

## AFRIQUE DE L'OUEST

# Importance des terminaux intérieurs dans l'optimisation des flux agricoles

**par Monsieur Messan Lihoussou \***

Chercheur associé au laboratoire Idees – Le Havre / Cirtai,

Centre interdisciplinaire de recherche

sur les mobilités, les identités et les transports

Université du Havre

## Sommaire

### INTRODUCTION

#### 1. LUTTE CONCURRENTIELLE DES PORTS OUEST-AFRICAINS POUR LA CONQUÊTE DU MARCHÉ INTÉRIEUR

#### 2. LES TERMINAUX INTÉRIEURS POUR OPTIMISER LES FLUX AGRICOLES DANS L'ARRIÈRE-PAYS DU PORT DE COTONOU

### RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

## Liste des illustrations

#### GRAPHIQUE 1

ÉVOLUTION DU TRAFIC TOTAL DU PORT DE COTONOU DE 1965 À 2012

#### GRAPHIQUE 2

VERS UNE BIPOLARISATION DE L'ARRIÈRE-PAYS DU PORT DE COTONOU

#### GRAPHIQUE 3

MODÈLE D'ACCESSIBILITÉ À LA DISTRIBUTION DU FRET DANS L'ARRIÈRE-PAYS

#### CARTE 1

POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE DES PORTS OUEST-AFRICAINS EN 2010

#### CARTE 2

COTONOU, UN PORT DE TRANSIT

#### CARTE 3

AFRIQUE DE L'OUEST : RÉSEAU FERRÉ EXISTANT ET EN PROJET

#### PHOTOS 1 À 4

TRANSPORT DE PRODUITS AGRICOLES À EXPORTER PAR LE PORT DE COTONOU AU BÉNIN

## INTRODUCTION

En Afrique, au sud du Sahara, l'agro-alimentaire émerge comme l'un des principaux pourvoyeurs de fret et a un impact très significatif sur le système des transports locaux <sup>1</sup> :

- ◆ L'importance des frets cotonniers burkinabés et maliens pour l'industrie de camionnage et les ports côtiers ouest-africains n'est, par exemple, plus à démontrer.
- ◆ Au Niger, le fret export est essentiellement généré par l'oignon, les animaux sur pieds, les peaux et cuirs, le niébé et le souchet <sup>2</sup> pour un montant

d'environ 80 milliards de francs CFA (FCFA) ou 122 millions d'euros <sup>3</sup>.

Au Bénin, depuis 2010, la moitié des importations nationales et de transit (3 à 4 millions de tonnes par an) du port de Cotonou (PAC) est constituée de produits agro-alimentaires (céréales et produits assimilés, divers et autres produits alimentaires). Les noix de cajou, le bois (*Photos 1 à 4*), le karité (noix et beurre), le coton et les graines de coton constituent l'essentiel des exportations, soit environ 1 million de tonnes par an. Ce port dessert en réalité un arrière-pays <sup>4</sup> commun aux principaux ports ouest-africains, incluant trois États sans façade maritime (Burkina Faso, Mali, Niger) et ceci le contraint à évoluer dans

1 - Abdou Yonlihinza, 2011 ; Dicko, 2013.

2 - Le niébé est une plante cultivée voisine du haricot et le souchet, une herbe des lieux humides, tel le papyrus des Égyptiens, dont une variété est comestible.

3 - Institut national de statistiques (INS) Niger, 2010.

4 - Vigarié, 1979.

### Photos 1 à 4

#### Transport de produits agricoles à exporter par le port de Cotonou au Bénin

(Source : Messan Lihoussou)



Les noix de cajou emballées dans des sacs de jute sont en attente de déchargement du camion au magasin. Elles seront ensuite séchées au soleil pour en conserver la qualité (photos 1 et 2 prises le 18 mars 2015).

