

# T

# ERRITOIRES D'AFRIQUE

# A



Université Cheikh Anta Diop de Dakar  
Département de géographie - ATDDL



N° 12

Février 2022

**Dynamismes des façades et  
planifications terrestres et  
maritimes en Afrique**



Numéro cordonné par :

Michel DESSE, Nantes Université,  
CNRS, UMR LETG  
Thierry GUINEBERTEAU, Nantes  
Université, CNRS, UMR LETG  
Jean-Marie MIOSSEC, Université  
Paul Valéry-Montpellier, LAGAM  
Brice TROUILLET, Nantes Univer-  
sité, CNRS, UMR LETG

Sous la direction de :

**Amadou DIOP, Professeur titulaire**, Département de Géographie (FLSH - UCAD) - Coordonateur GERAD  
**Mohamadou Mountaga DIALLO**, Chercheur en aménagement territorial et coopération transfrontalière

## **DIRECTEURS DE PUBLICATION :**

**Amadou DIOP**, Professeur Titulaire, Département de Géographie UCAD  
**Mohamadou Mountaga DIALLO**, Géographe, Enseignant-chercheur UCAD

## **COMITE EDITORIAL :**

**Groupe d'Etude de Recherche et d'Appui au Développement (GERAD) Dakar ; Laboratoire de Géographie et d'Aménagement de Montpellier (LAGAM), Union Economique Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), Freddy DESTRAIT**, Administrateur SOS FAIM Belgique, **Pr. Amadou DIOP**, Université Cheikh Anta Diop de Dakar (UCAD), **Pr. Jean Marie MIOSSEC**, Université Paul Valéry-Montpellier, LAGAM, **Mohamadou Mountaga DIALLO**, Géographe, Enseignant-chercheur UCAD, **Pr Christel ALVERGNE**, Fonds d'Equipe des Nations Unis Dakar, **Dr Fatou Maria DRAME**, Université Gaston Berger de Saint Louis, **Pr. Fabienne LELOUP**, FUCaM, Académie Universitaire Louvain, **Pr. John O. IGUE**, Directeur scientifique du laboratoire d'Analyse Régionale et d'Expertise Sociale (LARES) à Cotonou au Bénin, **Pr. Raffaele CATTEDRA**, Université Paul Valéry, Montpellier III, **Pr. Aminata NDIAYE**, Université Cheikh Anta Diop de Dakar, **Pr. Emérite Etienne Van HECKE**, Division of Geography KULeuven, België, **Dr. Eric LEONARD**, socio-économiste, UMR-GRED, Montpellier ; **Bernard MOIZO**, Directeur de Recherche UMR-GRED, Montpellier, **Jean-Pierre CHAUVEAU**, Directeur de recherche émérite à l' UMR-GRED, Montpellier ; **Dr. Stéphanie DEFOSSEZ**, Géographe UMR-GRED Montpellier, **Dr. Paul NDIAYE** Université Cheikh Anta Diop Dakar, **Pr. Pape SAKHO**, Université Cheikh Anta DIOP de Dakar, **Dr. Ndiacé DIOP**, Université Cheikh Anta DIOP de Dakar, **Edmond SOUGUE**, Economiste-Aménagiste, Toulouse, **Dr Christophe EVRARD**, Université Paul Valéry Montpellier III, **Denis PESCHE**, CIRAD ARENA, Montpellier, **Pr. Betty WAMPFLER**, IRC/Supagro Montpellier, **Pr. Tony REY**, Université Paul Valéry Montpellier III, **Pr. Michel DESSE**, Université de Nantes, **Dr. Ousmane Lamine CASSE**, Enseignant-chercheur, Université Gaston Berger de Saint-Louis (UGB), **Pr Jacques GAGNON**, Université de Sherbrooke, Canada, **Pr Cheikh Samba WADE**, Université Gaston Berger de Saint-Louis (UGB).

## **ADMINISTRATION :**

**GERAD** Sicap Sacré Cœur 3 villa 9231 BP 16473 Dakar-Fann, Tél (221) 33 869 37 93  
Fax : (221) 33 827 94 99- email : ceta@geradsn.org ou geradsn@geradsn.org  
Site web : www.territoires-dafrique.org

## **CONCEPTION / INFOGRAPHIE :**

**Bineta DIA TOURE**, Dakar (Sénégal)  
Contact : bineta@geradsn.org

## **DIRECTEUR DE LA COMMUNICATION :**

Ousmane Lamine Cassé, Enseignant-chercheur  
Université Gaston Berger de Saint-Louis (UGB)

## **COMITE DE LECTURE :**

**Pr. Emérite Etienne Van HECKE**, Division of Geography KULeuven, België, **Pr. Mouhamadou Maouloud DIAKHATÉ**, Université Gaston Berger de Saint-Louis (UGB), **Pr. Aminata NDIAYE**, Université Cheikh Anta Diop de Dakar (UCAD), **Pr. Amadou DIOP**, Université Cheikh Anta Diop de Dakar (UCAD), **Pr. Mongi BOURGOU**, Université de Tunisi (Tunisie), **Pr. Raffaele CATTEDRA**, Université de Cagliari (Italie), **Pr. Habib BEN BOUBAKER**, Université La Manouba (Tunisie), **Pr. Patrick POTTIER**, Nantes Université, **Pr. émérite René-Paul DESSE**, Université de Bretagne Occidentale Brest.



<b>Michel DESSE, Thierry GUINEBERTEAU, Jean-Marie MIOSSEC, et Brice TROUILLET</b> Introduction : Dynamismes des façades et planifications terrestres et maritimes en Afrique...	7
<b>Jean-Marie MIOSSEC</b> La mondialisation du transport maritime : Tanger-Med et les hubs méditerranéens et globaux .....	11
<b>Michel DESSE, Anouar HECHMI, Simon CHARRIER</b> Façade maritime centrale du Maghreb et transport maritime : des stratégies diversifiées..	29
<b>Claude Ignace DOSSOU, Taméon Benoît DANVIDE</b> Villes portuaires de l’UEMOA et leurs relations avec les reseaux de transport de l’hinterland .....	43
<b>Philippe MBEVO FENDOUNG, Eric VOUNDI, Jacques MABOUONG, Mesmin TCHINDJANG, Aurelia Hubert FERRARI</b> Reconfiguration urbaine et portuaire sur la façade Atlantique du Cameroun : entre Kribi et Douala ...	57
<b>Florent GOHOUROU, Émile Aurélien AHUA, Djanin Raphael GNANBE, Michel DESSE</b> Fonctionnement, dynamique et structuration de l’espace littoral en Côte d’Ivoire .....	77
<b>René Joly ASSAKO ASSAKO, Guy Célestin MESSI</b> L’attractivité des nouvelles villes portuaires sur les arrière-pays. Le cas de Kribi en Afrique Centrale .....	89
<b>Achaa ABDILLAHI AHMED, Ismaël ABDILLAHI GUIRREH, Ali MIGANEH HADI, Jean-Marie MIOSSEC</b> Djibouti, l’essor de l’interface mer/terre .....	101
<b>Éric VOUNDI, Philippe MBEVO FENDOUNG, Mesmin TCHINDJANG</b> Cameroun-Congo, quand la mine dicte l’aménagement du territoire : du gisement de fer de Mbalam à la construction du complexe portuaire de Kribi .....	117
<b>Mamadou THIOR</b> Gouvernance et gestion participative des ressources marines et côtières : les aires marines protégées au Sénégal .....	131

# *Territoires d'Afrique*

Numéro 12

## **Dynamismes des façades et planifications terrestres et maritimes en Afrique**



# INTRODUCTION : DYNAMISMES DES FAÇADES ET PLANIFICATIONS TERRESTRES ET MARITIMES EN AFRIQUE

Michel DESSE,  
Thierry GUINEBERTEAU,  
Jean-Marie MIOSSEC,  
Brice TROUILLET

Depuis une dizaine d'années, les littoraux et les espaces maritimes africains connaissent un regain d'activité favorisé par des taux de croissance économique largement à la hausse qui permettent des dynamiques endogènes et le maintien des filières dynamiques comme la pêche, le tourisme et le transport maritime. Le secteur de la pêche artisanale s'adapte à la diminution des prises par une motorisation accrue, ou le passage à des flottilles hauturières. La filière hydrocarbures se développe également et bénéficie des progrès technologiques permettant l'exploitation de l'offshore profond et la prospection de nouveaux gisements comme celui de Saint-Louis du Sénégal à la frontière sénégal-mauritanienne. Partout les pratiques de loisir et de tourisme prennent de l'essor et investissent de nouvelles espaces à proximité immédiates des métropoles mais aussi sur des territoires autrefois peu actifs comme Jacquesville qui rivalise avec Grand-Bassam en Côte d'Ivoire. Au Mozambique comme en Namibie, les touristes européens et originaires d'Afrique du Sud développent les localités de surf et de pêche au gros.

Les dynamiques exogènes ont longtemps isolé les littoraux africains dans des relations postcoloniales Nord-Sud. Les grands flux mondiaux empruntant le canal de Suez ont accentué l'évitement et la mise en périphérie du continent. Depuis 1984, avec l'ouverture de la Chine à l'économie de marché, les lignes commerciales ont longé l'Afrique du Nord sans vraiment y impulser une dynamique africaine, avec pour seul ancrage continental, Tanger-Med, principal hub de la Méditerranée occidentale. Les façades Ouest et Est du continent ont conservé leurs activités, modifiées ici et là par les conflits qui ferment temporairement une rangée portuaire au bénéfice d'une autre. Avec la nouvelle stratégie chinoise « one belt, one

road », de nouvelles dynamiques apparaissent avec la maîtrise du port de Djibouti, le redémarrage des flux commerciaux le long des côtes somaliennes, la sortie de crise des ports tunisiens et la participation des capitaux chinois dans les sociétés de transport de Tanger-Med et de Casablanca. La façade atlantique connaît aussi les prémices de ces changements et les perspectives sont à la hausse. A Pointe-Noire (Congo), l'extension des quais est terminée et le terminal à conteneurs qui enregistrait 120 000 EVP en 2006 approchait du million en 2018. On s'attend à une croissance du trafic total dans les ports centraux jusqu'à 18 millions d'EVP en 2045 (UEMOA). Lagos représenterait 26,2 % du trafic total en 2045. Tema serait le second plus grand port avec un part de marché de 20,3 %, suivi par Abidjan (17,4 %), Dakar (15,9 %), Lomé (12,5 %) et Cotonou (7,8 %).

Parallèlement, les projets d'agrandissement portuaires et de modernisation sont nombreux. Au Sénégal, deux projets portuaires vont permettre de désengorger le port de Dakar. DP World construit le nouveau port minéralier de Bargny, localisé à Sendou à 32 km de Dakar. La zone économique spéciale, initié par l'Etat du Sénégal, constitue un véritable port à sec à proximité de l'aéroport et sur le corridor routier en direction de Bamako. Le projet inclut aussi la construction d'une ligne de chemin de fer 750 km pour le transport de minerais de fer du Sénégal oriental vers le port de Bargny. Un terminal pétrolier situé au nord de Dakar complétera prochainement l'ensemble. Enfin, afin d'assurer la maintenance des zones d'exploitation d'hydrocarbure, un port logistique est prévu à proximité de Saint-Louis du Sénégal. De telles dynamiques de renforcement et de création de nouveaux ports s'observent sur les façades africaines comme c'est le cas au Cameroun où le port de Kribi vient renforcer celui de Douala.

Ces évolutions récentes d'ouverture du continent s'appuient sur de nouveaux corridors de transport terrestre comme la grande boucle Abidjan/Ouagadougou/ Niamey/ Lomé/Cotonou et son extension vers Kano et Lagos. Les ports de Mombasa et de Dar Es Salam s'orientent vers l'est africain, les Grands Lacs et vers l'Éthiopie. Cette façade orientale connaît les intérêts accrus des grands opérateurs mondiaux comme MSC, Maersk ou CMA-CGM. Les ports du Mozambique et d'Afrique du Sud constituent une autre organisation tournée vers l'exportation et le positionnement favorable aux hubs.

Ainsi les économies africaines se maritimisent et les aménagements structurants gagnent les eaux bordières (extensions portuaires, champs d'exploitation d'hydrocarbures, exploitation de sables et de granulats, zones de gestion des pêches, corridors maritimes...). Ces problématiques sont à l'Agenda des plans d'aménagement des Etats africains comme des organisations supra-étatiques comme l'UEMOA qui organise le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) à l'horizon 2040. Les complémentarités continentales/maritimes deviennent nécessaires et doivent être pensées et mises en œuvre afin de permettre ces nouvelles dynamiques et de rendre efficaces les grands aménagements prévus dans les domaines portuaires ou touristiques, et afin d'ouvrir certaines façades qui se sont refermées et où se développent désormais des activités illicites de pillage des richesses halieutiques, de piraterie, de trafic de migrants. Dans ces conditions, à la planification terrestre, devra répondre la « planification spatiale marine » (PSM) qui demeure encore trop peu engagée en Afrique alors qu'elle se développe à l'initiative de l'UNESCO depuis le milieu des années 2000 (Trouillet B., 2018).

La multiplication des activités en mer nécessitant un zonage (énergie marine renouvelable, exploitation de granulats marins, exploitation gazière et pétrolière en mer), la création des aires marines protégées et l'essor des questions écologiques sur la scène internationale, relayé par des ONG militantes ont conduit au développement rapide de la PSM. D'un certain point de vue, les Etats africains ont pris du « retard » par rapport au droit de la mer. Mais le « modèle » de la PSM importé d'Europe et des Etats-Unis n'est certainement pas le seul possible. Des initiatives plus localisées de gestion peuvent aussi émerger associant le droit coutumier au droit des Etats. Comme le sou-

ligne Sorensen (2002) à propos de la gestion intégrée des zones côtières (GIZC) : « It is not imperative to make an exact separation between what is, or not, integrated coastal management effort (ICM). Others types of environmental planning and management effort, such as marine protected areas or nation-wide integrated environmental action plans, commonly address many of same issue in the same way as ICM efforts ». Ainsi, comme pour la GIZC, la PSM peut aussi relever d'échelles et d'acteurs non étatiques.

Ce dossier thématique « Dynamismes des façades et planification (s) terrestre et maritime en Afrique » s'organise autour de neuf contributions. Jean-Marie Miossec pose un premier regard en analysant « la mondialisation du transport maritime : Tanger-Med et les hubs méditerranéens et globaux ». Alors que la mondialisation s'appuie en partie sur l'essor du trafic de conteneurs entre les ripuaires chinois et la rangée nord, la montée en puissance de Tanger-Med parmi les hubs méditerranéens et globaux illustre la logique principale de l'organisation de l'espace ; celle où s'articulent lieux et flux. L'analyse des différentes lignes maritimes qui transitent ou convergent vers Tanger-Med montrent l'ancrage sur la ligne mais aussi les difficultés à en tirer pleinement profit.

Un deuxième regard porte sur « la façade maritime centrale du Maghreb et le transport maritime : des stratégies diversifiées ». Dans cet article, Anouar Hechmi, Michel Desse et Simon Charrier montrent comment les rivages du Maghreb s'articulent finalement peu avec la plus importante route commerciale qui les longe pourtant. Seul Tanger Med 1 et 2 a su s'imposer. La Chine est présente, sans pour autant y développer des investissements qui puissent porter atteinte à sa présence sur la rive nord de la Méditerranée. Si la situation géopolitique demeure encore incertaine en Afrique centrale, d'autres corridors se tissent et pourraient aussi atténuer l'influence du Maghreb sur l'Afrique subsaharienne.

Claude Ignace Dossou et Danvide Taméon Benoit s'intéressent ensuite aux « villes portuaires de l'UEMOA et leurs relations avec les réseaux de transport de l'hinterland ». L'Afrique de l'Ouest et plus particulièrement l'espace UEMOA est une zone stratégique en matière d'échanges commerciaux à travers le réseau des ports mais aussi le potentiel démographique et économique des villes du littoral, par le truchement des infrastructures portuaires et leurs



connexions avec les villes de l'arrière-pays. L'analyse des villes portuaires et du réseau de transport pose les questions d'infrastructures et de capacité des villes à répondre aux besoins importants des échanges dans un marché mondialisé en pleine croissance. Les villes portuaires polarisent et structurent les espaces régionaux avec deux logiques : le maillage in-frastructurel et le développement de liens économiques entre les territoires.

À l'échelle nationale, Philippe Mbevo Fendoung, Eric Voundi, Jacques Maboung, Mesmin Aurelia Hubert Ferrari Tchindjang s'intéressent à la « reconfiguration urbaine et portuaire sur la façade Atlantique du Cameroun : entre Kribi et Douala ». La construction du Port Autonome de Kribi est l'une des réalisations les plus importantes au Cameroun et son implantation a induit des mutations considérables tant sur son environnement urbain immédiat que sur certaines villes portuaires du Cameroun comme Douala qui connaît un affaiblissement de son trafic. Kribi connaît une croissance démographique et spatiale qui se traduit par une augmentation de la population et un étalement urbain spectaculaire. Les auteurs appréhendent les déterminants politiques voire géostratégiques, en analysant la situation actuelle du Port Autonome de Kribi par rapport au Port Autonome de Douala et les autres ports de la sous-région (Lagos, Lomé...).

Florent Gohourou, Emile Aurélien Ahua, Djanin Raphael Gnanbe et Michel Desse constatent les mêmes vigoureuses dynamiques de littoralisation. Au travers du « fonctionnement, des dynamiques et de la structuration de l'espace littoral en Côte d'Ivoire », ils montrent que les politiques d'aménagement des zones côtières en Côte d'Ivoire facilitent depuis plusieurs années un vaste mouvement de littoralisation et contribuent à une maritimisation de l'économie. Elle se caractérise par l'intensité des flux d'échanges et de mobilités, par une diversité d'activités économiques, une surexploitation des ressources, une compétition dans l'accès aux services et aux espaces. Tout ceci entraîne des mutations écologiques sur le littoral et soulève l'enjeu de la gestion intégrée et durable du territoire littoral.

René Joly Assako Assako et Guy Célestin Messi montrent les mêmes phénomènes au Cameroun en analysant « l'attractivité des nouvelles villes portuaires sur les arrière-pays. Le cas de Kribi en

Afrique Centrale ». Les nouvelles installations portuaires et le développement économique de la ville attirent des flux de migrants. Il ressort que les déterminants politiques, touristiques et surtout économiques président à l'attractivité humaine de Kribi. À la corne de l'Afrique, Djibouti cultive aussi ses relations avec ses arrière-pays et en particulier l'Éthiopie. Achaa Abdillahi Ahmed, Ismaël Abdillahi Guirreh, Miganeh Hadi Ali et Jean-Marie Miossec montrent le rôle éminent de « Djibouti, l'essor de l'interface mer/terre ». Djibouti a engagé une croissance et un épanouissement focalisé sur le secteur maritime. Celui-ci s'y est rapidement diversifié. Malgré l'étroitesse du marché djiboutien, les ports jouent un rôle bien plus large que celui de la seule desserte d'un pays relativement petit. En peu de temps, Djibouti-ports, Djibouti-ville et l'État de Djibouti ont renforcé les atouts liés à leur position. Djibouti joue à plein son rôle de port de l'Éthiopie, son massif voisin. Les infrastructures et équipements portuaires ont été multipliés et modernisés, suscitant l'intérêt de nombreux acteurs de la mondialisation. Djibouti est aussi devenu un pôle essentiel de sûreté et de sécurité maritimes à l'échelle de l'ensemble Mer Rouge/Bab al-Mandeb et Golfe d'Aden. L'État et les opérateurs maritimes, logistiques et commerciaux diversifient leur action régionale afin de faire de l'organisme portuaire un puissant pôle de transbordement et favoriser l'émergence d'un véritable foyer maritime.

