de sa proximité avec le Nigéria, géant marché de plus de 200 millions d'habitants pour lequel il pourrait être un port de relais. Pour ce qui est de la stabilité sociopolitique, les soubresauts politico-militaires qui ont déclenché la rébellion en Côte d'Ivoire sont illustratifs. A ce sujet, D.Y. Beli et C. K. Koffi (2018, p.323) soulignent que la fin de cette crise est le meilleur gage de sécurité pour le port d'Abidjan puisque la menace d'insécurité que vivait celui-ci a aussi disparu et la sécurité retrouvée, le fort taux de la prime d'assurance maritime que devaient supporter les ports ivoiriens a été ramené à la normale, ce qui donna confiance aux partenaires et permis aux ports d'accroître le transit des marchandises. La stabilité sociopolitique est donc un critère fondamental dans le choix portuaire. Au Bénin comme au Togo, même si l'environnement sociopolitique semble calme dans les deux pays, le Bénin paraît plus sûr que son voisin togolais vu l'alternance au sommet de l'Etat depuis l'avènement du processus démocratique.

Conclusion

Le transport maritime est une des activités parmi les plus concurrentielles qui soit puisqu'il est placé au cœur même de la mondialisation des échanges. Les innovations technologiques dans le domaine de l'industrie navale et du conditionnement de la marchandise ont des répercussions inévitables sur l'organisation des flux d'échanges dans le monde et sur l'organisation et la morphologie des ports. En Afrique de l'ouest, le découpage territorial de cette région en pays côtiers et pays sahéliens sans littoral qui constituent un marché commun et discuté par les ports de la rangée ouest-africaine, ainsi que la proximité géographique des ports de Cotonou et de Lomé, favorisent la concurrence interportuaire. L'étude a montré que la concurrence entre le port de Cotonou et celui de Lomé a commencé depuis l'époque des wharfs dont l'incapacité à faire face à l'accroissement de plus en plus important du trafic, nécessita la construction d'un port commun pour le Togo et le Bénin. Mais vu les considérations d'ordre stratégique et de souveraineté des Etats, cette solution d'un port commun aux deux territoires sera définitivement écartée et dès lors, les choses vont s'accélérer pour aboutir à la construction du port de Cotonou et le Togo va œuvrer à la construction de son port à Lomé. Dans leur évolution, les deux ports ont réalisé des efforts dans les investissements pour résister à la concurrence. L'étude a permis de savoir qu'un port est compétitif s'il est sécurisé et sûr, géographiquement bien localisé dans un pays socialement et

politiquement stable avec des frais portuaires compétitifs. Elle a en outre montré que le port de Lomé est relativement plus compétitif que le port de Cotonou.

Bibliographie

ALIX Yann (2018) : Prospective maritime et stratégies portuaires. Editions EMS, 285 pages.

ALLAGBE S. Benjamin (2014) : Activités de transit et transport international au nord-est du Bénin. Thèse de doctorat unique en Géographie. Université de Lomé. 358 pages

AUDIGE Michel (1995) : Les services maritimes en Afrique de l'Ouest. Tendances et problèmes. Programme de politique de transport en Afrique subsaharienne. Banque Mondiale et Commission économique pour l'Afrique. Document de travail SSATP N°16F. 32 pages.

BCEAO, (Août, 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 pages.

BEAUD Michel (1987) : Le système national mondial hiérarchisé. Paris, Agalma, la Découverte, 114 pages.

BELI Didier Yao et KOFFI Cyriaque Konan (2018) : Le transport de marchandises entre le port d'Abidjan et les pays de l'hinterland. *In* Messan Lihoussou et Benjamin Steck, Moderniser les ports ouest-africains: enjeux et perspectives. Afrique Atlantique, Editions EMS, Paris, pp. 319-335

BENSMAN Lamia Hammadi (2013) : Mondialisation, entreprises et enseignement du management. Thèse de doctorat en science de gestion, option Management. Faculté des sciences économiques, gestion et sciences commerciales. Université Abou Bekr Belkaïd-Tlemcen. République Algérienne Démocratique et Populaire. 223 pages.

BIO-SAWÉ Ishola (1995) : Le port de Cotonou d'hier à aujourd'hui. Imprimé en décembre 1995 par IPC-Tunis. 204 pages.