Les photos 3 et 4 de chargement de bois madriers dans un wagon à la gare de Parakou, gérée par l'Organisation commune Bénin – Niger des chemins de fer et des transports (OCBN) ont été prises, elles, le 28 juillet 2013.

un environnement très concurrentiel <sup>5</sup>. Cependant, les échanges intra-communautaires concernent majoritairement les produits agricoles (maïs, mil, haricot, sorgho, oignon, sésame, piment et poivre, divers fruits tropicaux, etc.), d'élevage (animaux sur pieds, viande, peaux et cuirs, œufs de volailles, etc.) et de pêche (poisson frais, séché ou fumé) avec des flux très significatifs.

En Afrique subsaharienne, l'intégration régionale – aussi bien sur le plan économique que politique – reste un idéal convoité. La défense de la souveraineté nationale prédomine, malgré de nombreux regroupements régionaux et l'ampleur des discours politiques des États. De ce fait, les régimes douaniers ne sont pas harmonisés et les échanges commerciaux officiels entre pays voisins sont limités. *A contrario*, il existe une croissance soutenue des échanges transfrontaliers au sein des regroupements socio-eth-

niques ou religieux, grâce à la porosité des frontières. Ces échanges commerciaux relèvent en grande partie de l'économie souterraine et échappent au contrôle fiscal, donc à toutes les statistiques officielles <sup>6</sup>.

Les statistiques collectées dans le cadre de notre recherche sont, elles, retraitées par croisement de diverses sources scientifiques. Dans ce cadre, cet article de synthèse propose une lecture concurrentielle du paysage portuaire ouest-africain et prouve le rôle déterminant des terminaux intérieurs dans l'optimisation des flux agricoles.

## 1. LUTTE CONCURRENTIELLE DES PORTS OUEST-AFRICAINS POUR LA CONQUÊTE DU MARCHÉ INTÉRIEUR

La question de la compétition, pour la capture du fret de l'arrière-pays, entre les autorités portuaires

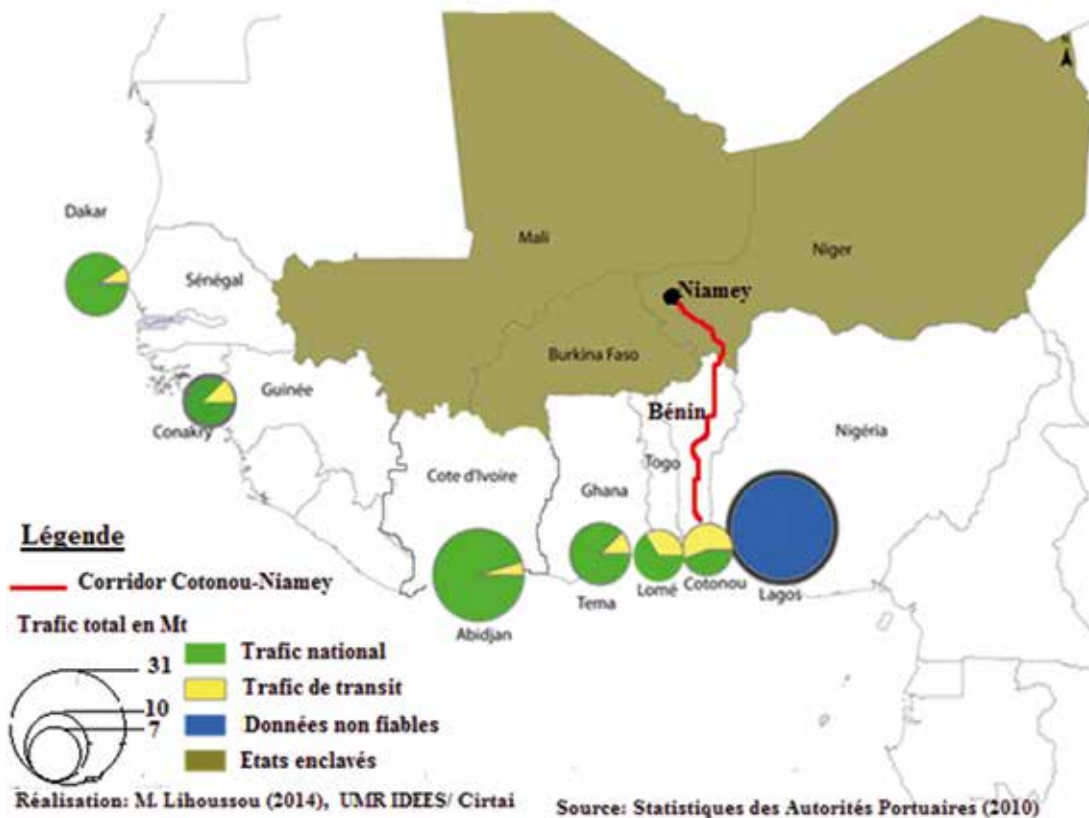
5 - Charlier et Tossa, 1996.