Dans un autre contexte entre le Cameroun et le Congo, « quand la mine dicte l'aménagement du territoire : du gisement de fer de Mbalam à la construction du complexe portuaire de Kribi », Eric Voundi et Philippe Mbevo Fendoung, montrent les différentes dynamiques territoriales et les jeux d'acteurs le long de la ligne ferroviaire rejoignant depuis Kribi le projet d'exploitation du minerai de fer de Mbalam-Nabeba dans un contexte territorial enclavé et de pauvreté à leur interface frontalière. Comment ce projet impacte-t-il les arrière-pays traversés ? Les mutations qui en résultent questionnent les échelles de gouvernance en contexte de décentralisation et les tensions naissantes avec les autres secteurs d'activité. Depuis la conférence de Nagoya en octobre 2010 et les objectifs d'Aichi, les gouvernements africains multiplient les Aires Marines Protégées (AMP) afin de protéger les ressources et les écosystèmes littoraux remarquables. Avec « gouvernance et gestion participative des ressources marines et côtières : les aires marines protégées au Sénégal » Mamadou

Thior montre les différentes étapes et modèles d'AMP. Si les premières étaient souvent imposées par les pouvoirs centraux, les dernières générations s'appuient sur les communautés locales. La promotion du mode de gouvernance de ces AMP, devenue une tendance du fait de la démarche participative mise en avant, a élargi la gestion des AMP aux communautés locales à l'image des Aires et territoires du patrimoine autochtone et communautaire (APAC). Ainsi, si les AMP sont perçues comme une injonction de politiques publiques dont l'appropriation par tous les acteurs n'est pas encore certaine, les APAC elles, sont, des initiatives locales nées d'une sacralisation des espaces naturels.

Au final, toutes ces contributions apportent des éclairages complémentaires sur un ensemble de phénomènes, dans toute la diversité des situations que peut présenter le continent africain, qui concourent à réinterroger l'articulation des planifications terrestre et maritime.

### Crédits

Ce numéro spécial de Territoires d'Afrique a bénéficié du support du projet H2020-MSCA-RISE-PADDLE, financé par l'Union européenne dans le cadre du programme Horizon 2020 (subvention n°734271).

This special issue has been supported by Marie Skłodowska-Curie Actions (MSCA) – Research and Innovation Staff Exchange – RISE, funded by the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 734271.

### Références bibliographiques

Desse M. (coord.) (2016), Les territoires en crise violente en Afrique, Territoires d'Afrique, 8, 143 p.

Commission de l'UEMOA (2019), Schéma de Développement de l'Espace Régional de l'UEMOA. Hori-

zon 2040, rapport final. Commission de l'UEMOA, 176 p. + Atlas cartographique de 62 pages + carte hors texte.

Guizoui F. (2018), Le monde somali. Les apparences du chaos aux périphéries de la mondialisation. Thèse de doctorat, Université de Nantes. 536 p.

Hechmi A. (2021), Foreland du port de Radès (Tunisie). Structuration et fonctionnement, Publications de l'université de la Manouba, 366 p.

Miossec J-M. (2016), Le conteneur et la nouvelle géographie des océans et des rivages de la mer. Dans le sillage de la CMA CGM, Paris, L'Harmattan, coll. Territoires de la géographie, 718 p.

Pottier P., Ménié Ovono Z., Faure F-E., Bignouma G-S. (2017), Les régions littorales du Gabon. LETG-Nantes et Raponda-Walker, 417 p.

Pottier P., Anoh K-P. (2008), Géographie du littoral de Côte d'Ivoire. LETG-Nantes et IGT de Cocody, 325 p.

Sorensen J. (2002), Baseline 2000 Background Report: The Status Of Integrated Coastal Management as an International Practice, Urban Harbors Institute Publication.

Tamru B. (2014), Politique régionale ou aménagement du territoire en Ethiopie : vers quelle équité territoriale ? Territoires d'Afrique, 6, pp 9-17.

Trouillet B., Guineberteau T., Bernardon M., Le Roux S. (2011), « Key challenges for maritime governance in West Africa: Fishery-based lessons from Guinea and Mauritania ». Marine Policy 35 (2), 155-162.

Trouillet, B., (2018). Les pêches dans la planification spatiale marine au crible des géo-technologies: perspectives critiques sur le « spatial » et « l'environnement », HDR, Université de Nantes, 122 p.

# LA MONDIALISATION DU TRANSPORT MARITIME : TANGER-MED ET LES HUBS MÉDITERRANÉENS ET GLOBAUX

Jean-Marie MIOSSEC<sup>1</sup>

Université Paul Valéry-Montpellier, LAGAM

## Résumé

La mondialisation du transport maritime : Tanger-Med et les hubs méditerranéens et globaux.

Le panorama du monde a été totalement bouleversé par la révolution de la conteneurisation maritime qui sous-tend la mondialisation et la littoralisation. La structure des échanges commerciaux internationaux, massivement réalisés par voie maritime, s'appuie désormais sur des façades avec leurs gateways et un réseau de terminaux de transbordement (hubs) desservant par feeders les ports situés dans leur aire de rayonnement. Cinq grandes concentrations de hubs sont identifiables entre les cinq grandes façades maritimes. A l'extrémité occidentale de la Méditerranée, les terminaux à conteneurs d'Algeciras et de Tanger-Med se sont successivement développés, avec, pour une part importante de leur trafic de transbordement, la desserte de l'Afrique subsaharienne. Une vive concurrence s'exerce désormais avec la concentration des hubs du détroit de Malacca, d'où plusieurs lignes desservent aujourd'hui, via Le Cap, les ports d'Afrique méridionale, équatoriale et même ceux du Golfe de Guinée, en concurrence directe avec les lignes issues du Nord, via Algeciras et Tanger-Med. Comme tout grand hub spécialisé dans le transbordement (plus de 95% de son trafic), Tanger-Med a pour le moment un effet induit réduit dans le Nord du Maroc. Surtout, l'implantation d'un organisme portuaire aussi puissant nécessiterait une action d'envergure en matière d'aménagement du territoire de la péninsule tingitane.

**Mots clés :** Mondialisation, transport maritime, armements maritimes, compagnies de gestion de terminaux, détroit, réseau de transport, transbordement, conteneurisation, logistique, politique globale-locale, Maroc, Algeciras, Méditerranée, Afrique sub-saharienne

## Summary

The globalization of maritime transport : Tanger-Med and the Mediterranean and the global hubs.

The panorama of the world has been completely troubled by maritime containerization revolution that underpins globalization and coastal development. The structure of international trade, carried out massively by sea, is now based on facades with their gateways and a network of transshipment terminals serving by feeders the ports located in their coverage area. Five major concentrations of hubs can be identified among the five major maritime facades. At the western end of the Mediterranean, the Algeciras and Tanger-Med container terminals have successively developed by services to sub-Saharan Africa. These services affect a large part of their transshipment traffic. There is now fierce competition with the concentration of hubs in the strait of Malacca, from which several lines now serve, via the Cape, the ports of southern and equatorial Africa, and even those of the Gulf of Guinea, in direct competition with the lines coming from the North, via Algeciras and Tanger-Med. Like any large hub specialized in transshipment (more than 95% of its traffic), Tanger-Med has for the moment a reduced impact in the North of Morocco. The establishment of such a powerful port would, above all, require major action with regard to land use planning on the Tingitan Peninsula.

**Keys words :** Globalization, Shipping, Shipping Companies, International Terminal Operators, Strait, maritime Network, Hub, Containers, Logistics, Global and Local Politics, Morocco, Algeciras, Mediterranean Sea, SubSaharan Africa.

*1 Cet article a été présenté dans le cadre du colloque en hommage au professeur Mohammed Berriane en 2014, à Rabat. Il aurait dû être publié dans les actes mais les organisateurs n'ont pas pu mener à bien la réalisation de l'ouvrage d'hommages. Ils viennent de signifier aux participants du colloque qu'ils les libéreraient de leur contrainte éditoriale et les autorisaient à publier ailleurs leur texte. Je remercie le comité de rédaction de Territoires d'Afrique de bien vouloir accepter cette contribution qui présente désormais un intérêt historique. Je remercie par ailleurs la CMA-CGM et Maersk pour les informations fournies.*

## Introduction

Le transport maritime a, depuis la nuit des temps, mis en relation les territoires baignés par la mer. Depuis des millénaires il a contribué à la mondialisation des échanges et de l'économie. Cette mondialisation s'est accentuée à partir de la fin du Moyen Age, avec de nouveaux types d'embarcation (caravelle) et de voilure, avec des découvertes techniques essentielles (compas, boussole, gouvernail d'étambot...), avec les progrès de la cartographie et avec la lettre de change. La révolution industrielle (navigation à vapeur) a considérablement modifié la donne et intensifié les échanges. Les guerres mondiales ont modifié la géopolitique et apporté d'autres progrès techniques mis ensuite au service de la paix. La spécialisation (pétroliers, minéraliers, porte-conteneurs...), la standardisation, le gigantisme en matière de navires et de ports, ont encore modifié et intensifié les échanges par mer que l'unitisation de charge a totalement bouleversé.

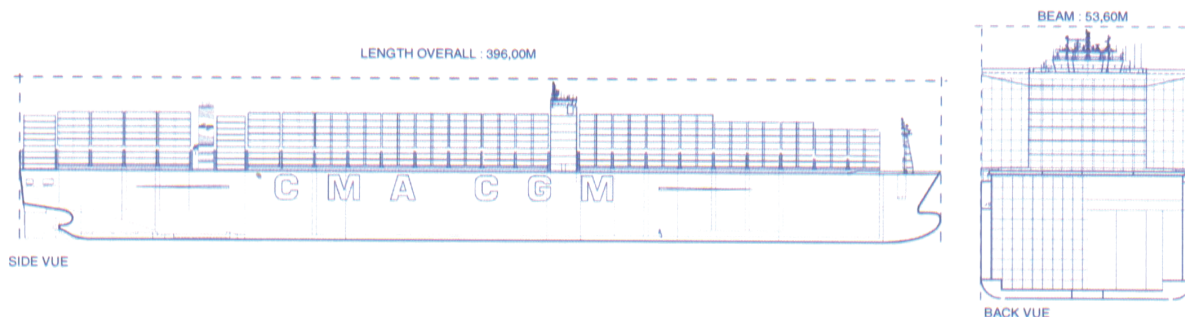
En 1950, un demi-milliard de tonnes étaient transportées par mer ; 1 milliard en 1959, 2 en 1966, 3 en 1972, 4 en 1990, 5 en 1986, 6 en 2003, 8 en 2010, 9 aujourd'hui. La réponse a été la spécialisation (pétroliers, minéralier, porte-conteneurs, etc.) et le gigantisme. En 1960 la flotte pétrolière se satisfaisait de navires de 10 à 20 000 t<sup>2</sup> ; les VLCC<sup>3</sup> de 300 000 t<sup>4</sup> apparaissent en 1965, les ULCC<sup>4</sup> atteignant jusqu'à 550 000 t<sup>4</sup> à partir de 1969. Dans le domaine des croisières, l'Oasis of the Seas de la Royal Caribbean Cruise est une ville flottante de 220 000 t<sup>5</sup>

transportant 5 400 passagers et 2 000 femmes et hommes d'équipage. Quant aux porte-conteneurs, leur charge était de l'ordre du millier d'EVP<sup>6</sup>, dans la décennie 60, la dernière génération des navires Maersk en emporte plus de 18 000 ! Les ports ont suivi cette double tendance en glissant des estuaires et des havres exigus et à faible tirant d'eau vers des plates-formes artificialisées, livrant des espaces de milliers d'hectares, dévolus au stockage et à l'implantation d'usines, étirant leur linéaire de quais, se dotant de bassins en eau profonde et en multipliant les engins de levage, de pompage et d'évacuation hyperpuissants susceptibles d'accueillir et de desservir des navires de 12, 15, 20 mètres de tirant d'eau et plus de 30 pour les superpétroliers géants. La notion de terminal - pétrolier, gazier, conteneurs -, géré par des villes-ports ou en concession (de type BOT<sup>7</sup>) à des opérateurs (terminal dédié) s'est ainsi diffusée de par le monde (Bird, 1971).

## La quadrature du cercle : mettre le globe en boîte

L'unitisation de charge, sous la forme de boîtes<sup>8</sup> susceptibles d'être empilées et clavetées a modulé un navire en forme d'auge : en coupe, c'est un mur carré de 21 boîtes les unes sur les autres et 21 rangées de boîtes juxtaposées, en longueur, ce sont 46 parallélépipèdes<sup>9</sup> : une boîte de sucre en morceaux, géante (fig. 1). Jadis, la même logique avait modelé un navire effilé et galbé, adapté à l'agencement en son sein d'élégantes amphores, conteneurs de l'époque : bataille éternelle de la droite et de la courbe.

Figure 1. Profil et coupe du CMA CGM Marco Polo (source : CMA-CGM)



2 Tonnes de port en lourd

3 Very Large Crude Carrier

4 Ultra Large Crude Carrier

5 Tonneaux de jauge brute

6 Equivalent Vingt Pieds, en anglais TEU, Twenty Equivalent Unit.

7 Built Operate Transfer

8 L'EVP mesure 5,90 x 2,35 x 2,39 m pour un cubage de 33,1m<sup>3</sup>

9 Le nombre total de boîtes n'est pas égal aux 21 166 théoriques car vers la proue la capacité de cale est réduite de l'espace dévolu à la machinerie et par la courbure de la coque, et sur le pont, vers la proue, les EVP sont en dégradé pour ménager une visibilité à partir de la passerelle.

Quitte à faire hurler les puristes, ce ne sont plus de fines silhouettes hydrodynamiques, tels les clippers d'antan, qui relient aujourd'hui les rivages de la mer, mais des boîtes géantes contenant énormément de boîtes. Elles circulent sur les mers d'une globalisation ainsi mise en boîte (fig. 2).

**Figure 2. La quadrature du cercle : la globalisation en boîte (idée : J-M Miossec)**



De nos jours, le système de poupées russes se complète par le rangement, dans les conteneurs, de palettes elles aussi standardisées, optimisant l'occupation de l'espace. Sur ces palettes les produits sont colisés, en général par PCB (Produit par Combien) et/ou SPCB (Sous Produit par Combien). Ainsi, si l'on remonte la chaîne des poupées russes, depuis l'entrepôt de stockage, dans les zones dites « dynamiques », sont stockés des cartons/produits qui sont ensuite colisés sur les palettes par PCB ou SPCB. Les palettes sont stockées soit au sol soit sur des racks construits à la dimension standard des palettes (généralement logotées EURO 1,2x80). Les palettes sont filmées et certaines peuvent être gerbées (superposées les unes sur les autres). Les palettes sont disposées dans les conteneurs et ceux-ci dans le porte-conteneur.

Il faut avoir à l'esprit deux faits majeurs. Le fonctionnement d'un tel « lego » implique une organisation logistique hors de pair. La traçabilité nécessite l'élaboration de manifestes standardisés : certificat de circulation des marchandises, de type EUR.1, visé par les douanes du pays de provenance, Bill of Lading, facture, liste de colisage (packing list). La programmation de l'implantation des boîtes à bord doit se faire en fonction de leur poids, de leur destination

afin de garantir un déchargement rapide, de leur type (marchandise sous température dirigée, marchandise dangereuse) et le rechargement doit suivre les mêmes principes d'ordonnancement. C'est toute la compétence du shipmanager qui est ici à l'œuvre pour assurer le bon plan de chargement du navire. Qu'on imagine la complexité et la rigueur informatique de ce méga agencement qui doit répondre, de plus, en amont et en aval, aux logiques spécifiques de la chaîne logistique dans son ensemble (acheminement et évacuation des EVP par route, fer, air et par de plus petits porte-conteneurs « nourriciers » (feeder)).

Second fait majeur : la valeur de ces cavernes d'Ali Baba flottantes. Un porte-conteneur géant transporte, à lui seul, à vingt nœuds à l'heure en moyenne... 1 milliard d'euros. Or les trois grands du transport cellulaire, le danois APM Maersk<sup>10</sup>, l'italo-suisse MSC et le français CMA-CGM possèdent ou affrètent, au 9 juin 2014<sup>11</sup>, 1 495 navires sur les 4 994 porte-conteneurs en circulation sur l'océan mondial, soit près de 30%, et ils proposent près de 40% de la capacité totale offerte ; leur part en VLCS et ULCS<sup>12</sup> est encore supérieure, ce qui s'explique puisqu'ils sont les premiers à assurer les lignes tour du monde ou de rangées à rangées, dont les trois lignes clés du globe : Asie-Europe, transpacifique, transatlantique.

Ce transport de marchandises est unitairement très peu coûteux : à titre d'exemple, modulable selon les lignes et les transporteurs, en 2013, le transport d'un conteneur chargé de 2697 colis totalisant 27 840 kg et occupant 60m<sup>3</sup> (2 EVP) revient à moins de 1 000 euros sur un parcours de quelque 3 500 km, soit 1 centime la tonne-km. Ce coût modique se répartit ainsi (tableau 1) :

**Tableau 1 : Un exemple de répartition des coûts de transports par conteneur en 2013**

Autres taxes	2,90%
THC	18,65%
Frais fixes	8,29%
Inspection fee	4,15%
ISPS	1,55%
Positionnement conteneurs	43,53%
Formalités en douane	10,36%
Tableau 19,6%	10,57%

Source : enquête personnelle<sup>13</sup>

<sup>10</sup> Frémont (Antoine), 2008, *Maersk et le conteneur, l'émergence d'un réseau mondial*, in Guillaume, op. cité, pp 124-134.

<sup>11</sup> Source : Alphaliner.

<sup>12</sup> Very Large Cellular Ships : porte-conteneurs de 7 500 à 10 000 EVP. Ultra Large Cellular Ships : porte-conteneurs de plus de 10 000 EVP ;

<sup>13</sup> *Auprès d'une société d'import-export de la région toulonnaise dont je remercie les directeurs.*

La THC est la Terminal Handling Charge, les frais de la manutention du conteneur ; l'ISPS (International Ship and Port Security) est la taxe relative au Code international pour la sûreté des navires et des installations.

Un tel système nécessite un fonctionnement sans faille. Ceci a favorisé une concentration des opérateurs. La concentration des transporteurs est spectaculaire : au 9 juin 2014, sur 100 opérateurs cellulaires mondiaux, les dix premiers concentrent 63,31% de la capacité totale en porte-conteneurs (tableau 2).