BOUPDA Esther (2018) : Le port de Douala, un port africain dans la mondialisation- Enjeux et perspectives. *In* Messan Lihoussou et Benjamin Steck, Moderniser les ports ouest-africains: enjeux et perspectives. Afrique Atlantique, Editions EMS, Paris, pp. 123-145.

De CHAMPLIN Philippe (2019) : Gigantisme naval et ports d'escale : un nouveau paradigme. Mémoire de maîtrise en Géographie. Université de Montréal. 99 pages.

CHANTELAUVE Guillaume (2006) : Evaluation des risques et réglementation de la sécurité : cas du secteur maritime - Tendances et applications. Thèse de doctorat en Science et Technique du Déchet. Institut National des Sciences Appliquées de Lyon. Ecole doctorale Chimie de Lyon. 229 pages.

CNUCED (2018) : Etude sur les transports maritimes. Nations-Unies, 112 pages.

CNUCED (2019) : Etude sur les transports maritimes 2019. UNCTAD/RMT/2019. 121 pages

DIHISSOU Wassiu (2017) : La relation entre le commerce international et les investissements directs étrangers. Cas des principaux pays de l'OCDE. Thèse de doctorat en Science Economique, Université Côte d'Azur, 320 pages.

FREMONT Antoine (Oct. 2005) : Les réseaux maritimes conteneurisés : Epine dorsale de la mondialisation. Institut National de recherche sur les transports et leur sécurité. (Saint-Dié, Samedi 1^{er} octobre 2005) 22 pages.

FREMONT Antoine (1^{er} déc. 2005) : Conteneurisation et mondialisation. Les logiques des armements de lignes régulières. Texte d'habilitation à diriger des recherches. Université Paris I Panthéon Sorbonne. UFR de géographie. 268 pages.

GUERLET Grégory (2013) : La gestion des ports par une entité publique : aspects européens et environnementaux. Thèse de doctorat en Droit. Université du Littoral Côte d'Opale. Université Lille Nord de France. 289 pages.

HARDING Alan, PALSSON Gylfi, RABALLAND Gaël (2007) : Ports et transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre. Les défis à relever. Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne. Document de travail SSATP N°84F. 39 pages.

JANIN Bernard (1964) : Le nouveau port de Cotonou. In Revue de Géographie Alpine, sous la direction de Germain VEYRET. Tome LII, 1964, 4. Institut de Géographie Alpine de l'Université de Grenoble. Pp 701-712.

KABLAN N'Guessan Hassy Joseph (2014) : Les mutations des avant-pays maritimes et des ports de la côte occidentale d'Afrique (COA) sous l'influence des réseaux d'acteurs du transport par mer. Thèse de Géographie des mers et exploitation des océans. Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët-Boigny. 222 pages.

KOMBATE Yentchabré (2011) : Le port de Lomé et son avant-pays. Thèse de doctorat en géographie des transports. Faculté des Lettres et Sciences Humaines. Université de Lomé. 401 pages.

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. 465 pages

LIHOUSSOU Messan et STECK Benjamin (2018) : Moderniser les ports ouest-africains. Enjeux et perspectives. Editions EMS. 420 pages.

MARCADON Jacques (2005) : l'innovation dans l'industrie du transport maritime (technologie navale, port, marché mondial, organisation des entreprises). Innovation, Industrie et Recherche. Cahiers Nantais, n°62-63. Pp 161-170.

MARGUERAT Yves (1992) : Lomé : les étapes de la croissance, une brève histoire de la capitale du Togo. ORSTOM, Editions HAHO Lomé et KARTHALA Paris, 64 pages.

MAURY Frédéric et Amaury de FELIGONDE (2020) : Les ports en Afrique. Accélérer la mutation. Afrique CEO Forum et OKAN PARTNERS. 59 pages.

STECK Benjamin (décembre 2015) : Introduction à l'Afrique des ports et corridors : Comment formuler l'interaction entre logistique et développement. L'Afrique : environnement, développement et sociétés. Volume 59, Numéro 168, décembre 2015. Pages 447-467.

ZHANG Anming (2009) : Impact des conditions d'accès à l'hinterland sur la rivalité interportuaire. In OCDE, (2009), Table ronde 143 : Concurrence entre les ports et les liaisons terrestres avec l'arrière-pays. pp 141-175.