6 - Igué, 2010.

Carte 1

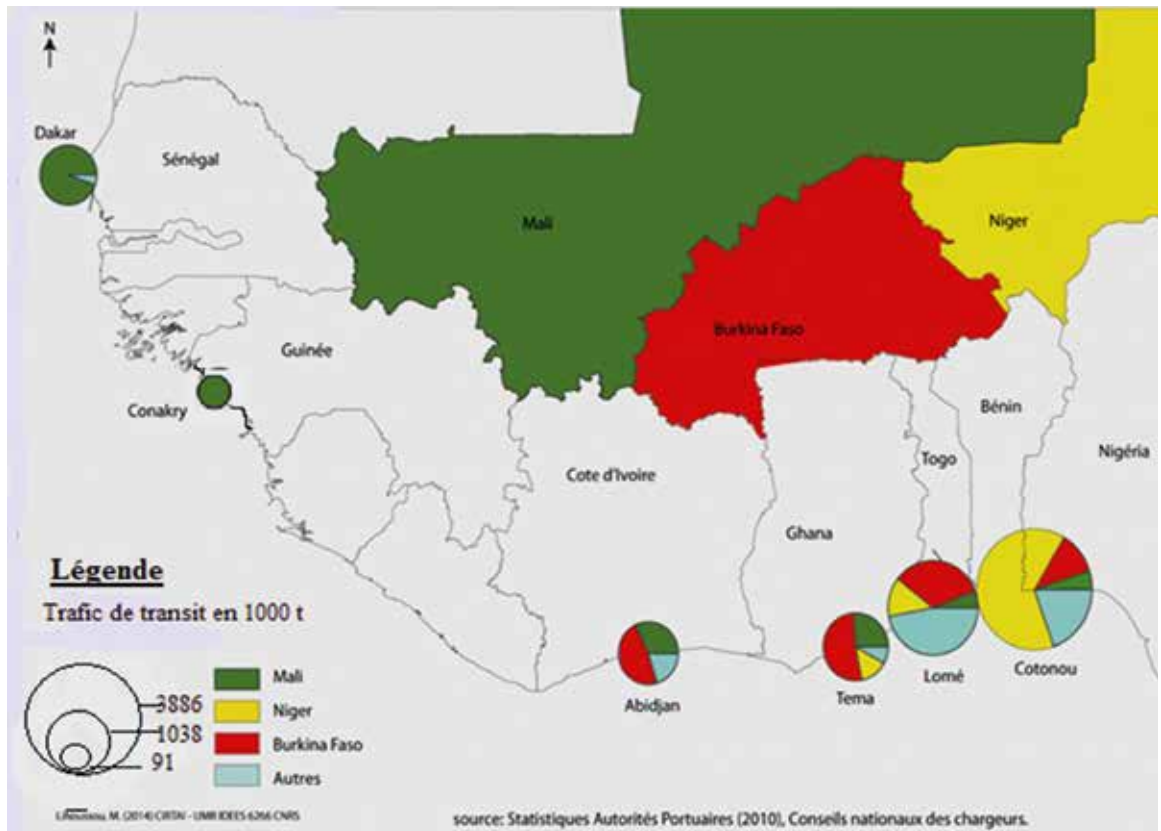
### Positionnement stratégique des ports ouest-africains en 2010