**Tableau 2 : Les 10 premiers opérateurs cellulaires mondiaux**

Opérateurs	Capacité en EVP	Navires
APM-Maersk	2 731 651	582
Mediterranean Shipping Co (MSC)	2 442 253	490
CMA-CGM Group	1 557 763	423
Evergreen Line	877 495	193
COSCO Container L.	775 525	157
Hapag-Lloyd	773 268	156

Source : Alphaliner Top 100 operated fleets as per 9 June 2014

Quant aux opérateurs de terminaux internationaux à conteneurs, au 27 août 2013, les 10 premiers du monde assuraient plus du tiers du trafic mondial de transbordement (36%)(tableau 3).

**Tableau 3 : Les opérateurs de terminaux internationaux à conteneurs**

Opérateurs	Capacité en EVP	Navires
APM-Maersk	2 731 651	582
Mediterranean Shipping Co (MSC)	2 442 253	490
CMA-CGM Group	1 557 763	423
Evergreen Line	877 495	193
COSCO Container L.	775 525	157
Hapag-Lloyd	773 268	156
CSCL	640 491	137
APL	590 995	108
Hanjin Shipping	589 059	99
MOL	572 036	112

Source : Drewry Maritime Research, 27 août 2013

Les parts de marché contrôlées par ces opérateurs ne cessent de croître. Ce sont ces partenaires essentiels, transporteurs et gestionnaires de terminaux qui comptent, désormais dans le fonctionnement du transport maritime mondial et mondialisé, contribuant fortement à la dissociation entre le port et la ville et la sphère du transport maritime et celle des

autorités nationales (Gay 1988, Bourgou et Miossec, 2010). Aujourd'hui le fonctionnement du transport maritime mondial dépend principalement de deux types d'opérateurs : les transporteurs et les gestionnaires de terminaux, dont les intérêts peuvent être croisés et d'une procédure : la concession de type PPP-BOT (Sedjari, 2005). S'y associent les grandes entreprises de BTP capables d'édifier, selon la technique de la paroi moulée des kilomètres de digues et des centaines d'hectares de stockage et les entreprises de levage proposant des portiques à conteneurs de plus en plus perfectionnés. On comprend que, dans un tel contexte, l'action des Etats et des territoires d'accueil soient de plus en plus réduits. Le processus n'est pas nouveau (Gay, 1988).

### Du haut de la passerelle : l'archipel vrai

La planète bleue est vue, du haut de la passerelle (au 24ème étage), comme un archipel vrai<sup>14</sup>, c'est-à-dire une nappe liquide saupoudrée d'îles et de « têtes de terre » (Penn ar Bed). Cinq « îles » majeures structurent cet archipel mondial irrigué par les routes maritimes. Ce qu'il convient d'appeler la Rangée Nord (Northern Range), témoignage de la réusite des rivages du Nord-Ouest de l'Europe, du Havre-Rouen à Hambourg, avec Dunkerque, Zeebrugge, Anvers, Rotterdam, Amsterdam, Brême et Felixstowe, Londres et Southampton. Lui fait face, outre atlantique, la Megalopolis américaine<sup>15</sup>, bien affaiblie aujourd'hui. En effet, d'autres méga interfaces ont émergé dans le dernier demi-siècle : la mégalopolis japonaise (de Tokyo à Osaka), les rangées orientales, chinoises (Chine continentale et Taïwan) et coréennes, qui font face à la Côte Ouest américaine, elle aussi en croissance. Les ports de ces rangées, parmi les premiers du monde, sont des ports d'hinterland, innervant leurs arrière-pays continentaux. La Rangée Nord illustre, tout comme la rangée chinoise, les connexions avec un avant pays marin (foreland) et un hinterland diversifié : la puissance des ports scaldéo-rhénans<sup>16</sup> est due en grande partie à leur bonne position comme tête de terre, à partir de l'Atlantique, de la Manche et de la Mer du Nord et aux relations multimodales (fleuve, rail, route, tuyaux, air) avec un intérieur européen puissant<sup>17</sup> ; Hambourg, depuis peu, récupère et étend son

<sup>14</sup> L'archipel (archi-pelagos), la mer Egée des Grecs, est une grande nappe liquide constellée d'îles. L'acception commune du terme en a retourné l'espace qui est ainsi devenu une série d'îles, une poly-nésie. (de nesos, île). Le monde est, sans doute structuré en archipel, mais pas dans le sens commun, à l'inverse, selon l'étymologie du terme.

<sup>15</sup> Gottman (Jean), Megalopolis, MIT, 810 pages

<sup>16</sup> Vigarié (André), 1964, Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin, Sabri, 714 pages + atlas.

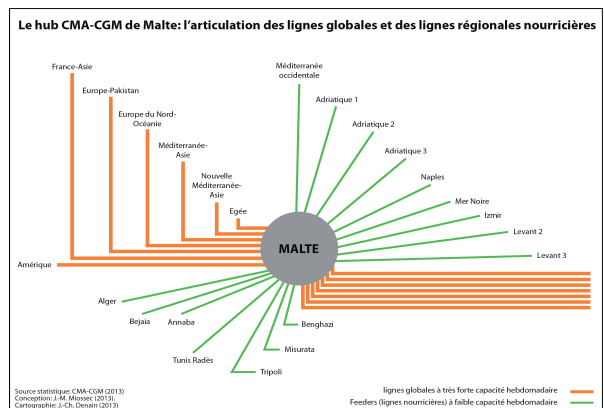
hinterland en Europe centrale tandis que le Havre, en bout de chaîne, peine à dynamiser l'axe de la Seine. Ces ports sont aussi des ports de transbordement, des ports off shore parmi lesquels une partie de la marchandise qui transite est redistribuée vers d'autres horizons maritimes. Tous les grands opérateurs globaux s'y pressent. Mais pour relier ces ensembles séparés les uns des autres par des milliers de milles<sup>18</sup>, il ne suffit pas de créer des lignes directes. Une nouvelle organisation de l'espace maritime mondial s'est mise en place dans les vingt dernières années, celle de ce que j'appelle les « roues de la fortune » (Miossec, 2014).

### Les roues de la fortune

Le b.a.-ba de l'analyse spatiale des réseaux nous apprend que trois solutions existent pour relier deux points : la ligne directe, qui minimise la distance et maximise les coûts, la ligne en zig zag qui relie tous les points intermédiaires, maximisant la distance et minimisant les coûts, et un niveau intermédiaire avec un ou quelques nœuds, jalons de la voie principale, et nourrissant en étoile leur environnement. Ainsi s'échelonnent des ports d'éclatement à très forte fonction de transbordement, parfois sans le moindre hinterland : c'est la logique du hub and spoke, du nœud et des rayons de ce que j'appelle les « roues de la fortune »<sup>19</sup> où se retrouvent, à proximité, plusieurs hubs. S'implanter sur une route maritime mondiale en un lieu où l'on peut redistribuer à la ronde une partie du transit et nourrir, à partir de cet environnement, l'axe majeur, est la stratégie adoptée par tous les grands transporteurs. Cet axe majeur aimanté par les méga-interfaces est contraint par les quatre passages intercontinentaux obligés : Panama, Gibraltar, Suez, Malacca. Aux cinq méga rangées se sont donc ajoutées cinq roues de la fortune affichant chacune plusieurs millions voire plusieurs dizaines de millions d'EVP/an. La plus importante est celle du détroit de Malacca avec 3 hubs majeurs, Singapour où opère principalement MSC, Tanjung Pelepas (Maersk), Port Kelang (CMA-CGM), Suivent l'aire péninsulaire arabe golfe arabo-persique (Salalah : Maersk, Khor Fakkan : CMA-CGM, Jebel Ali : MSC), la Méditerranée, qui comporte deux

polarisations de roues de la fortune : une en Méditerranée centrale et orientale (Malte : CMA-CGM (fig. 3), Gioia Tauro : Maersk et MSC, Port Saïd, demain, peut-être, Le Pirée (COSCO)<sup>20</sup>, l'autre en Méditerranée occidentale (Valencia : MSC, Algeciras Maersk, Tanger Med : CMA-CGM), et enfin la Caraïbe-isthme américain (Miami : Maersk, Kingston : CMA-CGM, Freeport (Bahamas) : MSC, Panama). Ces cinq roues de la fortune sont composées, chacune, de séries de hubs en doublet (Gioia Tauro-Malte, Algeciras-Tanger Med, Manzanillo-Balboa...), en triplet (Singapour-Tanjung Pelepas-Port Kelang, Salalah-Khor Fakkan-Jebel Ali...), avec un opérateur principal dans chaque hub, mais des possibilités de complémentarité entre les transporteurs et donc une élasticité certaine<sup>21</sup>.

Figure 3. Le hub de Malte, au cœur de la roue de la fortune de Méditerranée centrale et orientale



La ligne « amiral » de la CMA-CGM, la FAL 1 (French Asia Line 1) (fig. 4) symbolise cette colonne vertébrale du monde. C'est un circuit continu Shanghai-Hambourg-Shanghai, avec au départ du premier port du monde (Shanghai, 32 M EVP), un cabotage en Chine du Sud, un toucher à Port Kelang en Malaisie, puis une traversée directe jusqu'à Tanger-Med puis Southampton et Hambourg et, en retour (ou à l'aller), un cabotage le long de la rangée et une traversée directe vers les trois roues de la fortune de Malte, Khor Fakkan (avec un crochet à Jebel Ali) et Port Kelang et aboutissement à Ningbo puis Shanghai. En partenariat avec d'autres armateurs le géant français des mers y affecte ses plus

17 Miossec (Jean-Marie), 2013, *Rivages d'Europe. Personnalité et avenir d'un continent ouvert*, L'Harmattan, 851 pages.

18 Le mille nautique mesure 1 852 mètres.

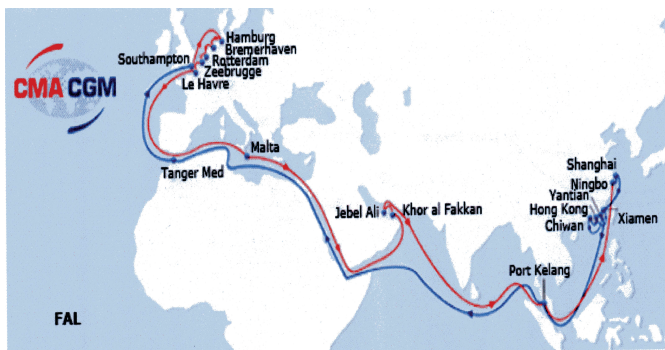
19 On l'entend ici par fortune de mer.

20 En 2008 China Ocean Shipping (Group) Company (COSCO), cinquième armateur cellulaire mondial après les trois européens et le taiwanais Evergreen, a obtenu pour 35 ans, contre 3,8 milliards d'euros, la concession du terminal II du port du Pirée. Le trafic qui avait chuté à moins de 500 000 EVP en 2008 a atteint près de 2,5 millions d'EVP en 2013. Avec la concession du terminal III au même opérateur, en novembre 2013, les prévisions tablent sur 4,750 millions d'EVP en 2017...

21 D'autant plus que les trois premiers opérateurs cellulaires mondiaux sont liés dans le cadre de l'Alliance P3 pour laquelle la Commission fédérale américaine a donné son accord en mars 2014 et l'UE en juin de la même année.

gros navires sur 7 services en parallèle entre Asie et Europe du Nord. Sa capacité hebdomadaire en sortie d'Asie est de plus de 20 000 EVP chaque semaine et un trafic annuel de l'ordre de la moitié du trafic d'ensemble de la flotte.

Figure 4. French Asia Line 1 de la CMA-CGM



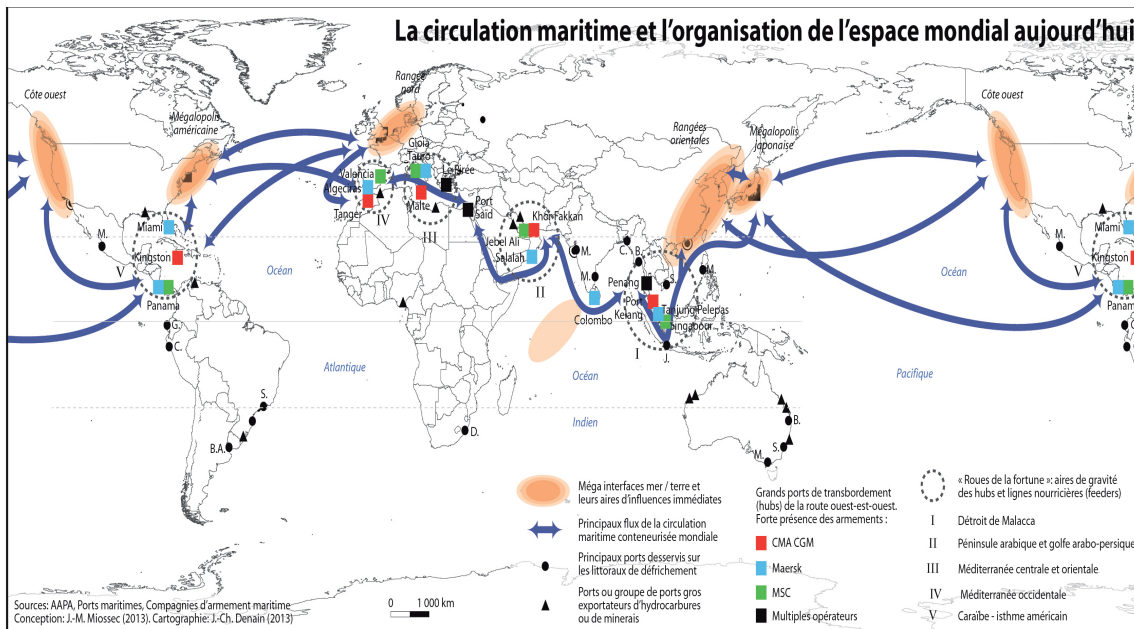
### La nouvelle organisation spatiale du monde

L'économie monde, en basculant vers ce que les Européens dénomment l'Extrême-Orient, tire vers l'Est les relais essentiels à son fonctionnement : le trafic des roues de la fortune diminue au fur et à mesure que l'on va vers l'Ouest. La circulation transatlantique, jadis première voie de circulation, est

aujourd'hui déclassée. Ce basculement du monde impose un nouveau regard, une nouvelle représentation, traduite ici (fig. 5) par la carte élaborée en la centrant sur l'aire Malacca, pivot du monde.

Les lignes Asie-Europe-Asie sont emblématiques de la mondialisation, d'un renouvellement complet des pratiques de transaction, d'un cosmopolitisme accentué. Elles confortent les territoires qui s'en approchent. Elles sont le résultat de l'action menée par les opérateurs depuis trois décennies : ouverture sur l'Asie, mise en place des grands terminaux de transbordement. La structuration n'est sans doute pas achevée mais elle est déjà bien élaborée. On se tourne maintenant vers des horizons pionniers, des avant pays marins de défrichage, des marchés stratégiques de niche selon la terminologie des opérateurs globaux. Force est de constater que l'hémisphère Sud et, au delà même, tous les territoires au Sud du tropique du Cancer, sauf en Insulinde, sont en grande partie à l'écart d'une globalisation basculée au septentrion. L'ouverture des Suds s'effectue timidement par des chapelets de ports desservis par cabotage. Deux grandes séries de rangées se font face de part et d'autre de l'Atlantique central et méridional : l'Amérique du Sud, du Venezuela à l'Argentine, l'Afrique, du Sénégal à l'Afrique du Sud.

Figure 5. La circulation maritime et l'organisation de l'espace-Monde, aujourd'hui





De part et d'autres, des dizaines de ports aux structures souvent mal adaptées, aux techniques peu satisfaisantes, médiocrement gérés et sans bonne connexion avec un hinterland qui demeure presque exclusivement national voire infra national. Les volets pacifiques de l'Amérique du Sud et indien de l'Afrique orientale sont encore moins bien desservis. Seule exception, le harnachement du littoral oriental de l'Australie.

Cependant les signes d'ouverture se multiplient avec des lignes certes à fréquence et capacité réduites, mais des branchements à l'espace-monde sont désormais significatifs, à partir des roues de la fortune. Il en va ainsi, par exemple, des lignes Asie-côte Est de l'Amérique du Sud, depuis les rangées orientales jusqu'au Brésil et au Rio de la Plata via port Kelang et Durban / Port Elizabeth (Ngqura) et Walvis Bay, comme des lignes Asie-côte Ouest des Amériques du centre et du Sud, depuis la mégalopolis japonaise et les rangées orientales, avec rebond à Balboa. Le monde est ainsi structuré (fig. 6) autour d'un axe vertical en chapelet, desservant au Nord les méga interfaces, des sous ensembles en transition tout au long de son parcours Est-Ouest-Est (East Westbound), et, au Sud, des pénétrantes de défrichage. Des cinq émergents, seule la Chine s'est totalement intégrée au système. Russie et Inde demeurent encore peu branchées : la puissance du transit dans l'océan indien contraste avec la sous maritimisation du subcontinent indien. Malgré l'éloignement, Afrique du Sud et Brésil ont commencé à se connecter, mais l'Atlantique Sud, jadis polarisé par les Etats-Unis et l'Europe se branche aussi à partir de Malacca.

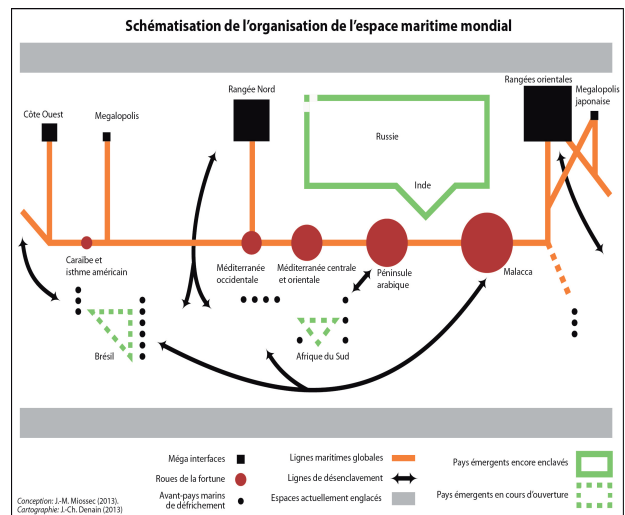
### L'hémisphère Sud en attente

Viendra le jour où le seuil d'émergence d'un hub sud-atlantique sera atteint. Sur la rive médio-Atlantique, l'île d'Ascension est en position idéale, médiane, comme Malte en Méditerranée, mais son choix est peu probable. Lors de son voyage autour du monde, Darwin parcourut l'île du 19 juillet au 6

août 1836, et il notait déjà : "les seuls habitants sont des troupes de marine (...). Il n'y a pas un seul particulier dans l'île"<sup>22</sup>. En effet, possession britannique, utilisée comme base arrière lors du conflit des Malouines entre l'Argentine et le Royaume-Uni (1982), l'île d'Ascension est une des bases de surveillance électronique planétaire US/Royaume-Uni. L'accessibilité de cette île-base militaire est limitée et soumise à « Ascension entry permit » et s'effectue à partir de l'Angleterre par la RAF et par l'US AirForce à partir de Patrick AirForce Base en Floride. En provenance de Malacca, de Walvis Bay à San Pedro voire Dakar, plusieurs sites seraient possibles sous réserve des aménités logistiques, économiques et politiques nécessaires, à moins que le choix ne se porte sur un port brésilien...

La montée en puissance de l'hémisphère sud, Australie, Nouvelle Zélande, Brésil, Argentine Afrique du Sud, imposera sur les rivages de ces mers australes l'apparition d'une ou de plusieurs roues de la fortune; le pronostic de Darwin est, aujourd'hui, plus vrai qu'hier : « quand on considère l'état actuel de l'hémisphère austral, on ne peut qu'avoir le plus grand espoir relativement à ses progrès futurs »<sup>23</sup>

Figure 6. Schématisation de l'organisation de l'espace maritime mondial



<sup>22</sup> Darwin (Charles), [1845], 1970, *Voyage aux origines de l'espèce. Voyage d'un naturaliste autour du monde*, Cercle du bibliophile, 589 pages, cf. page 524.  
<sup>23</sup> Ibid., page 538.

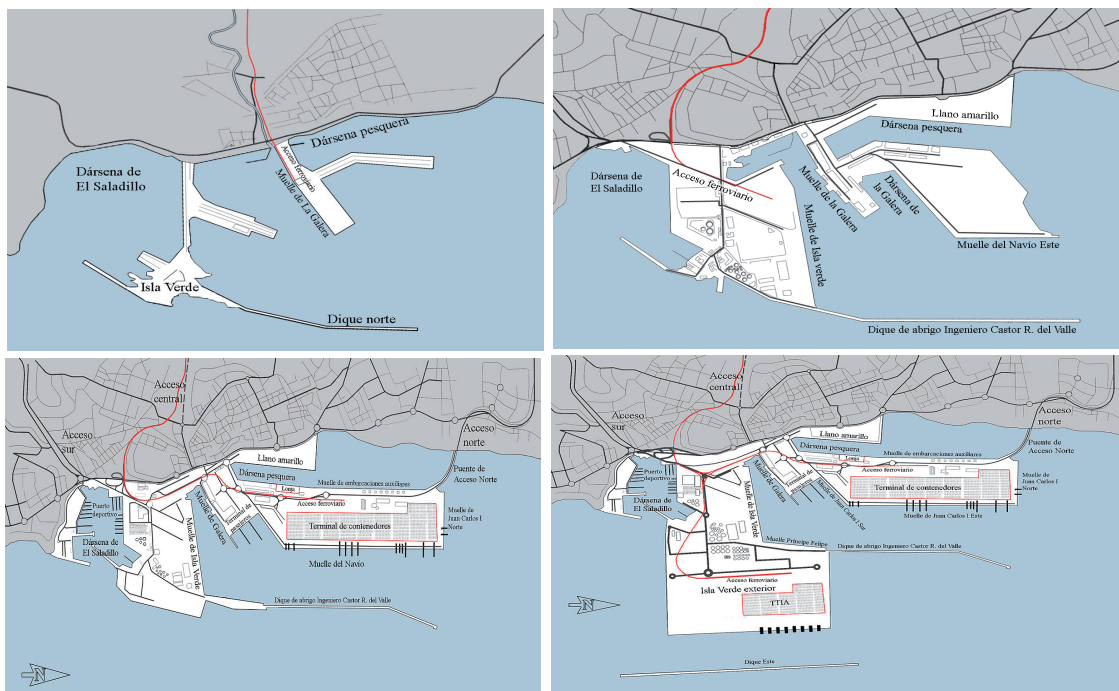
## La roue de la fortune de Méditerranée occidentale et le hub de Tanger Med

Tanger-Med, réalisation du début du troisième millénaire, est donc un maillon de la roue de la fortune de Méditerranée occidentale. Ce méga pivot a longtemps été exclusivement dominé par Algeciras où Maersk s'est implanté en 1984. Le million d'EVP était atteint en 1995. En 2001, le terminal APM de Maersk réalisait plus de 2 millions d'EVP, avec l'apport du terminal d'Hanjin et des touchers de la CMA-CGM et d'autres compagnies, Algeciras dépassait les 3 millions en 2005 et les 4 millions en 2012. Cependant les hubs d'Algeciras sont dépassés depuis peu par celui de MSC à Valence (Valencia) (4,5M EVP). L'opérateur helvético-italien a en effet jeté son dévolu sur Valence, bien placé à l'Ouest du bassin occidental de la Méditerranée. Mais Valence n'est pas qu'un port de transbordement, c'est aussi, de plus en plus, le port de Madrid et de l'intérieur de la péninsule ibérique, court-circuitant partiellement Barcelone et nettement les ports de la façade atlantique. Plus à l'écart, mais sur

le même faisceau, et bien placé en proue, le port de Las Palmas plafonne à 1 M d'EVP après une pointe à 1,5 en 2007.

Le port d'Algeciras, essentiellement construit sur la baie, est plurifonctionnel : industriel, pétrolier (Verlaque, 1970), de voyageurs (rotation par ferries avec le Maroc) et à conteneurs. Quoique disposant de 68 ha pour son terminal à conteneur, Maersk est désormais à l'étroit<sup>24</sup>. La construction, sur la baie d'Algeciras, de l'Isla Verde Exterior (fig.7), d'une superficie totale de 115 ha a permis d'ajouter 35 ha (phase A) de terminal auxquels vont se greffer, en phase B, 37 ha supplémentaires, avec un accès à des navires de 18,5 mètres de tirant d'eau. Le terminal ferroviaire a été inauguré en 2012. Le terminal de L'Isla Verde Exterior (Total Terminal International Algeciras (TTIA) a été concédé en 2010 à Hanjing Shipping, neuvième compagnie de transports maritimes par conteneurs (cf. supra) ; CMA-CGM opère également sur les terminaux d'Algeciras, mais son ancrage principal est à Tanger Med.

Figure 7. Evolution du port d'Algeciras : 1964, 1985, 2000 et 2012



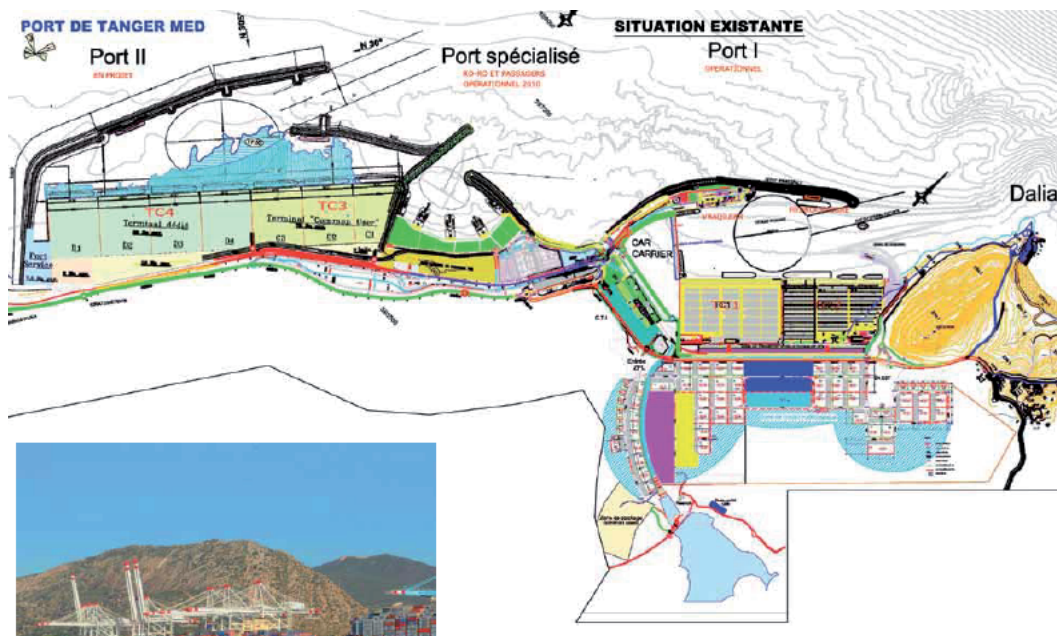
<sup>24</sup> Un terminal de plusieurs dizaines d'hectares nécessite la possibilité technique de le réaliser en disposant de suffisamment d'espace libre et d'un environnement naturel et humain non contraignant. Il nécessite aussi un plan d'eau protégé presque équivalent afin que les navires puissent manœuvrer sans risque. L'équipement relatif à une telle infrastructure portuaire se chiffre en dizaines de portiques ultra modernes, en infrastructures terrestres de desserte (route, autoroute, voie ferrée). Tout cela impose un coût de l'ordre de quelques milliards d'euros et une capacité de gouvernance de très haut niveau. Comme pour les stations touristiques littorales, les plates formes multimodales, les aéroports, les zones industrialo-portuaires (ZIP, MIDA), un seuil semble être atteint pour les terminaux à conteneurs, pour les grosses unités, aux alentours de 70-80 ha et 3-4 millions de trafic d'EVP. Ce seuil peut être dépassé par la multiplication de grands terminaux accolés dans le cas des très grandes portes d'entrée (gateways) des rangées nord européenne et chinoise.

Le littoral de la baie d'Algeciras est désormais saturée, avec, d'Est en Ouest, les digues et quais du port de Gibraltar (sous souveraineté britannique), ceux de la Linea, les nouveaux remblaiements de Campamento terminal gazier), la première implantation de la zone industrialo portuaire<sup>25</sup> (Verlaque, 1970), avec la raffinerie CEPESA à Carteya, la centrale thermique et l'aciérie Acerinox, le cordon dunaire et la plage de Rinconcillo en avant de la zone humide de la basse vallée et de l'estuaire du rio Palmones, et enfin les quais et terminaux d'Algeciras.

Toute extension ultérieure est impossible en raison de la profondeur de la baie : les remblaiements supportant le TTIA sont à 1,8 km du rivage et sur des fonds initialement à plus de vingt mètres, d'où l'accessibilité pour les plus grands porte-conteneurs. Ces considérations techniques n'auraient-elles pas à être prises en compte, l'extension vers le large ne serait pas possible de toute manière en raison de

l'enclave britannique de Gibraltar dont la limite des eaux territoriales<sup>26</sup> est à un mille nautique de la digue de protection de l'Isla Verde Exterior. L'implantation sur la rive africaine du détroit a donc été une réponse afin de conserver des parts de marchés et Maersk s'est implanté sur le terminal 1. Par ailleurs, outre Maersk, le troisième opérateur cellulaire mondial, CMA-CGM est également entré en lice, rapidement rejoint par le second, MSC. Tanger Med I se subdivise ainsi en deux terminaux dédiés, l'un concédé à APM et l'autre à Eurogate CMA-CGM qui y accueille aussi le trafic de MSC (fig.8). Tanger Med I va être doublé par Tanger Med II, de même taille que le premier, et qui sera concédé pour moitié à PSA (Port of Singapour Authority, premier opérateur de terminaux à conteneurs dans le monde, cf supra) et pour l'autre à Maersk qui disposera ainsi de part et d'autre du détroit de trois terminaux (Algeciras, Tanger Med I, Tanger Med II) d'une capacité potentielle proche de 6 millions d'EVP.

Figure 8. Le hub de Tanger Med : à l'Est Tanger Med I, les 2 terminaux Maersk et CMA-CGM/MSK, au centre le port roulier (ferry/RoRo), réalisés ; à l'Ouest Tanger II en construction.



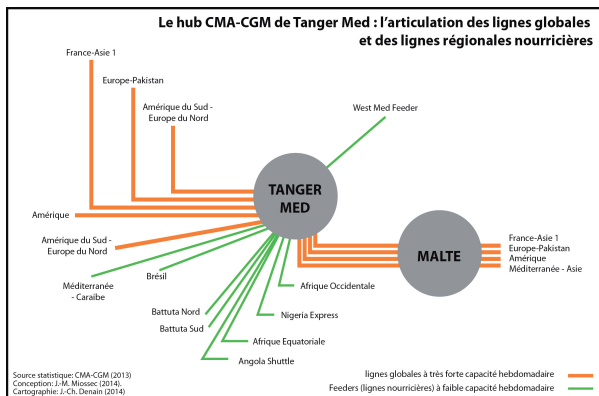
Alors que le hub principal de Maersk demeure Algeciras, tout en étant présent activement à Tanger Med, CMA-CGM a fait de Tanger Med l'un de ses cinq hubs mondiaux, avec Port Kelang, Khor Fakan, Malte et Kingston (fig.9), en dehors de ses

implantations au sein des rangées. Le hub CMA-CGM de Tanger Med est desservi par 5 lignes globales (dont la FAL 1 - French Asia Line - à très haut débit) et nourrit et redistribue sur 9 lignes feeder, dont 6 avec l'Afrique subsaharienne. (fig.10).

<sup>25</sup> Devenue polygone industriel de Palmones, municipe de Barrios.

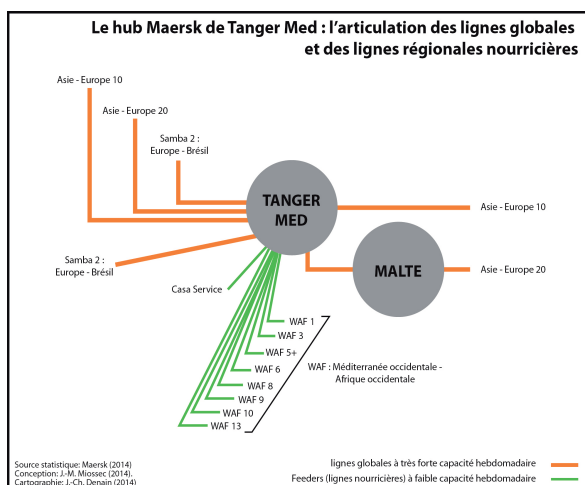
<sup>26</sup> Malgré l'opposition des Espagnols, les Britanniques ont institué des eaux territoriales d'un rayon de 3 milles nautiques autour du rocher de Gibraltar. La baie d'Algeciras n'ayant que 5 mn de largeur, la délimitation des eaux territoriales respectives se fait selon le principe de l'équidistance, malgré la contestation espagnole. Le port d'Algeciras ne dispose donc, en théorie, que de 2,5 milles nautiques à partir du trait de côte initial.

Figure 10. Le hub CMA-CGM de Tanger Med



Le hub Maersk de Tanger Med est le point d'aboutissement ou de passage de 3 lignes transocéaniques ou mondiales et de redistribution de 9 lignes, toutes vers l'Afrique (fig.11).

Figure 11. Le hub Maersk de Tanger Med

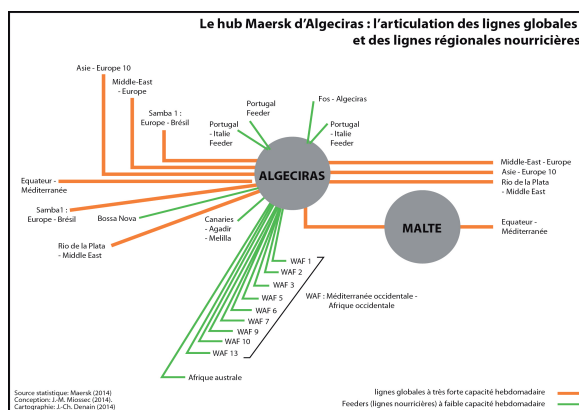


Il faut le combiner étroitement avec le terminal Maersk d'Algeciras par lequel passent 6 lignes transocéaniques ou mondiales et d'où partent 16 lignes feeder dont 10 en relation avec l'Afrique subsaharienne (fig.12), et avec les lignes CMA-CGM qui transitent par Algeciras (trois lignes globales et deux feeder, dont 1 avec l'Afrique)(fig.13).

Tanger Med conforte ainsi la roue de la fortune de la Méditerranée occidentale dont le rôle est de desservir les marchés espagnol, portugais et marocain et de l'Ouest algérien, mais aussi les marchés africains et sud-américains. C'est tout l'enjeu de cette concentration de hubs. C'est particulièrement le cas pour la CMA-CGM qui a fait de Tanger Med son port de

transbordement pour la desserte des ports africains. Le rachat par la CMA-CGM de la compagnie Delmas, spécialisée de longue date dans les échanges entre l'Europe et l'Afrique du Nord et l'Afrique noire, donne au troisième opérateur global une force d'action accrue. Celle-ci est également renforcée par le rachat par CMA-CGM de la compagnie allemande OPDR (Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs Rhederei GmbH & Co) dont les lignes opèrent entre le Maroc, le Portugal, l'Espagne et l'Allemagne. Le double hub Algeciras-Tanger Med, fortement dominé par Maersk et CMA-CGM, opère à partir des grandes lignes Asie-Europe des deux compagnies et transborde sur ligne feeder vers un avant pays marin presque exclusivement atlantique.

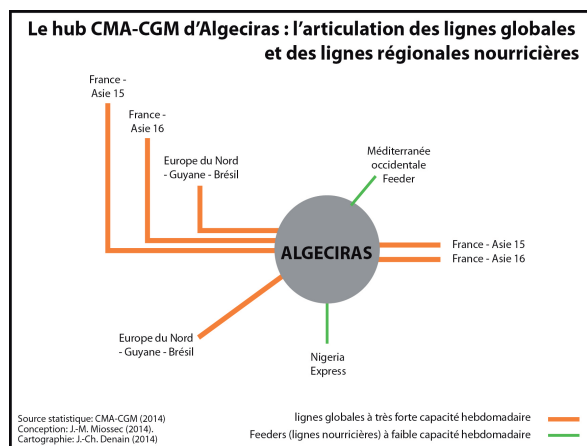
Figure 12. Le hub Maersk d'Algeciras



En effet, ce sont les autres hubs méditerranéens qui jouent le rôle de redistributeurs dans la mer intérieure : Valencia, mais principalement dévolu à la desserte de l'Espagne, Gioia Tauro mais surtout Malte. Le Malta Free Port de Marsaxlokk rayonne à 360 degrés (fig.3) et bénéficie de son excellente position, au cœur du bassin méditerranéen et, tout comme East Suez et Algeciras-Tanger Med, en étant exactement sur la ligne maritime qui traverse la Méditerranée, alors que Gènes et Marseille-Fos sont excentrés. Le succès de Malte est dû à l'excellence des prestations de la concession CMA-CGM, mais Malta Free Port a également bénéficié de l'atonie des ports d'Afrique septentrionale, du Maroc à l'Egypte, du retard de la mise en place du terminal algérien de Djen Djen, du report de la création du port en eau profonde d'Enfidha en Tunisie, de l'affaiblissement de Gioia Tauro, de la non émergence de Cagliari, de la croissance de la demande en Adriatique (Trieste, Koper, Rijeka, Durres) qui recourt à

son hub, et de la politique conquérante de desserte par CMA-CGM, à partir de Malte du Levant arabe, de la Turquie et surtout de la Mer Noire.