(Source : M. Lihoussou, d'après les statistiques des autorités portuaires de 2010)



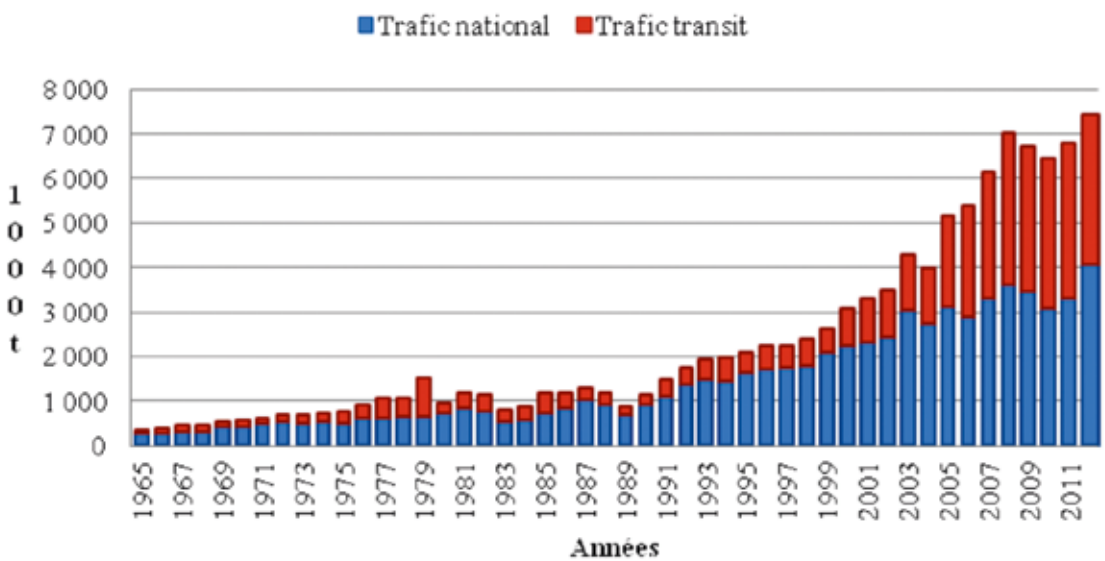
**Carte 2**  
**Cotonou, un port de transit**

(Source : M. Lihoussou, d'après les statistiques des autorités portuaires de 2010)



**Graphique 1**

**Évolution du trafic total du port de Cotonou de 1965 à 2012**  
(Source : M. Lihoussou, d'après les statistiques du port de Cotonou)



de Dakar au Sénégal, Conakry en Guinée, Abidjan en Côte-d'Ivoire, Tema au Ghana, Lomé au Togo, Cotonou au Bénin et Lagos au Nigeria est ici posée. En effet, ces pays dits enclavés développent des stratégies pour attirer de meilleures offres, mettant en compétition les différents ports de la côte ouest-africaine. De ce fait, les arrière-pays, autrefois captifs, deviennent de plus en plus discutés et contestables. Notre analyse se fonde donc sur les trafics portuaires totaux et de transit pour la période allant de 2004 à 2010. Elle montre, par exemple en 2010, le leadership des ports d'Abidjan et de Lagos dans la sous-région (*Carte 1*) et la domination du port de Cotonou dans le trafic de transit (*Cartes 1 et 2*). Le trafic de transit de ce dernier a crû progressivement jusqu'à égaler, à partir de 2008, le trafic national jadis majoritaire. Cette croissance rapide s'explique par la diversification et l'intensification des flux vers l'arrière-pays résultant de l'augmentation des importations de produits de grande consommation (*Graphique 1*).