Figure 13. Le hub CMA-CGM d'Algerias

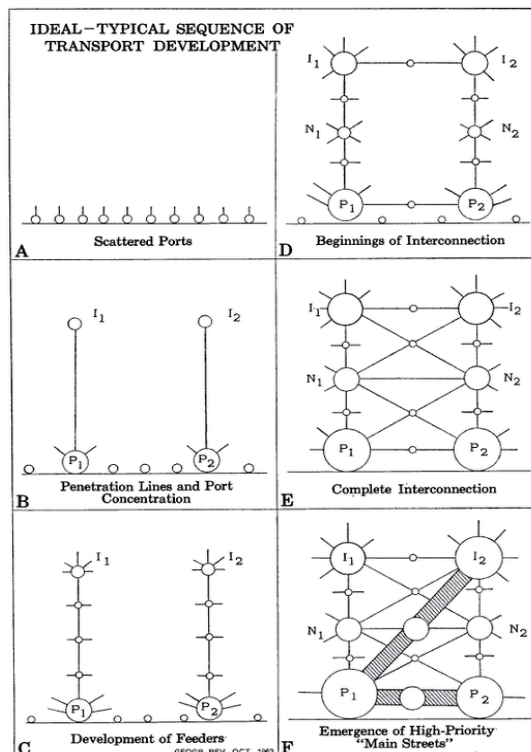


Le développement récent d'East Suez (SSCT : Suez Canal Container Terminal) mais surtout du Pirée, après la concession de deux terminaux à COSCO (Psarafitis et Pallis, 2012) accentue la concurrence entre hubs dans la même roue de la fortune. Face à cette forte structuration en Méditerranée centrale et orientale, l'issue, pour le double hub d'Algerias-Tanger Med, est donc d'accroître son emprise sur un avant pays marin déporté vers l'Ouest, à 180 degrés, en jouant la complémentarité des deux ports sanctionnée par un accord de partenariat signé en 2005. Tanger Med est, délibérément, un hub africain.

### Tanger Med, hub africain : la réorganisation de l'avant pays africain subsaharien

Pendant longtemps, l'atonie économique de l'Afrique et sa balkanisation n'avaient pas permis qu'une hiérarchisation des ports, pronostiquée par Taaffe, Morrill et Gould (1963), se réalise (fig.14). La structure portuaire de l'Afrique noire est demeurée atomisée. Chaque Etat littoral a au moins un port, généralement de petite taille, souvent mal équipé. Cette atomisation a permis de concevoir la desserte de l'Afrique à partir de l'Europe, directement, ce qui fut le cas aux XIXe et XXe siècles.

Figure 14. Le modèle d'évolution du transport de Taaffe, Morrill et Gould (1963)



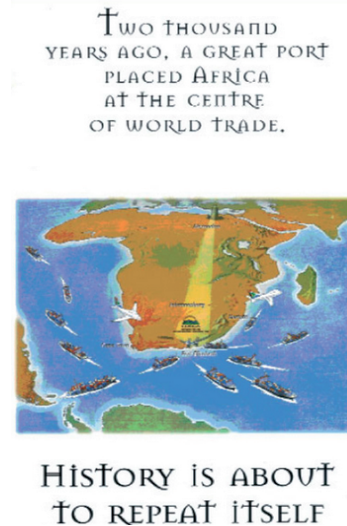
La croissance économique récente du subcontinent impose une desserte beaucoup plus massive. Qu'il s'agisse des exportations de matières premières, en vrac solides ou liquides ou d'importations de biens d'usage et de consommation, stimulées, pour ces dernières, par l'émergence de catégories « moyennes » en forte croissance démographique, la conteneurisation a été, là, encore, une réponse. Les grumes, débitées afin de se loger dans des conteneurs vingt pieds, servent de plus en plus de fret de retour afin d'éviter à transporter un trop grand nombre de conteneurs vides<sup>27</sup>, problème classique des pays fortement importateurs de produits manufacturés. Certes, la desserte des hinterlands africains demeure médiocre : infrastructures étriquées et en mauvais état, difficulté de franchir le réseau hydrographique, multiplication des frontières, du fait de l'existence de treize Etats enclavés, grande insuffisance du transport ferroviaire, quasi inexistence de plate formes multi-modales, absence de corridors ou de radiales

<sup>27</sup> Ce n'est pas sans poser problème puisque, à l'entrée en Afrique, pour des raisons de rentabilité, on compte généralement autant de vingt que de quarante pieds alors qu'à la sortie, ce sont les vingt pieds qui dominent : les produits à exporter demeurent relativement réduits et l'apport principal dans les arrière pays immédiats des ports se limite souvent aux produits forestiers, très pondéreux : le remplissage d'un quarante pieds excéderait la charge maximale autorisée. L'avantage du recours à un hub comme Tanger Med est d'ailleurs un expédient car "les armements cherchent à croiser les services Europe/Afrique/Asie" (Alix, 2012), mais "la situation n'est pas prête de se résorber au regard des déploiements de capacités entre l'Extrême Orient et l'Afrique" (ibid).

pénétrant profondément le continent. L'UEMOA (Union économique et monétaire ouest africaine) a préconisé en 2005 une taxation des surcharges à l'essieu pour les poids lourds et engage un programme de ponts bascules le long des routes principales des huit pays membres<sup>28</sup>, mais ce programme est loin d'être achevé et les assemblées nationales n'ont pas avalisé la préconisation de l'UEMOA d'instaurer des amendes en cas de dépassement de charge à l'essieu<sup>29</sup>. Il en va de même des postes douaniers transfrontaliers, encore trop peu nombreux et ne facilitant guère la fluidité de la circulation des poids lourds. Certes le fonctionnement des ports eux mêmes, mal ou pas équipés, à faible capacités, médiocrement gérés<sup>30</sup>, a entravé l'essor maritime.

Mais la restructuration est en cours, sous la poussée des demandes nationales et celle des opérateurs désireux de répondre aux sollicitations du marché. En tonnage, les échanges ont plus que doublé dans la première décennie du second millénaire, avec une augmentation en valeur qui peut atteindre jusqu'à + 100%/an entre la Chine et l'Afrique. Les ports se modernisent, se privatisent sous l'action de gros opérateurs (PSA, HPH, APM, DPW, Cosco, Hanjin, Eurogate) ou de taille plus réduite (groupe Bolloré) (Debrie, 2012) et des concessions sont accordées aux grands opérateurs mondiaux de plus en plus présents. Avec l'amélioration des ports, les armateurs mettent sur les lignes reliant l'Afrique des navires de plus en plus grands. Le désenclavement de l'Afrique s'effectue encore par une série de lignes de cabotage, souvent issues d'Europe. Mais les grands opérateurs cherchent à pénétrer l'Afrique à partir de leur structuration en hub et spoke. Le pays émergent de l'Afrique étant l'Afrique du Sud, c'est à partir de la roue de la fortune de Malacca que les touchers s'opèrent sur Durban, Cape Town, Port Elisabeth, Ngqura-Coega (dont le marketing renvoie au phare d'Alexandrie (fig.15) et, en Namibie, Walvis Bay.

Figure 15. Affiche publicitaire de Ngqura-Coega



La CMA-CGM opère pas moins de 7 lignes régulières entre les ports de la rangée asiatique (de Hong Kong à Shanghai) et ceux de l'Afrique australe avec de très gros porte-conteneurs de la classe du Carmen (8 533 EVP par navire). La mise en place du Walvis Bay Corridor Group ouvre le terminal de Namibie sur les corridors Trans-Kalahari, au Botswana, Trans-Capri jusqu'en Zambie et Zimbabwe, Trans-Cunene, en Angola et Trans-Oranje en Afrique du Sud<sup>31</sup>. CMA-CGM et COSCO opèrent également à partir du hub émergent de Djibouti-Doraleh, créé ex-nihilo en 2008 (Barwako, 2013) et qui comptabilise déjà 1 M EVP, en petite partie destinés à ou provenant de l'Éthiopie, mais surtout transbordés par feeder vers les États riverains de l'Océan indien, souvent insécures et aux infrastructures portuaires médiocres (Somaliland, Puntland, Somalie, Kenya, Tanzanie, Zanzibar, Mozambique, Seychelles, Comores, Mayotte, Madagascar, Mascareignes). Les rivages d'Afrique orientale et d'Afrique australe commencent également à être desservis – essentiellement par Maersk – à partir des roues de la fortune de Malacca et de péninsule arabo-golfe arabo-persique.

28 Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée Bissau, Mali, Niger, Sénégal, Togo.

29 Les limites de tolérance définies par l'UEMOA sont en deçà du seuil de tolérance actuel : aujourd'hui, pour un camion de 23 tonnes on tolère 9 tonnes à l'essieu avant et 14 à l'essieu ou l'ensemble des essieux arrière. ; l'UEMOA propose de ramener ces seuils à 18 tonnes au total, soit 6 à l'avant et 12 à l'arrière. Une graduation est indiquée jusqu'aux 68 tonnes, ramenés à 51 tonnes (source : le guide du transporteur routier. Togo). Mais aujourd'hui, alors que le seuil de tolérance d'un camion semi-remorque de 68 tonnes est de 9 tonnes à l'avant du tracteur, 26 tonnes pour les essieux arrière du tracteur et 33 tonnes pour les essieux de la semi-remorque, on peut atteindre 90 tonnes (soit 22 tonnes de dépassement !) dont 50 sur les essieux arrière (généralement triples). On comprend l'état crevassé des routes en tôle ondulée et l'état du matériel roulant, donc les insuffisances de la chaîne logistique routière desservant les ports.

30 Le chargement et le déchargement des conteneurs sont lents, faute de matériel moderne, ce qui a pour conséquence du stationnement des navires en rade. L'entreposage est problématique en raison d'une insuffisance de moyens de levage roulants et d'une trop faible capacité de stockage. Ceci aboutit parfois à des situations indémêlables d'entreposage réalisé en dépit du bon sens et de très grande difficulté de manœuvre, pour les engins. Le filtre douanier et administratif, faute de guichet unique, est souvent désespérément lent. Enfin la programmation de toute la chaîne transport est souvent inexistante en raison des multiples retards. Ceci n'engage guère à une instauration d'une ligne régulière, encore moins d'une ligne à grande capacité et mobilisant des porte conteneurs géants. La rentabilité globale demeure donc faible.

31 Son pendant oriental est le Nacala Corridor, où sont présents des intérêts japonais et chinois : trois États sont intéressés par cette perspective de désenclavement : le Mozambique, le Malawi et la Zambie, jusque là désenclavée par voie ferrée par le Sud ou, plus récemment par la ligne ferroviaire chinoise, le Tazara qui débouche à Dar es Salam.

Le hub CMA-CGM de la Réunion sera, quant-à lui, au départ, au croisement des lignes Moyen-Orient-Inde/Afrique du Sud et de l'Ouest et celles reliant Port Kelang à l'Afrique de l'Ouest. De la plate-forme réunionnaise rayonneront des nourriciers en liaison avec Madagascar, l'Afrique Orientale et Méridionale, Mayotte et les Comores, Maurice et Seychelles.

Reste l'ensemble des façades littorales du golfe de Guinée, lato sensu, du Sénégal à l'Angola. On dénombre dans les ports de cet ensemble un trafic de 7 millions d'EVP, mais répartis en plus de vingt unités qui comptabilisent, chacune, quelques centaines de milliers d'EVP, y compris les boîtes vides. Le grand pays de la région est le Nigéria, mais ses équipements ne sont pas au niveau et la sécurité n'y est pas garantie. Cependant, Apapa, principal terminal conteneur a été concédé en 2006 pour 1 milliard de dollars US à AMP. Apapa dispose également à proximité d'une possibilité de stockage de conteneurs sur une île à Lagos et est bien desservi par rail avec Ibadan. L'affaissement de la Côte d'Ivoire, lors de la guerre civile, a diminué le rôle d'Abidjan qui aurait pu être – et pourrait être – le grand hub central, ouvert sur un hinterland sahélien (Mali, Burkina-Faso, Niger). Les difficultés d'Abidjan n'ont pas profité à San Pedro, toujours en attente d'une voie ferrée pour drainer son hinterland. Profitant de cette éclipse, Téma, Dakar, Lomé et Cotonou se sont modernisés, tandis que, plus au Sud, Luanda plafonne à un demi-million d'EVP et est proche de la saturation, en attendant la construction de l'extension de Barra de Dande. Le port de Pointe Noire, en partie concédé à Bolloré Logistics Africa (comme dans la plupart des ports de la façade du golfe de Guinée), pourrait devenir un petit port d'éclatement, tandis que COSCO investit dans celui de Cotonou qui a mis en place un guichet unique. MSC quant à elle semble miser sur le port de Lomé tandis que la CMA-CGM porte ses regards sur Kribi. L'un et l'autre pourrait devenir le hub africain de ces deux géants des mers, Maersk conservant pour le moment une structure d'escales africaines non hiérarchisée.

Ce retard dans l'amélioration de la chaîne logistique du Golfe de Guinée a contribué à décider les armements et les opérateurs de terminaux à se concentrer sur la roue de la fortune de la Méditerranée occidentale. A partir d'Algeciras, de Tanger Med et de Las Palmas, principalement, de Valence partiellement (Valence est un hub MSC en Méditerranée

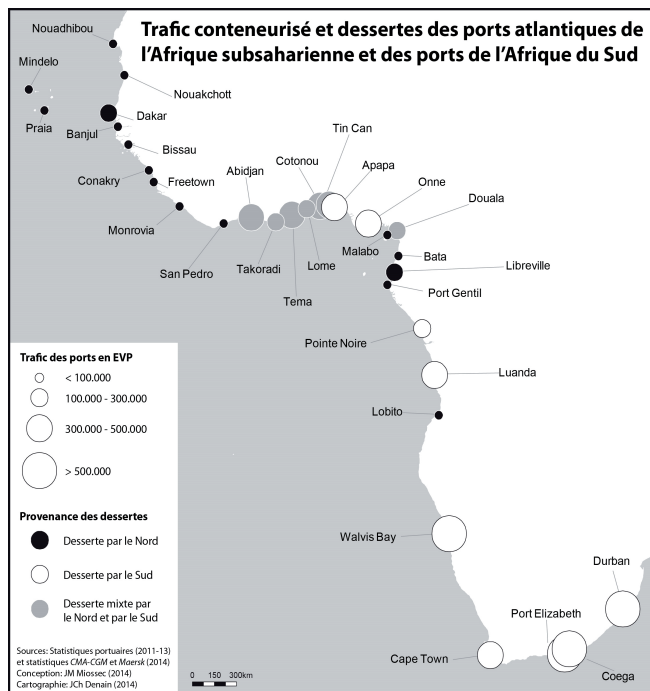
occidentale avec une projection atlantique forte, ciblée surtout sur l'Amérique latine, à la différence de Tanger Med), les trois leaders du transport cellulaire, et leurs concurrents, redistribuent par ligne feeder vers les ports africains subsahariens. Mais le champ se réduit.

La concurrence de la roue de la fortune de Malacca En effet, les côtes atlantiques d'Afrique centrale et celles du Sud-Ouest africain sont de plus en plus touchées, par des liaisons directes avec l'Asie, via Malacca. En ne s'en tenant qu'à l'examen systématique des informations obtenues auprès de CMA-CGM et Maersk, il est possible d'établir la zone de partage entre les marchés défrichés par le contournement Sud du continent et les marchés traditionnellement touchés à, partir du Nord. 32 ports sont concernés et un total de pas moins de 115 lignes régulières de transport par conteneurs, sans compter les lignes feeders intra africaines (fig.16).

Les ports d'Afrique du Sud, de Namibie et d'Angola sont desservis très majoritairement voire exclusivement par des lignes qui contournent l'Afrique par le Sud. Ces ports sont donc dans l'avant pays marin (foreland) des ports de la façade asiatique du Pacifique et de la roue de la fortune de Malacca qui projettent leurs lignes loin vers le Sud et l'Ouest. Ces lignes « remontent » jusqu'à Abidjan qui est régulièrement touchée par 4 lignes contournant le continent par le Sud et 6 lignes issues ou à destination du Nord. Au Nord d'Abidjan, toutes les lignes relient les ports au Nord, aucune n'a été installée qui contourne l'Afrique par le Sud. Ces ports africains, au Nord d'Abidjan, sont donc dans l'avant pays marin fondamental des ports européens et méditerranéens. Entre Abidjan et Lobito se situe la zone de concurrence entre les deux courants Nord et Sud, la zone d'avant pays partagé, de marges compétitives de foreland. Sur les 16 ports, 7 sont plutôt désenclavés par le Sud et 9 par le Nord, mais le trafic des 7 est plus important que celui des autres. En effet, tous les ports nigériens sont plutôt connectés par le Sud et il en va de même de Pointe Noire et de Luanda. La plupart des ports des pays francophones et lusophones sont reliés par le Nord. Il faut y voir la permanence des relations mises en place par la compagnie Delmas, rachetée par CMA-CGM qui amplifie son action. Tanger Med, impliqué derrière Algeciras dans ces relations et leurs opérateurs doit donc conforter ces positions dans la zone exclusive

(Mauritanie, Sénégal, Gambie, Guinée Bissau, Guinée, Libéria, Sierra Leone) et doit être très vigilant et très pugnace dans l'avant pays marin partagé, d'Abidjan à Luanda.

**Figure 16. Trafic conteneurisé et dessertes des ports atlantiques de l'Afrique subsaharienne et des ports de l'Afrique du Sud**



Il s'agit à la fois d'une politique de site, Tanger Med, en l'occurrence, et une politique de lignes. Le débat n'est pas seulement celui de la zone d'influence d'un port, il anime également les transporteurs eux-mêmes puisque, au sein de chaque compagnie il convient de doser la stratégie et de privilégier une desserte de l'Afrique à partir de Port Kelang ou Tanjung Pelepas, d'une part ou d'Algeciras ou Tanger Med, de l'autre. MSC, qui communique de façon plus parcimonieuse, annonce le 1er mai 2014 le « nouveau service hebdomadaire entre l'Asie et les ports de l'Afrique de l'Ouest. A travers cette nouvelle ligne, nous offrons à nos clients un transit time compétitif au départ et à destination des ports d'Abidjan et de San Pedro. L'itinéraire est, à l'import, Nansha-Chiwan - Singapour - Port-Louis - Tincan San-Pedro - Abidjan - Coega - Colombo - Singapour - Nansha, et à l'export, Abidjan - Coega - Colombo - Songapour - Nansha-Chiwan ». Ceci conforte le positionnement central de la Côte d'Ivoire, point d'aboutissement et de départ de lignes traversant

l'Atlantique Nord et l'Atlantique Sud. Au total, toutes compagnies confondues, la capacité mise en service demeure modeste, avec un rapport de l'ordre de 1 à 4 en faveur des relations à partir de l'Europe et de la roue de la fortune de Méditerranée occidentale, mais la croissance des lignes en provenance d'Asie et contournant l'Afrique par le Sud est plus rapide que celle qui désenclavent l'Afrique à partir du Nord. Les trois grands opérateurs mondiaux sont actuellement à la recherche d'un site ou d'un groupe de sites à privilégier qui deviendrait un point d'éclatement pour desservir une rangée africaine qui atteint aujourd'hui la dizaine de millions d'EVP. La réflexion ne se limite pas à la seule desserte de l'Afrique, mais procède d'une vision maritimiste, sud atlantique en l'occurrence, et, pourrait-on dire, wegenérienne. Les rivages occidentaux de l'Atlantique Sud drainent un trafic plus important que ceux de l'Est. Or, le Rio de la Plata et, surtout, le Brésil, sont eux aussi desservis directement par des lignes issues d'Asie, via Malacca et l'Afrique du Sud. Ces échanges sont encore modestes, mais leur croissance étaye la quête d'un point d'éclatement en hémisphère Sud, commun aux rives équatoriales et méridionales de l'Atlantique. Par ailleurs, on voit poindre des interrelations directes de part et d'autre de l'Atlantique : Lomé, Pointe-Noire et Luanda sont en liaison avec Santos, Itajai, Rio Grande et Buenos-Aires (ligne WAFEX de Maersk). L'élargissement de Panama permettra des liaisons directes Chine-Afrique de l'Ouest et Chine-Amérique du Sud (partie orientale), plus courtes que par Malacca et Suez/Gibraltar, et avec des navires, eux aussi, à grande capacité.

### Un autre grand défi à partir de 2016...

L'élargissement du canal de Panama devrait commencer à être opérationnel à partir de 2016. Jusque-là les échanges maritimes par conteneurs entre les rivages asiatiques du Pacifique et la façade orientale des USA s'effectuaient en ligne brisée et transbordement : des navires de 9 000 EVP relient la Chine et ses voisins à la côte occidentale des USA (West Coast) et de là, soit le landbridge permettait d'acheminer par la voie terrestre les marchandises vers la côte Est, soit les conteneurs étaient rechargés sur des portes- conteneurs de capacité de moins de 4 500 EVP qui, seuls, pouvaient franchir les écluses de Panama. Demain, des porte-conteneurs de 12



500 EVP vont directement relier les rivages orientaux de l'Asie à ceux de l'Amérique du Nord voire au Northern Range européen. Jusque là, la route via Suez-Malte-Gibraltar l'emportait très largement dans les relations Europe-Asie-Europe sur la route via Panama : sur les lignes Extrême-Orient-Côte Est des USA (USEC), la capacité hebdomadaire de Suez est, en 2014, de plus du double de celle de Panama alors que le nombre de lignes est de moitié en raison de la grande taille de la batterie de navires pour chaque ligne. Dans la réorganisation que les grands opérateurs cellulaires envisagent, certains vont maintenir leur capacité en réduisant le nombre de lignes (remplacement, par exemple, de deux services avec des navires de moins de 4 500 EVP par un seul avec une batterie de navires de 9 000 TEU), d'autres vont accroître leur capacité en gardant la même quantité de lignes et de fréquence mais en doublant la capacité. Suez n'est pas de reste, puisque Abdel Fattah al-Sissi, à peine installé au pouvoir, a lancé les travaux de l'élargissement du canal qui, comme on le sait, est assez large pour accueillir les plus grands porte-conteneurs, mais ne permet un passage en convoi que dans un sens par alternance et ne peut accueillir en charge les plus gros pétroliers. Enfin, les Chinois du HKND (Hongkong Nicaragua Development) ont engagé la construction du grand canal interocéanique qui doublera, au Nicaragua, le canal de Panama, mais avec des mensurations plus avantageuses : 530 mètres de large et 30 mètres de profondeur, qui pourraient autoriser des navires de n'importe quelle longueur et largeur et de 27 mètres de tirant d'eau, contre « seulement » 386 mètres de long, 49 mètres de largeur et 15 mètres de tirant d'eau pour les futurs NPX (New Panama-max)...

Les cartes sont donc en train d'être rebattues avec des conséquences pour les grands détroits (Gibraltar, Sicile, Bab-el-Mandeb, Hormuz, Malacca) et les grands canaux transocéaniques (Suez, isthme d'Amérique centrale).

On mesure donc le jeu que Tanger Med joue dans le système de transport mondial. L'importance des investissements réalisés par les firmes internationales à Tanger les ancre à ce hub. Mais, dans les états-majors des firmes, ce qui prime, en dernier ressort, c'est le marché. Tant que les avantages comparatifs cumulés (bénéfices liés au positionnement et investissements qui y ont été réalisés) sont à

l'avantage d'un lieu, le maintien voire l'extension sont garantis. Mais, des données internes à la firme et des modifications dans le réseau, par la montée en puissance d'un concurrent ou de pôles concurrents, des préoccupations sécuritaires ou tarifaires par exemple, peuvent aboutir à l'abandon d'un site : l'abandon du projet de port en eau profonde d'Enfidha en Tunisie à la suite de la Révolution, le transfert de Maersk de Singapour à Tanjung Pelepas, le déclin relatif de Gioia Tauro en sont de bonnes illustrations et – a contrario – la montée en puissance spectaculaire des terminaux COSCO du Pirée. Pour les firmes, la règle d'airain est la rentabilité de la ligne, et, en général au sein des organisations mondiales de transport, ce sont les gestionnaires des lignes qui l'emportent sur ceux des terminaux : le flux l'emporte sur le fixe, le réticulaire sur le pôle. Tanger Med n'a donc que quelques années devant lui pour conforter ses parts de marché à l'international.

### **Tanger Med va modifier l'organisation territoriale du Maroc**

Tanger Med contribuera, également, à dynamiser l'économie marocaine et à modifier son organisation spatiale. Actuellement (année 2013) le trafic conteneur en transbordement représente 98% du trafic. Le trafic import-export est insignifiant, de l'ordre de 50 000 EVP, Casablanca demeurant la principale porte du pays quant au trafic conteneurisé. Pour Algéciras, la part du transbordement est également énorme : 91%, conformément au rôle d'éclatement de ces organismes portuaires quand ils ne sont pas implantés dans des rangées à hinterland puissant (Northern Range). Ces organismes portuaires sont l'émanation de la mondialisation et donc de donneurs d'ordre extra territoriaux dont la seule logique est celle du profit généré par la mise en relation des points forts du globe et par le défrichement progressif des maillons plus faibles. Cependant, l'implantation de tels géants portuaires n'est pas sans effets nationaux, régionaux et locaux. Le but de cette communication n'est pas de les aborder, faute d'investigation approfondie de terrain et d'étude spécifique sur ce thème. Plusieurs questionnements peuvent être formulés.

En premier, le développement de Tanger Med impose une remise en cause de la politique portuaire marocaine, envisagée dans le rapport sur « stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique »

(Ministère de l'Équipement et des Transports, 2010) et celui sur « La stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030 » (Ministère de l'Équipement et des Transports, 2011), que le SNAT (2000-2003) et le SOFA (2006) ne pouvaient anticiper, tout en pointant sur les réorganisations à mettre en œuvre. Une réorganisation du système portuaire ne peut qu'avoir des répercussions sur le système urbain et sur le développement des villes ports et des localités d'hinterland.

La connexion du pôle Tanger Med à la façade atlantique est une autre préoccupation, avec la recherche d'effets induits le long des axes ferroviaire et routier. Une greffe comme celle d'un grand hub n'est pas sans provoquer une perturbation sur l'emploi par l'arrivée de personnels d'encadrement extérieurs à la région et expatriés et par l'afflux d'une main d'œuvre peu ou pas qualifiée elle aussi en partie étrangère à la région. Outre la politique sociale et salariale – sensible à Tanger Med où les mouvements sociaux sur les quais ont ralenti la croissance en 2011 et 2012, se pose celle de l'habitat pour des travailleurs contraints de se loger à plusieurs dizaines de kilomètres à la ronde.

Comme cela avait été montré déjà, dans des travaux antérieurs pour les zones industrialo-portuaires (Bird, Vigarié, Verlaque, Hoyle et Pinder), la déconnexion spatiale entre la ville et le port a été la réponse à l'exiguïté des espaces dévolus aux ports au sein des villes-port. Ici, plus encore qu'à Marseille-Fos où à Port-Elizabeth-Ngqura-Coega, la déconnexion spatiale est radicale entre Tanger, de taille relativement réduite et Tanger-Med, séparés par quelque 70 km. L'organisation de la péninsule tingitane, partiellement articulée autour de Tanger et de Tétouan a vu se greffer, dans les toutes dernières années, le pôle maritime ouvert sur l'avant pays marin qui lui faisait défaut depuis toujours. Un des enjeux internes sera d'engranger, régionalement, des retombées à cet ancrage dans la mondialisation, de structurer un espace régional en complète réorganisation du fait du pôle Tanger Med et d'éviter que l'interrogation de Jean-François Troin, « cet « angle vif » du Maroc ne risque-t-il pas de s'évaporer au fur et à mesure que se renforcent les liens avec le Sud ? » (Troin, 2002) ne reçoive une réponse positive.

Enfin, l'implantation de Tanger Med, comme toute opération majeure presque totalement extravertie et commandée de l'extérieur, crée une dynamique autonome. L'attribution de concessions et l'instauration de zones franches drainent de très importants investissements directs extérieurs et d'importants financements nationaux sans que ces projets n'aient été inscrits en cohérence dans le cadre du SNAT. Une autre politique de l'action publique s'impose afin de pouvoir coordonner les opérations et leurs impacts économiques, sociaux, environnementaux et territoriaux. Elle sera préconisée, sans doute, par le schéma d'aménagement régional à venir pour lequel une société d'ingénierie vient d'être retenue.

En attendant, une boulimie d'actions est engagée : infrastructures internes à la péninsule tingitane et de connexion de celle-ci à l'axe atlantique central, multiplication de zones franches industrielles, projet de « villes nouvelles », migrations de travailleurs, équipements scolaires et sanitaires. Maîtrisé par les opérateurs spécialisés dans sa fonctionnalité fondamentale, celle des métiers du transport maritime, Tanger Med provoque de multiples effets induits qui nécessiteraient, eux aussi, un chef d'orchestre.

### **En guise de conclusion**

La montée en puissance de Tanger Med parmi les hubs méditerranéens et globaux illustre la logique principale de l'organisation de l'espace, celle où s'articulent lieux et flux. Le monde est, d'une part, une série de lieux et de sociétés reliés dans des réseaux où circulent des flux et dont l'essence même est constituée par cette structure réticulaire. Mais le monde est aussi constitué de lieux et de sociétés avec leur identité, leur cadre de vie et leur agencement territorial de type radial, concentrique et polynucléaire. Ces deux types d'univers, dont les temporalités et les portées métriques ne sont pas les mêmes, peuvent être parallèles, voire diverger de plus en plus. Le but de l'aménagement du territoire, acte de pouvoir et de souveraineté, est d'essayer d'articuler ces ouvertures au mondial et ces cohérences géosociétales. Tanger Med est certainement, en ce sens, le principal enjeu pour le Royaume, et un enjeu de taille.

## Bibliographie.

Alix (Yann), 2008, Enjeux et position concurrentielle de la conteneurisation ouest africaine, Isemar, 104, 4 pages.

Alix (Yann), 2012, Une décennie de conteneurisation en Afrique subsaharienne, Isemar, 141, 4 pages.  
Alphaliner, Monthly Monitor.  
Banque de France, annuel, rapport annuel de la zone Franc (2012, 269 pages).

Barry-Rogliano-Salles, Transport maritime et construction navale, revue annuelle (2014, 106 pages).

Barwako (Abdi-Wais), 2013, Les enjeux portuaires de Djibouti, Université Paul Valéry, 179 pages.

Bird (James), 1971, Seaports and Seaport Terminals, Hutchinson University Library, 240 pages.

Bird (James), 1977, Centrality and Cities, Routledge, 203 pages.

Bourgou (Mongi) et Miossec (Jean-Marie), 2010, Les littoraux. Enjeux et dynamiques, PUF, 299 pages.

Castells (Manuel), 1998, La société en réseaux. L'ère de l'information, Fayard, 613 pages.

Damien (Marie-Madeleine), 2008, Conteneurisation et dynamiques portuaires, in Guillaume (Jacques)(ed.), 2008, Les transports maritimes dans la mondialisation, L'Harmattan, pp105-124.

CNUCED, 2013, Le développement économique en Afrique. Commerce intra-africain : libérer le dynamisme du secteur privé, 172 pages.

Daoud (Zakya), 2013, Tanger med : un pari sur l'avenir du détroit de Gibraltar, Esprit, pp 98-108.  
Debie (Jean), 2012, The West African port system : global insertion and régional particularities, EchoGéo (en ligne), 20, 10 pages.

Dirasset, 2005, Etude du schéma d'organisation fonctionnelle d'aménagement de l'aire métropolitaine centrale Casablanca-Rabat, Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Eau et de l'Environnement, multipagination.

Ducruet (César), 2008, Typologie mondiale des espaces ville-port, Cybergéo : European Journal of Geography (en ligne).

Elsahyeh (Mohi-Eldin), Hubbard (Nick L.) et Tipi (Nicoleta S.), 2011, An assessment of hub-ports competitiveness and its impact on the Mediterranean container market structure, Proceedings of the 16th

Annual Logistics Research Network Conference (en ligne), 10 pages.

Fouquier (Eric), 2008, Le déficit de maritimité du littoral portuaire sud-américain, in Guillaume (Jacques)(ed.), 2008, Les transports maritimes dans la mondialisation, L'Harmattan, 211-229.

Frémont (Antoine), 2008, Maersk et le conteneur, l'émergence d'un réseau mondial, in Guillaume (Jacques)(ed.), 2008, Les transports maritimes dans la mondialisation, L'Harmattan, pp 125-134.

Gay (Jean-François), 1988, Ports, Places, Polis, Villes et Ports, Préfecture de Région et Conseil régional de Haute Normandie, pp 92-96.

Giraut (Frédéric) et Vanier (Martin), 2007, Etude comparée des politiques d'aménagement du territoire et de développement régional dans les pays du Sud, Ministère des Affaires étrangères et européennes, DGCID, 133 pages.

Groupe Huit (ed), 2000-2003, Schéma National d'Aménagement du territoire (SNAT), 3 tomes, Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Eau et de l'Environnement, multipagination.

Guillaume (Jacques)(ed.), 2008, Les transports maritimes dans la mondialisation, L'Harmattan, 279 pages.

Guiziou (François), 2010, Les ports de la façade est-africaine : dynamique d'intégrations et d'exclusions, ISEMAR, 123, 4 pages.

Guyot (Sylvain) et Dellier (Julien), 2009, La conquête du littoral « indien » d'Afrique du Sud. Temporalités, acteurs et modes de valorisation, EchoGéo, (en ligne), 7, 20 pages.

Hoyle (Brian Stewart) et Pinder (David A.)(ed.), 1981, Cityport Industrialization and Regional Development, Pergamon Press, 350 pages.

Hurst (Michael E. Eliot)(ed.), 1974, Transportation Geography. Comments and Readings, McGraw-Hill, 528 pages.

Med-Alliance, 2009, Investissements prioritaires pour le développement de la logistique en Méditerranée, 4, 60 pages.

Ministère de l'Équipement et des Transports (Maroc), 2010, Stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique, 43 pages.

Ministère de l'Équipement et des Transports (Maroc), 2011, La stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030, 63 pages.

- Ministère des Transports (Togo), 2012, Le guide du transporteur routier, 16 pages.
- Miossec (Jean-Marie), 2011, SDER 2040. Vers un développement spatial intégré et durable du territoire de l'UEMOA. Cadre conceptuel et démarche méthodologique d'élaboration du Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) de l'UEMOA, UEMOA, 50 pages.
- Miossec (Jean-Marie), 2014, Les rivages de la mer : l'horizon mondial, Visions cartographiques (en ligne), 18 pages.
- Pinder (David A.) et Slack (Brian)(eds.), 2004, Shipping and Ports in the Twenty-first Century : Globalization, Technological Change and the Environment, Routledge, 304 pages.
- Psaraftis (Harilaos N.) et Pallis (Athanasios), 2012, Concession of the Piraeus container terminal : turbulent times and the quest for competitiveness, Maritime Policy & Management, 39,1, pp 27-43.
- Rodrigue (Jean-Paul), Comtois (Claude) et Slack (Brian), 2013, The Geography of Transport System, Routledge, 411 pages.
- Sedjari (Ali)(ed.), 2005, Partenariat Public Privé et gouvernance future, L'Harmattan, 525 pages
- Setti (M'hammed), Mohamed-Cherif (Fatima-Zohra), Ducruet (César), 2011, Les ports algériens dans la mondialisation : la fin d'un paradoxe ?, Méditerranée, 116, pp85-93.
- Taaffe (Edward J.), Morill (Robert L.) et Gould (Peter R.), 1963, Transport Expansion in Underdeveloped Countries. A Comparative Analysis, Geogr. Rev, 53, pp 503-529.
- Taaffe (Edward J.) et Gauthier Jr (Howard L.), 1973, Geography of Transportation, Prentice-Hall, 226 pages.
- Troin (Jean-François)(dir.), 2002, Maroc. Régions, pays, territoires, Maisonneuve & Larose, 502 pages.
- UEMOA, 2004, Document cadre d'orientation générale de la politique d'aménagement du territoire communautaire de l'UEMOA, 55 pages.
- Verlaque (Christian), 1970, L'industrialisation des ports de la Méditerranée occidentale, Université Paul Valéry, 4 tomes, 941 pages.
- Verlaque (Christian), 1975, Géographie des transports maritimes, Doin, 437 pages.
- Vigarié (André), 1972, L'Europe ripuaire. La Révolution des Transports Maritimes et les ports de l'Europe Occidentale, Cahiers de sociologie économique, 3, 132 pages.
- Vigarié (André), 1995, La mer et la géostratégie des Nations, Economica, 432 pages.

# FAÇADE MARITIME CENTRALE DU MAGHREB ET TRANSPORT MARI-TIME : DES STRATÉGIES DIVERSIFIÉES

Anouar HECHMI, Université de la Manouba, Tunisie  
Michel DESSE, Nantes Université, CNRS, UMR LETG  
Simon CHARRIER, Nantes Université, CNRS, UMR LETG

## Résumé

Ce travail s'intéresse, à l'aide d'une approche déductive, à la façade centrale du Maghreb Arabe (la Tunisie, l'Algérie et le Maroc) qui s'étend sur environ 3 000 Km de la Péninsule Tingitane au golfe de Gabès. La façade portuaire se distingue par une position stratégique favorisant l'ouverture directe sur la grande route maritime Est-Ouest qui relie l'Europe à l'Asie orientale. Mais malgré cette position stratégique les ports maghrébins n'ont pas pu arracher une part du trafic de transbordement qu'à partir de 2007, avec la création du hub de Tanger Med. Ce privilège géographique des pays maghrébins est réactivé par les routes de la soie initiées par la Chine. Nous essayerons de décrypter l'organisation spatiale de cette façade maritime et de présenter le rôle des infrastructures portuaires dans l'insertion régionale et internationale. L'autre question que nous soulevons dans cet article portera sur le positionnement des pays du Maghreb face aux nouveaux itinéraires qui privilégient les ports du Pirée et de Venise pour irriguer le marché européen. Tout ceci bouleverse l'orientation traditionnelle des flux de marchandises avec une nouvelle carte made in China qui place le Maghreb en périphérie de la principale route maritime. Par ailleurs, on tentera à ce niveau de montrer les réponses de ces pays aux nouvelles ambitions chinoises.

**Mots clés :** façade maritime, route de la soie, défis internationaux, gouvernance mondiale, guerre commerciale, Maghreb.