En fait, l'importance de cette activité de transit est en grande partie due à la réexportation, vers le nord du Nigeria, de produits officiellement importés à destination du Niger <sup>7</sup>. Ce n'est rien d'autre qu'une filière de contrebande, *via* la ville nigérienne de Maradi, visant à contourner les restrictions imposées par l'État nigérian. Cette situation conduit à une bipolarisation de l'*hinterland* et confère une importance égale au Niger et au Nigeria (*Graphique 2*). La croissance de la part nigérienne (première puissance économique

et démographique du continent africain) constitue un atout pour Cotonou dans sa compétition avec les ports voisins car les bénéfices qu'il tire de ces échanges lui offrent les moyens d'investir davantage. De plus, le corridor béninois est pour l'instant le plus rapide, sécurisé et fiable pour les trafics nigériens. Par ailleurs, les flux d'exportation *via* ce port, majoritairement à destination de l'Asie, concernent les grumes forestières tronçonnées, les produits tropicaux (noix de cajou et de karité, soja), mais également le coton : d'où un intérêt majeur dans la gestion du retour de conteneurs vides.

## 2. LES TERMINAUX INTÉRIEURS POUR OPTIMISER LES FLUX AGRICOLES DANS L'ARRIÈRE-PAYS DU PORT DE COTONOU

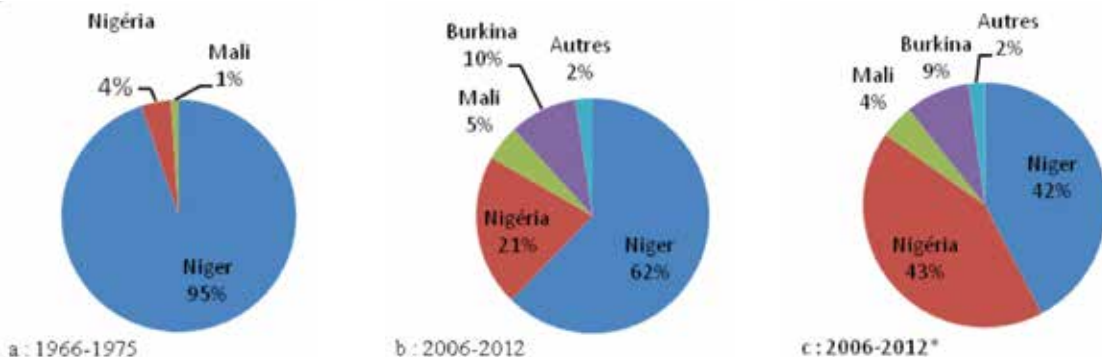
Les échanges transfrontaliers de produits agricoles en Afrique de l'Ouest se font principalement par la route, allant du simple *portage* d'un village à l'autre au camion, en passant par la moto et le véhicule léger. De ce fait, des postes de contrôle de police, de douane et de gendarmerie sont installés sur les différents corridors afin de sécuriser le trafic face aux braquages répétés. Mais, loin d'améliorer la fluidité du trafic, ceux-ci l'entravent en raison du nombre et du temps de contrôle inutilement élevés, ainsi que des prélèvements illicites <sup>8</sup>.

Pour y remédier, plusieurs projets régionaux d'interconnexion ferroviaire, sont annoncés au sein de

7 - Djimba, 1998 ; Raballand et Mjekiqi, 2010.

8 - Lihoussou, 2014.

**Graphique 2**  
Vers une bipolarisation de l'arrière-pays du port de Cotonou



\* Trafic corrigé pour le Nigeria (+ 25 % trafic nigérian, + 10 % trafic béninois) ; trafic nigérian réduit de 25 %.