## Abstract

This paper uses a deductive approach to focus on the Mediterranean shores of North Africa, and essentially on the central facade of the Arab Maghreb

(Tunisia, Algeria, and Morocco), which extends over nearly 3,000 km along the Mediterranean and the Atlantic Ocean. The aforementioned is a port facade which is distinguished by its strategic position that favors a direct opening onto the main East-West sea road, stretching from North America to East Asia via the Mediterranean crossroads. Today, this geographical privilege that the Maghreb countries enjoy is put into question, with the new strategy in China, the first exporter in the world, which built a road consisting of a recreation of the continental silk route. Therefore, the Maghreb countries find themselves facing a major challenge before this dragon, which is defending their interests with their main trading partner: The European Union. This large European market has, today, become the adjustment variable for the trade war between countries seeking a better position to keep their advantages with this single market (the United States, China and neighboring countries). This work aims deciphering the spatial organization of this facade, and presenting the role of port infrastructure in the regional, or even global, integration of this portion of African maritime facades. Another interesting concern, raised by this paper, will be devoted to the position of the Maghreb countries not only in the face of new international challenges, but also in the face of the trade war which will generate a deep restructuring in international trade relations, marked by new ambitions. Global governance will upset the traditional orientation of the flow of goods with a new map that is made in China. This will relegate the position of the Maghreb to the outskirts, after having been at the heart of the main trade route.

**Keywords:** maritime facade, integration, silk road, international challenges, global governance, trade war, the Maghreb

## Introduction

Les schémas exogènes des échanges internationaux ont longtemps limité et balisé les littoraux africains dans des relations unidimensionnelles Nord-Sud et les grands flux mondiaux empruntant le canal de Suez et le détroit de Gibraltar ont accentué la mise en périphérie du continent. Dès 1984, avec l'ouverture de la Chine à l'économie de marché, ces lignes commerciales ont longé l'Afrique du Nord sans y apporter une réelle dynamique. Or avec la nouvelle stratégie chinoise de recréer les ancestrales routes de la soie « BRI » en 2013, de nouvelles initiatives apparaissent avec de nouvelles routes traversant le Nord de l'Europe tandis que de nouveaux projets visent l'amélioration de la desserte portuaire de l'Afrique subsaharienne<sup>32</sup>. Laissée à l'écart, la façade maghrébine cherche à s'intégrer dans ces ambitieux projets chinois en améliorant les connections maritimes et terrestres ; intégrant davantage l'arrière-pays à travers les futurs corridors terrestres entre le Caire et Dakar ou d'Alger à La-gos pour accéder aux marchés de la CEDEAO<sup>33</sup> et/ou de l'UEMOA<sup>34</sup> et de se connecter à la quatrième route de la soie, dite « Sahélienne » qui joindra l'Éthiopie et le Sou-dan au Cameroun et au Nigéria. Le projet Tripoli à Windhoek reste encore hypothétique, mais des portions peuvent être activées.

Il s'agira de comprendre les stratégies et les implications territoriales des trois états qui ont chacun leur propre politique face aux intérêts chinois qui semblent regarder soient vers l'Afrique subsaharienne, soit vers l'Europe, marginalisant relativement la façade méridionale de la Méditerranée. On essayera dans ce travail de décrypter l'organisation spatiale de cette façade et de dresser un état des lieux des relations entre les trois pays du Maghreb et la Chine et de comprendre la diversité des stratégies suivies.

### 1. La façade maghrébine à l'ombre de la première route commerciale mondiale

Près de 18 174 navires ont transité par le canal de Suez en 2018, dont 35% de porte-conteneurs et 25% de tankers, représentant 9 % des échanges mondiaux. Pour autant les grands porte-conteneurs de

20 000 EVP croisent au large des côtes du Maghreb, sans s'arrêter mise à part dans le grand hub de Tanger Med 1 et 2, inauguré en juillet 2019 (carte 2).

#### 1.1 Une façade qui regarde vers l'Europe et qui tarde à capter la première route maritime mondiale

De la Péninsule Tingitane au golfe de Gabès, les littoraux maghrébins s'étendent sur 3 000 Km. On y compte 21 ports et terminaux portuaires auxquels on peut rajouter les 7 ports du Maroc atlantique. Le Maroc connaît le plus fort trafic portuaire de 137,5 millions de tonnes en 2018, avec des revenus de 79 647 millions de dollars américains (UNCTAD STAT, 2020) et de (153,1 millions de tonnes en 2019), attribués à la forte croissance du trafic de transbordement (32,9% aux importations) (ANP, 2020). Vient ensuite l'Algérie avec 119 millions de tonnes en 2018 (UNCTAD STAT, 2020), essentiellement lié aux exportations d'hydrocarbures des ports d'Arzew-Bethouia (44,8 millions de tonnes) et de Skikda (23,5 millions de tonnes) en 2018. Enfin, vient la Tunisie avec un trafic total en 2018 de 29,7 millions de tonnes pour une valeur de 38 230 millions de dollars américains (UNCTAD STAT, 2020). Les ports des capitales et de quelques villes importantes dominent (Miossec, 2019) avec un trafic annuel de près de 30 millions de tonnes : Casablanca, Alger qui ont un trafic diversifié et Bejaia essentiellement constitué de pétrole. Viennent ensuite des terminaux spécialisés comme Jorf Lasfar (phosphate) et Mohammédia (raffinerie de pétrole) au Maroc, ou des ports de niveau régional comme Oran et Annaba en Algérie. Le système portuaire tunisien est également hiérarchisé avec Bizerte, Radès, Sfax (phosphates), Skhira (pétrole) et Gabès (phosphate) présentant les mêmes niveaux de trafic. Enfin des petits ports locaux permettent le désenclavement de sous-régions comme Aga-dir, Safi, Kenitra et Tanger pour le Maroc atlantique et Nador pour l'oriental marocain. Ghazaouet, Mostaganem, Djen Djen occupent les interstices de la façade portuaire algérienne ainsi que les ports de Sousse et de Zarzis pour la Tunisie. Dans ce paysage portuaire, le hub de Tanger Med 1 et 2 (52,24 M de tonnes de trafic en 2018 et 65,14 M de tonnes en 2019) apparaît comme une entité particulière et dynamique et comme le seul port de la façade

32 Les intérêts chinois sont actifs dans les concessions d'exploitation des ports de commerce dans le reste de l'Afrique. China Merchant port holding participe au capital du terminal de Tin Can à Lagos (Nigéria), à Lomé au Togo et à Djibouti. Le futur port de Lekki près de Lagos (Nigéria) s'appuie aussi sur des financements de China Development Bank, ou encore China harbor engineering company (Chec) coactionnaire du nouveau terminal à conteneurs de Kribi au Cameroun. Les investissements chinois se retrouvent dans la création des zones d'activité industrielle (Chambishi en Zambie, Dukem en Éthiopie, à Tanger au Maroc).

33 CEDEAO : Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest

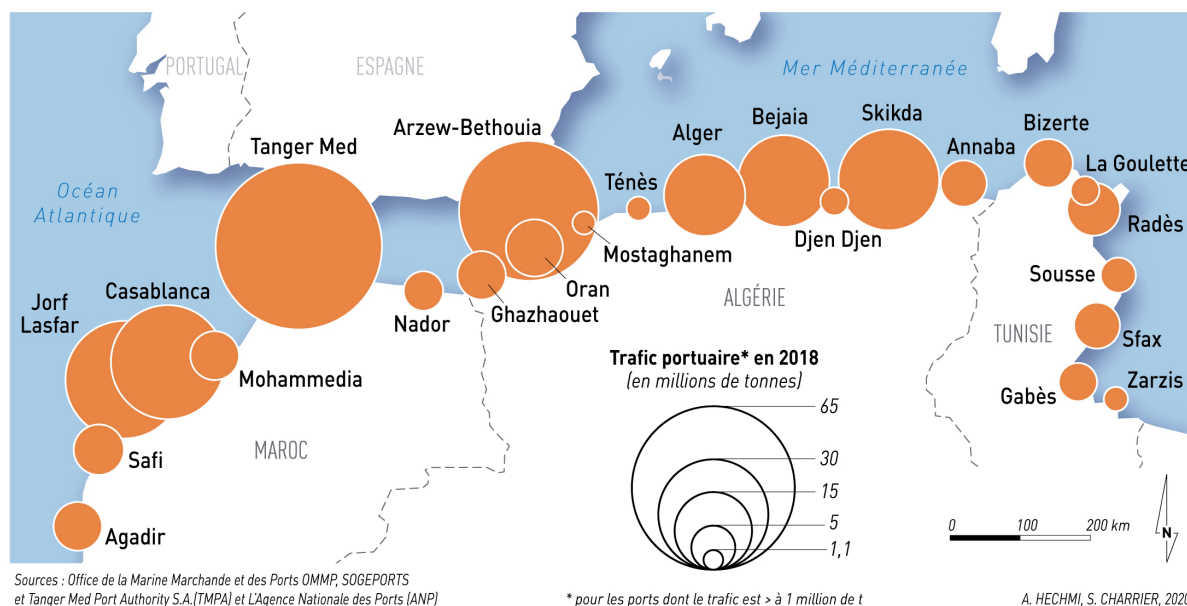
34 UEMOA : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

complètement branché à la première route commerciale de la Mondialisation, reliant les ripuaires chinois à la Northern Range euro-péenne.

Le port est spécialisé dans le traitement des conteneurs avec une capacité envisagée de près de 9 millions de conteneurs mais dispose toutefois d'une offre portuaire diversifiée avec un terminal passager, un terminal à hydrocarbures, un terminal roulier (Ro Ro) et un terminal vraquier. Le trafic maritime est assuré à 95% par de grands armateurs internationaux :

Maersk Line, CMA-CGM, Delmas, Mitsui O.S.K Lines (MOL) et enfin Hamburg Süd. Tanger Med est un hub logistique mondial, connecté à plus de 180 ports mondiaux dans 70 pays, offrant des capacités de traitement pour 9 millions de conteneurs, 7 millions de passagers, 700 000 camions et 1 million de véhicules. Tanger Med constitue une plateforme industrielle pour plus de 1000 entreprises qui représentent un volume d'affaires annuel de 8 000 MEUR dans différents secteurs tel que l'automobile, l'aéronautique, la logistique, le textile et le commerce.

**Carte. 1. Trafic portuaire total sur la façade maghrébine en milliers de tonnes (2018)**



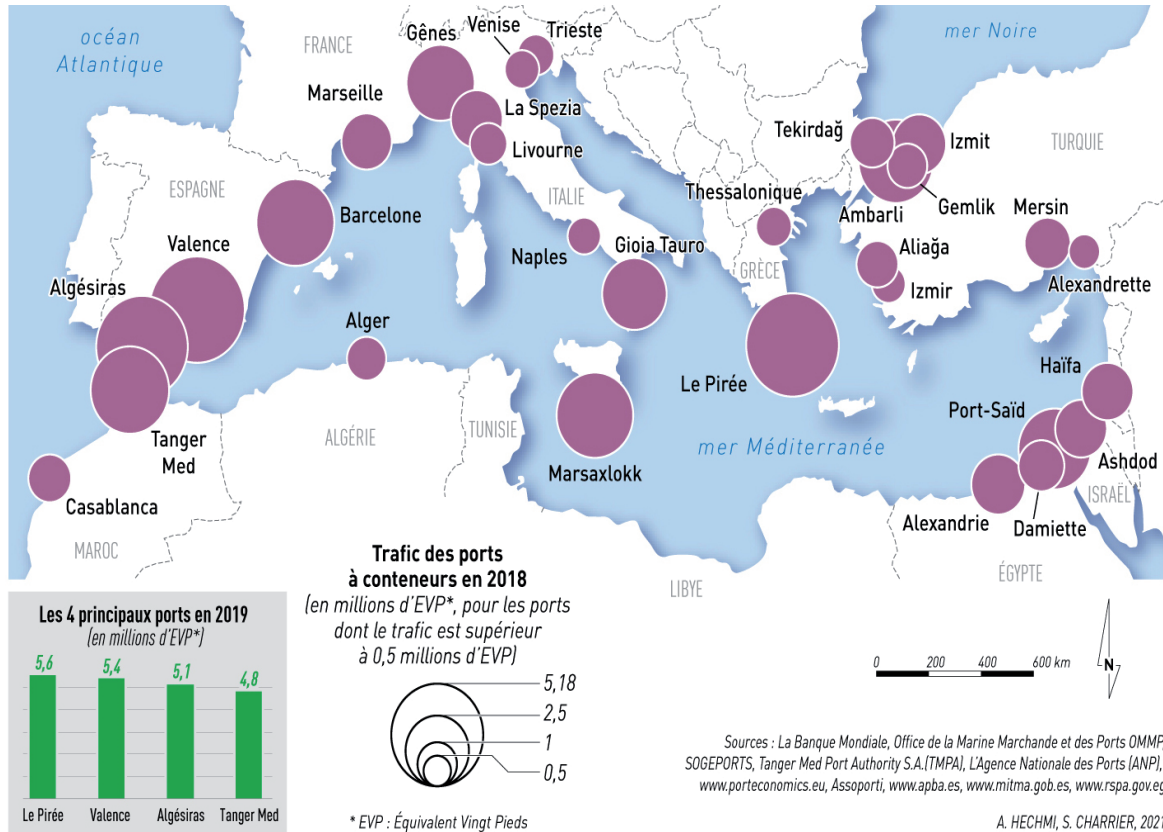
Depuis la colonisation, les ports de niveau national, regardent vers la rive nord de la Méditerranée et essentiellement vers la France. L'étendue de l'avant-pays du port de Radès témoigne cette forte dépendance de l'activité portuaire de la Tunisie à l'égard du marché unique européen. En effet, ce port présente un « foreland » unidimensionnel par excellence «70% du trafic portuaire de Radès s'opère avec l'Europe, en particulier Marseille, Gênes, Valence... (74% des marchandises en provenance et 78% à destination) (Hechmi A., 2016, p 237).

Pourtant depuis les années 1980, les flux du commerce mondial se portent vers les pays pétroliers du Moyen-Orient qui deviennent importateurs avec les politiques de diversification économique : villes, aéroports, ports, stations balnéaires sortent du désert et génèrent de formidables flux commerciaux, renforcés après 1984 par l'entrée de la Chine dans l'économie mondiale. Désormais, la route maritime entre la Chine et la Northern Range devient l'armature de la Mondialisation. Le conteneur et le porte-conteneur deviennent, le nouveau moyen de transport qui nécessite une nouvelle organisation de la logistique du transport avec le Hub.

Il s'agit concrètement d'une plateforme multimodale, permettant l'accueil des portes conteneurs, le stockage et la redistribution par feeder, des navires de petite et moyenne taille (500 à 5000 conteneurs) permettant de desservir des ports secondaires. Parfois une auto-route, une voie ferrée permettent de renforcer les fonctions de redistribution.

Dans ce contexte se sont les compagnies maritimes qui impulse et gèrent le trafic, les états perdent leur rôle d'aménageur portuaire. Compagnies et opérateurs portuaires prennent le relais et les hubs se développent sur la ligne en fonction des stratégies éco-nomiques de CMA CGM, de Cosco ou encore de MSC.

Carte. 2. Les principaux ports à conteneurs de Méditerranée en EVP (2018)



Le long de cette artère vitale du commerce international, axe majeur Est-Ouest, Asie-Europe, des concentrations de terminaux de transbordement de conteneurs jalonnent la ligne commerciale. Depuis les façades d'Asie orientale (Japon, Corée du Sud, Chine, Taïwan) s'échelonnent ainsi les « roues de la fortune » (Miossec, 2016, 2019) de Malacca (avec les hubs de Singapour, Tanjung Pelepas et Port Kelang), du Golfe arabo-persique (hubs de Djebel Ali, Khor Fakkan et Salalah), de la Méditerranée orientale (Port Saïd Est, Le Pirée), de la Méditerranée centrale (hubs de Malte et Gioia Tauro) et de la Méditerranée occidentale (Valencia, Algésiras et Tanger Med).

Les ports de la façade européenne de la Méditerranée constituent les portes d'entrée ouvrant sur l'Europe méditerranéenne et centrale. De ce fait les ports de Barcelone (68 millions de tonnes), Marseille (86 millions de tonnes), Gênes (50 millions de tonnes), Koper en Slovénie (20 millions de tonnes de trafic) présentent des fonctions et des dynamiques bien supérieures aux ports de la façade du Maghreb.



## 1.2 Instabilité et cloisonnement n'attirent pas les opérateurs mondiaux

La façade maritime centrale de l'Afrique du Nord entre dans un cadre spatial et éco-nomique plus large qui se manifeste à travers la création en 1989 de l'Union Maghrébine Arabe (UMA<sup>35</sup>), en vue de créer un marché unique qui ressemble à leurs voisins européens (UE) et promouvoir la coopération et l'intégration économique. Trente ans plus tard, les possibilités de commerce régional entre ces pays restent largement sous-exploitées<sup>36</sup>. Malgré les dispositions institutionnelles existantes, les flux d'échanges commerciaux intra-maghrébins restent marginaux. En effet les flux restent orientés vers l'Europe et de plus en plus vers la Chine. Le Maghreb n'a ja-mais constitué une entité géopolitique, paralysée par le conflit entre l'Algérie et le Maroc. Avec la mondialisation, les pays Maghrébins s'exposent dispersés sur la scène mondiale influencée par la logique de l'économie du marché. La totalité des pays suivent une trajectoire verticale, vers les pays du nord, en direction de l'UE et au sud vers l'Afrique-subsa-harienne. Les échanges entre eux représentent moins de 5 % de l'ensemble de leurs échanges commerciaux en 2016.

Tableau 1. Top 5 partenaires 2018 millions de dollars américains

Partenaire	Tunisie	Partenaire	Maroc	Partenaire	Algérie
France	4827	Espagne	6702	Italie	6845
Italie	2614	France	6592	Espagne	5042
Allemagne	1968	Brésil	1812	France	4961
Espagne	825	USA	1623	USA	4632
Lybie	517	Inde	1287	Brésil	2365

Source : UNCTAD STAT 2020

Les pays maghrébins portent une vision maritime et portuaire dispersée et parfois contradictoire et ne parviennent pas à une vision portuaire commune. Chaque pays a ses propres intérêts et ses propres stratégies qui ne se complètent pas et parfois se neutralisent. Ainsi, très loin de toute forme d'insertion économique et d'intégration stratégique, chaque pays cherche à tisser un réseau de liens avec d'autres ensembles régionaux afin d'en tirer le meilleur profit au détriment même de la cohérence de la

façade. La Tunisie est membre du Marché Commun de l'Afrique Australe et Orientale (COMESA), elle souhaiterait aussi adhérer à la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) comme son confrère marocain. En 2017, le Maroc est devenu participant dans la Banque de Développement des États de l'Afrique Centrale (BDEAC). L'Algérie, se tourne vers la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) avec l'hypothétique projet de corridor routier de la nouvelle route trans-saharienne Alger-Lagos qui joint l'Algérie à l'Afrique subsaharienne entrée dans le projet de la BRI. De même les grands opérateurs portuaires comme DPW (Alger), APMT filiale du groupe Maersk (Tanger-Med 2), Marsa Maroc et l'allemand Eurogate (Tanger Med 1) peuvent impulser leurs propres dynamiques et imposer un hub pour l'ensemble des rivages maghrébins (Tanger Med). De la même manière de nouveaux partenaires économiques comme la Chine, peuvent tout en jouant de la fragmentation développer leurs intérêts commerciaux et portuaires.