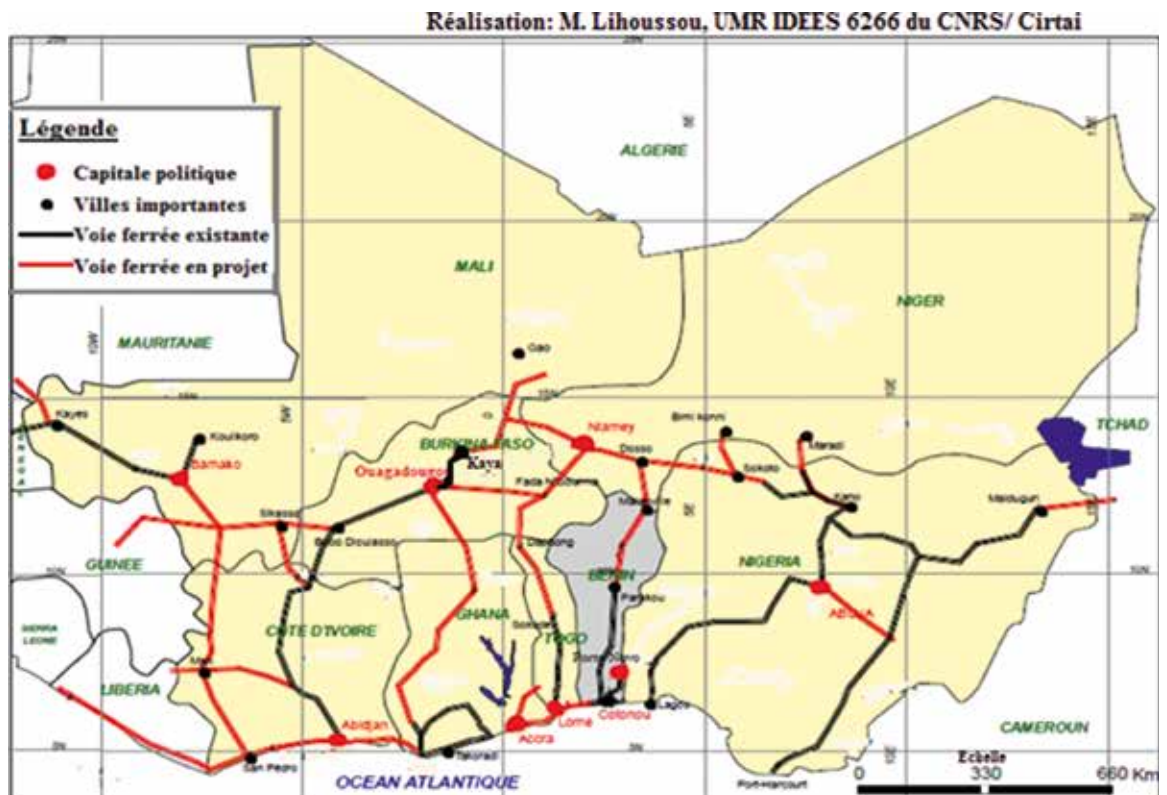
la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), Africarail et, récemment, la boucle ferroviaire devant relier Abidjan à Cotonou via Ouagadougou et Niamey (AONC) dans le cadre de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) (Carte 3). Ce projet, d'un coût d'un peu plus de 1,5 milliard d'euros, consiste à réhabiliter 1 794 km de réseau ferré hérités de la colonisation (Cotonou – Parakou, 436 km et Abidjan – Ouagadougou – Kaya, 1 248 km) et à en construire 1 176 km (Parakou – Dosso – Niamey, 625 km et Kaya – Niamey, 398 km), avec une bretelle Dori – Ansongo : soit au total 2 970 km.

Dans cette perspective, l'ouverture des terminaux intérieurs offrirait au port de Cotonou un meilleur accès aux marchés intérieurs et lui permettrait de réaliser des économies d'échelle et de réduire les externalités liées au transport. Des travaux antérieurs à cette recherche ont proposé des modèles d'accessibilité intérieure des ports<sup>9</sup> qui décrivent les mutations

successives et nécessaires des réseaux de transport au départ des façades maritimes, jusqu'à atteindre la maturité. Au regard de l'intensité de la compétition interportuaire en Afrique de l'Ouest, nous proposons un modèle d'accès au marché intérieur qui améliore l'ancrage territorial grâce aux terminaux intérieurs (Graphique 3). En effet, les terminaux intérieurs collecteront et concentreront les flux agricoles des différentes zones de production sur le rail vers le port de Cotonou, régleront le problème des productions non évacuées par manque de moyens et d'infrastructures, avec comme impact attendu l'augmentation de la production agricole. Cette liaison ferroviaire permettra l'inter / multimodalité et permettra donc au port de Cotonou d'affirmer davantage sa position stratégique concernant les trafics vers le Niger et le Nigeria, mais aussi d'augmenter significativement sa part des trafics burkinabés et maliens parce que le coût de transport par rail est plus compétitif et les entraves techniques sur le corridor quasiment nulles par le rail.

9 - Taaffe et al, 1963 ; Debrie et al, 2003 ; Notteboom, Rodrigue, 2005.

**Carte 3**  
**Afrique de l'Ouest : réseau ferré existant et en projet**  
 (Source : M. Lihoussou, d'après LARES, 2011)



## CONCLUSION

Le port de Cotonou, leader dans le trafic de transit, pourrait constituer une option intéressante pour promouvoir les filières agricoles et agro-alimentaires en Afrique de l'Ouest. Il jouit d'avantages concurrentiels liés à la proximité des marchés du Nigeria et du Niger, mais aussi à la relative stabilité socio-politique du Bénin. De ce fait, la réalisation du projet de la « *boucle ferroviaire* », qui vise l'interconnexion Abidjan – Ouagadougou – Niamey – Cotonou, avec l'opérationnalisation des terminaux intérieurs,

pourrait faciliter l'évacuation des productions agricoles autrefois très difficile en raison du manque de moyens et d'infrastructures.

L'impact escompté est l'augmentation de la production et de la consommation locales. Cette solution bi-modale devrait donc renforcer davantage la position stratégique du port de Cotonou dans les trafics vers le Niger et le Nigeria et contribuer, par ailleurs, à l'augmentation significative de sa part des trafics burkinabés et maliens, à la promotion de l'intégration régionale et au rayonnement socio-économique des territoires dits enclavés.

## Références bibliographiques

- Boubacar A., 2011, Le Niger et la mer: la diversification des itinéraires. Bruxelles, Mémoire de MCGT CIEM, Université Libre de Bruxelles, 65 p.
- Charlier J., Tossa J., 1996, L'arrière-pays international du port de Cotonou, *Bulletin de la Société Belge d'Etudes Géographiques*, vol.65, n°1, pp. 93-122.
- Debrie J., Eliot E., Steck B., 2003, Mondialisation des réseaux de circulations en Afrique de l'Ouest, *Mappemonde*, vol.71, n°3, pp. 7-12.
- Dicko A. H., 2013, Transport et compétitivité des économies soudano-sahéliennes : cas du système de transport du Mali et son impact sur la filière cotonnière. Thèse de doctorat en géographie, Université du Havre, 492 p.
- Djimba A., 1998, Landlocked Niger and its Alternative Seaport Access, in Hodder D., Lloyd S. & McLachlan K. (dir.), *Land-locked States of Africa and Asia*, London, Frank Cass, pp. 40-55.
- Igué O. J., 2010, Migrations transfrontalières et échanges commerciaux régionaux, in Igué O. J., Fodouop K. & Aloko-N'Guessan J. (dir.), *Frontières, espaces de développement partagé*, Collection Maîtrise de l'espace et développement, Vol.8, Karthala, Paris, pp. 77-105.
- Institut National de Statistiques-Niger, 2010, Annuaire statistique des cinquante ans d'indépendance du Niger.
- Lihoussou M., 2014, Ports et désenclavement territorial : cas de l'arrière-pays du port de Cotonou. Thèse de doctorat en géographie des transports, Université du Havre, UMR IDEES/CIRTAI, 466 p.
- Notteboom T.E., Rodrigue J.-P., 2005, Port regionalization: towards a new phase in port development, *Maritime Policy and Management*, vol.32, n°3, pp. 297-313.
- Raballand G., Mjekiqi E., 2010, Nigeria's Trade Policy Facilitates Unofficial Trade and Impacts Negatively Nigeria's Customs Efficiency and Economy. Banque Mondiale.
- Vigarié A., 1979, *Ports de commerce et vie littorale*, Coll . Hachette université, Paris, éditions Hachette, 492 p.