## 1.3 La difficile intégration des arrières pays

Le système portuaire divisé entre des ports polyvalents, liés aux grandes villes (Casablanca, Oran, Alger, Radès) et des terminaux spécialisés dans les exportations d'hydrocarbures (Arzew, Mohammédia) ou de phosphates (Sfax, Gabès), ne s'appuie pas sur des hinterlands étendus et compétitifs. De nombreux ports ne répondent plus aux exigences du commerce maritime. Le port d'Alger par exemple ne peut pas recevoir un porte-conteneurs de plus de 1200 EVP par manque de linéaire de quai et d'un tirant d'eau de 11,5 mètres. En générale, l'ensemble des ports algériens excepté ceux à hydrocarbures, n'atteignent que 12 mètres de tirant d'eau. Les ports algériens sont donc desservis par des navires de petite taille (300 à 800 conteneurs) provenant des hubs d'Algésiras et Valence (Espagne), de Cagliari (Italie), et de Marsaxlokk (Malte) et plus récemment par Tanger Med (Setti, Cherif, Ducruet, 2011). Les espaces productifs restent essentiellement littoraux, proche des ports, des synapses de la mondialisation,

<sup>35</sup> L'UMA a été fondée le 17 février 1989, date à laquelle le traité constitutif de l'union du Maghreb Arabe au sommet de Marrakech. Parmi les objectifs de la création de cette union la réalisation de la libre circulation des personnes, des services, des marchandises et des capitaux entre les Etats membres. L'adoption d'une politique commune dans tous les domaines en matière économique, la politique commune vise à assurer le développement industriel, agricole, commercial et social. (Site officiel UMA)

<sup>36</sup> Les pays du Maghreb appliquent des faibles droits de douane dans leurs échanges avec l'Europe que dans les échanges internes. Environ 14 % en 2016, comme droits de douane appliqués entre les pays du Maghreb, contre 5 % avec l'Union européenne, 4 % aux États-Unis et 10 % en Chine. (Site officiel UMA)

des zones de contact entre un avant-pays international et un arrière-pays national et local, à l'image de l'axe Rabat-Casablanca qui se prolonge en un axe atlantique de Kenitra à El Jadida, celui de la Mitidja algéroise ou de la métropole tunisoise qui concentre plus de la moitié des entreprises étrangères (Bensaâd, 2011). Les hinterlands étroits ne permettent pas de dynamiser les régions intérieures. Même un port dynamique comme Tanger Med, ouvert sur les quatre continents ; l'Asie (26% des échanges), l'Afrique (38%), l'Europe (27%) et les Amériques (9%), demeure mal intégré à son espace régional (Chattou, 2011, Laouina 2019). Le complexe portuaire couvre 1000 ha, pour le port à passagers et rouliers et les 2 ports à conteneurs. Il s'agit de la seconde région économique du Maroc après Casablanca avec 3,4 millions d'EVP en 2018 et 6 millions en 2020. Le trafic est aussi fort de 2,8 millions de passagers, de 327 000 camions et de 480 000 véhicules. La zone franche industrielle s'étend sur 1600 hectares et regroupe 900 entreprises (automobiles, aéronautique, textile logistique). Sont ainsi présent Bolloré Logistics, Renault, Nissan ou Décathlon dont l'entrepôt de logistique doit passer de 20 000 à 40 000 m<sup>2</sup>.

Enfin, les marges sahariennes et les liaisons avec l'Afrique subsaharienne demeurent compliquées et incertaines dans les années à venir (Desse, 2016). Cet espace dépeuplé et difficilement contrôlable, est devenu un lieu de trafics illégaux et d'installation de groupes terroristes, nés dans les années 80, particulièrement en Algérie. Ces groupes utilisent les pays voisins, principalement la Libye, comme base arrière des opérations menées dans tous les pays maghrébins. Le second problème concerne le Sahara occidental qui reste non résolu depuis 40 ans à la fin de la colonisation espagnole en 1975. Le Maroc administre le Sahara qui fait partie de la province de sud, mais une partie de la population « sahraouie » réfugiés dans des camps à Tindouf dans le territoire Algérien et qui font partie au « Front Polisario » s'oppose à cette situation de tutelle. Surtout avec le récent « accord de normalisation des relations entre le Maroc et Israël » qui permettra par la suite en échange la reconnaissance de la souveraineté du Maroc sur le Sahara occidental, la situation de-vrait empirer notamment avec l'Algérie. Ces problèmes constituent une pierre d'achoppement majeure avec une vraie unification des pays du

Maghreb Arabe. Ces circonstances se reflètent sur le fonctionnement de la rangée portuaire et contribuent à expliquer le manque de dynamisme et d'activité remettant en cause la qualification de façade portuaire maghrébine. Les impulsions récentes et répétées de la Chine permettront-elles de sortir de cette position à la marge des grands flux mondiaux provenant d'Asie ?

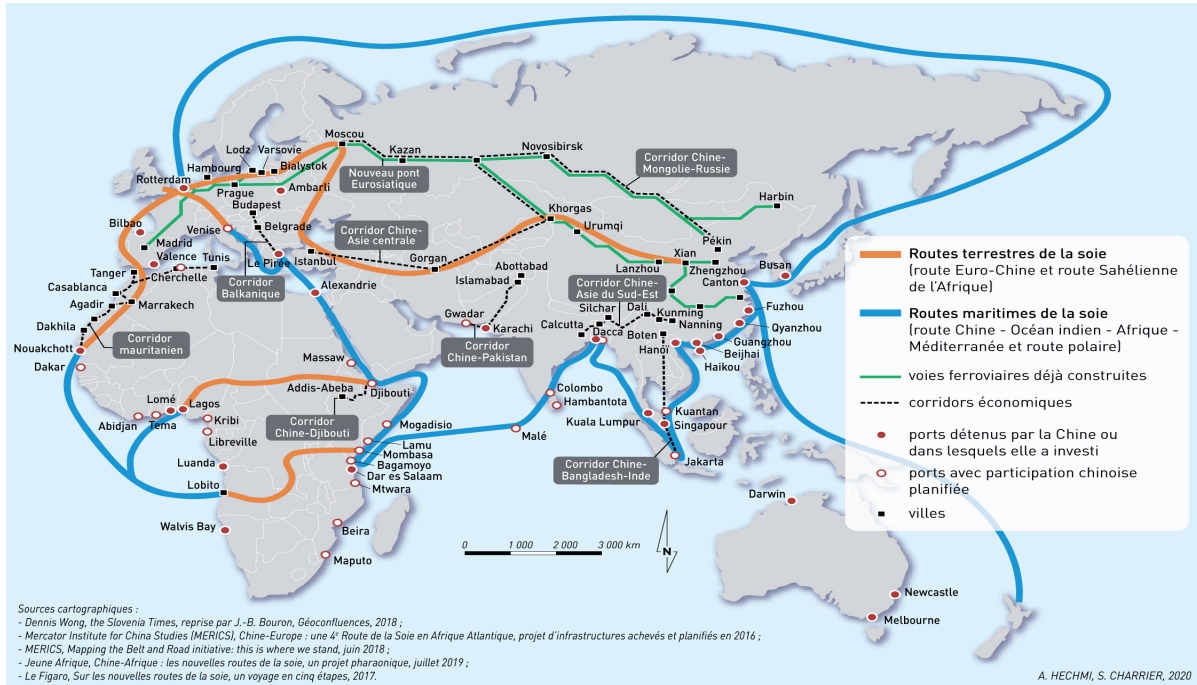
## **2. La Chine, un nouveau partenaire commercial et économique maghrébin ?**

En 2013, le président Xi Jinping ressuscite les anciennes routes de la soie reliant l'Asie à l'Europe en passant par l'Asie Centrale, le Moyen-Orient et la Méditerranée. En octobre 2017, lors du XIXème congrès, le Parti Communiste Chinois (PCC), réaffirme l'objectif de se hisser à la première place mondiale d'ici l'an 2049 (l'année du centenaire de la République Populaire de Chine). Ces nouvelles routes de la soie (Belt and Road Initiative, (BRI) ont pour objectif de façonner la carte géoéconomique et géopolitique du monde au profit de la Chine en doublant les routes maritimes par des liaisons terrestres.

Les nouvelles routes de la soie entre la Chine et l'Europe s'appuient sur deux routes principales. L'une maritime est la plus ancienne, active depuis la moitié des années 1980, reliant les ripuaires chinois à la Northern Range en passant par le Moyen Orient et le Canal de Suez. Une variante terrestre permet de rejoindre Rotterdam à partir de Trieste et Koper.

La nouvelle route terrestre en voie de consolidation et de ramification traverse le Kazakhstan, l'Iran, la Turquie, la Russie, la Pologne, l'Allemagne, pour atteindre Rotterdam et Anvers. Cette nouvelle route terrestre double la première et participe au développement de flux intracontinentaux. De ce fait, la façade maghrébine risque de trouver de plus en plus en retrait de ces flux de marchandises. De même, une partie du trafic qui transite par la Méditerranée occidentale, sera captée par le port de Koper en Slovénie qui dessert déjà une grande partie de l'Europe centrale, mais qui devrait permettre de joindre Rotterdam par train. Le renforcement du trafic du port du Pirée géré par la compagnie chinoise COSCO, troisième compagnie maritime de transport de conteneurs, participe à cette forte activité de la Méditerranée orientale et centrale.

Carte 3. Les différentes routes de la soie



### 2.1 Les pays du Maghreb face aux intérêts chinois

La façade centrale du Maghreb constitue un espace de jonction entre l'Afrique et l'Europe riche d'un marché de 90,4 millions d'habitants, non intégré mais présentant un potentiel de développement très important. Cette situation géostratégique est convoitée par la Chine. Dans ce contexte, la structuration des routes de la soie per-mettra-t-elle de tisser de nouvelles relations intra régionales et d'unifier cette façade portuaire ?

La Chine soutient déjà des grands projets d'infrastructures qui favoriseront par la suite, l'intégration du Maghreb et contribueront au développement économique et social de la région. Ces projets constituent des opportunités pour ces 3 pays qui n'ont pas été suffisamment appuyés et encouragés par l'Union Européenne, le partenaire historique. Sous le label BRI, la Chine compte achever les travaux sur l'auto-route transmagnhrébine à laquelle il ne manque que 22 km entre l'Algérie et le Maroc et 80 km entre l'Algérie et la Tunisie. D'autres projets d'infrastructures, qui demeurent encore très hypothétiques, pourraient à terme favoriser le développement des liaisons routières avec l'Afrique subsaharienne comme la liaison côtière en direction de Nouakchott et Dakar, ou la

liaison transsaharienne d'Alger vers Lagos et le prolongement de l'autoroute « transmagnhrébine » vers le Caire. Cette autoroute constituera dans l'avenir, un corridor de fret entre Casablanca et Tunis connecté au réseau européen. Cette interconnexion avec le réseau européen constitue un attrait pour les intérêts chinois. Elle dépend de la concrétisation du projet de tunnel sous le détroit de Gibraltar... qui demeure encore très hypothétique.

### 2.2 L'Algérie un partenaire ancien

Face à la Chine, l'Algérie apparaît comme le pays le plus privilégié, bénéficiant de relations commerciales, militaires et de coopération déjà anciennes remontant à la fin de la période coloniale et matérialisées par maintes projets d'envergure tel que le lancement du premier satellite algérien Alcomsat-1 en 2017. Elle est le second partenaire commercial de la Chine en Afrique après le Nigéria. Cette part se hisse à la première place comme fournisseur de marchandises. Enfin l'Algérie accueille 40% des travailleurs chinois en Afrique.

La coopération sino-algérienne est surtout importante dans le secteur du bâtiment et des travaux publics où les entreprises chinoises ont augmenté leurs

investissements de 1 à 10 milliards de dollars entre 2005 et 2019. La présence des sociétés chinoises apparaît dans les projets de construction de logements sociaux, du nouvel aéroport d'Alger, le stade olympique d'Oran, la construction des bâtiments du Ministère des Affaires Etrangères et de la Cour Constitutionnelle. Ils sont aussi très présents dans les grands projets comme la réalisation de 1216 km d'autoroute reliant le Maroc à la Tunisie, l'extension du réseau de chemin de fer, la construction de l'aqueduc de 750 kilomètres entre In Salah et Tamanrasset, sans oublier les travaux d'agrandissement du port de Cherchell.

La Chine investie aussi dans le secteur industriel. On compte ainsi en 2018, cinq projets sino-algériens: production de camions par la Société Nationale des Véhicules Industriels de Rouïba (SNVI), création de terminaux de paiement électronique par l'Entreprise nationale des industries électroniques (ENIE) de Sidi Bel-Abbes en partenariat avec le chinois ZTE Corporation. Le troisième projet consiste à développer et à exploiter des gisements de marbre et de granit par le groupe industriel public Ma-nadjim El Djazair (MANAL). Le quatrième projet concerne l'exploitation des gisements de phosphate afin de construire un pôle industriel dans la région Est du pays, afin de hisser la production algérienne de phosphate de 2 à 10 millions de tonnes (Taje M, 2018). Quant au cinquième projet, il porte sur le nouveau port/hub du Centre d'El Hamdania (Cherchell). Un premier accord a été signé en 2016 par deux compagnies chinoises, CSCEC (China State Construction Corporation) et CHEC (China Harbour Engineering Company) et entre deux opérateurs algériens, Kouninef et Ali Haddad, pour la création du port qui devrait coûter 3,3 milliards de dollars. La politique algérienne tente ainsi de diversifier ses horizons loin de l'Europe et cherche à trouver d'autres opportunités avec la Chine. Or malgré la totalité de ces projets al-géro-chinois, l'Algérie n'a pas encore véritablement adhéré au projet BRI. Elle craint une implication plus massive de la Chine dans son économie et préfère même apparaître comme un partenaire privilégié hors du label de BRI.

### **2.3 Le Maroc, un partenaire stratégique, menant directement à l'Europe**

La façade marocaine, bordée par la Méditerranée et l'Atlantique occupe une place stratégique dans le

projet de routes de la soie entraînant son adhésion le 17 novembre 2017, à l'Initiative BRI. A la route maritime qui relie Tanger Med aux ports du golfe de Guinée, la Chine soutient le projet terrestre qui comporte une « quatrième route de la soie » qui se dessine progressivement dans le prolongement de la péninsule ibérique en direction du golfe de Guinée appelé le corridor mauritanien, qui commence au sud du Maroc en direction d'Abidjan et de Lagos. Une connexion permettra de traverser le continent en direction de l'Éthiopie et de Djibouti (carte 5).

Les investissements chinois se multiplient et deux accords sont signés avec le groupe chinois « Byd Auto Industry » portant sur le projet de la création de « Tanger Tech », une ville industrielle verte et connectée, un second partenariat porte sur le transport électrique au Maroc et le troisième projet signé avec le groupe Haite abrite 200 entreprises chinoises opérant dans la fabrication automobile, l'industrie aéronautique, le secteur électrique, les textiles et la fabrication de machines outils (Taje M, 2018).

Ces investissements s'appuient aussi sur le dynamisme des investissements marocains en Afrique puisque le Maroc est en 2019 le premier investisseur en Afrique de l'Ouest pour un montant de 8 milliards de dollars, et le second en Afrique après l'Afrique du Sud. Le Maroc a rejoint l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), qui constitue un marché de 120 millions d'habitants. La banque Casablanca Finance City, implantée dans de nombreux pays de la zone, s'impose comme la première banque financière africaine. Les capitaux marocains sont aussi présents dans l'exploitation de phosphates particulièrement en Éthiopie. La qualité des infrastructures de transport constitue un atout qui séduit les investisseurs chinois. Le hub portuaire Tanger Med, adossé à des clusters industriels régionaux, regroupe les zones d'activités Tanger Free Zone, Renault Tanger Med, Tanger automotive City, Tétouan Shore et Tétouan Park, qui constituent une pièce maîtresse dans l'insertion du Maroc au sein du projet BRI, structurant une plateforme sino-africaine vers l'Europe.

### **3. La Tunisie, un partenaire promoteur**

La grande voie maritime qui relie l'Europe du Nord à la Chine, passe au large de la Tunisie. Les principaux flux sont captés par Tanger Med et Marsaxlokk qui constituent les principaux hubs de proximité.

Dans ces conditions, quel est et sera le positionnement de la Tunisie pour sortir de sa situation à la marge des grands flux ? ... Quels arbitrages entre les partenaires économiques traditionnels et le nouvel acteur chinois ?

La façade tunisienne, est située au croisement des trois grands continents très proches de l'Europe, et au cœur de la Méditerranée, contrôlant le canal de Sicile séparant la Méditerranée Occidentale de l'Orientale. La Tunisie, tout en sauvegardant sa relation historique avec l'Europe, doit trouver le meilleur positionnement au sein de cette nouvelle équation géopolitique en s'engageant dans la diversification des partenariats économiques. En effet la Tunisie sait que les partenariats avec la France et l'UE ne permettront pas la relance de l'économie et n'offriront pas à la Tunisie post révolutionnaire, l'opportunité d'avoir un statut particulier à la hauteur de l'enjeu historique. A moins que la récente pandémie mondiale ne relance des aires de production plus régionalisées, permettant à la Tunisie de renforcer son activité industrielle pourvoyeuse des marchés européens...

C'est dans ce cadre que la Tunisie renforce sa marge de manoeuvre et son attractivité avec la Chine s'adaptant au déplacement des rapports de puissance vers l'Asie-Pacifique. Ainsi la stratégie tunisienne consiste à capter des contrats de coopération avec la Chine comme en 2018, lors de la réunion de la 9ème commission mixte tuniso-chinoise tenue à Tunis, durant laquelle plusieurs accords ont été signés dans le domaine du tourisme (le développement intégré de la zone touristique de Zimbra - Sidi Daoud de 1600 ha), de l'industrie (le projet de 360 millions de dinars du Groupe Chimique Tunisien (GCT) à Mdhilla-Gafsa, le réaménagement du pôle économique de Zarzis,) et des investissements dans les infrastructures médicales (la création d'un hôpital universitaire à Sfax, la construction de 5 hôpitaux dans le Nord-Ouest du pays) et dans les infrastructures de la culture (la rénovation de la maison des jeunes d'El Menzah 6, la construction d'un centre culturel à Ben Arous et la création de l'Académie Diplomatique sino-tunisienne) (Taje M, 2018). Le centre hospitalier universitaire (CHU) anti-coronavirus a été financé par un don chinois à Sfax en 2020. L'implantation chinoise vise également le développement portuaire et en particulier la modernisation du port de Bizerte. L'investisseur Yuanda Commercial Financial Investment Group veut ainsi ériger

Bizerte aux standards de port de troisième génération, un port hub de transbordement ouvert sur la grande route maritime Est-Ouest comparable au port de Tanger Med et de Marseille, Barcelone et Gènes. Le port de Bizerte est idéalement situé au cœur de la Méditerranée et peut jouer un rôle important dans l'approvisionnement de la France et de la Tunisie à partir de l'Asie. Ce port tunisien permet aussi le contrôle des câbles stratégiques sous-marin de fibre optique reliant les Etats-Unis, l'Europe, le Moyen-Orient et l'Asie. Bizerte est donc convoité par Pékin qui cherche à acquérir non seulement une centralité économique mais de plus une centralité militaire. Le port de Bizerte pourrait aussi devenir comme Djibouti, une base militaire permettant de contrôler cette ligne maritime si stratégique pour la Chine (30% du commerce mondial et 25% du trafic mondial d'hydrocarbures).

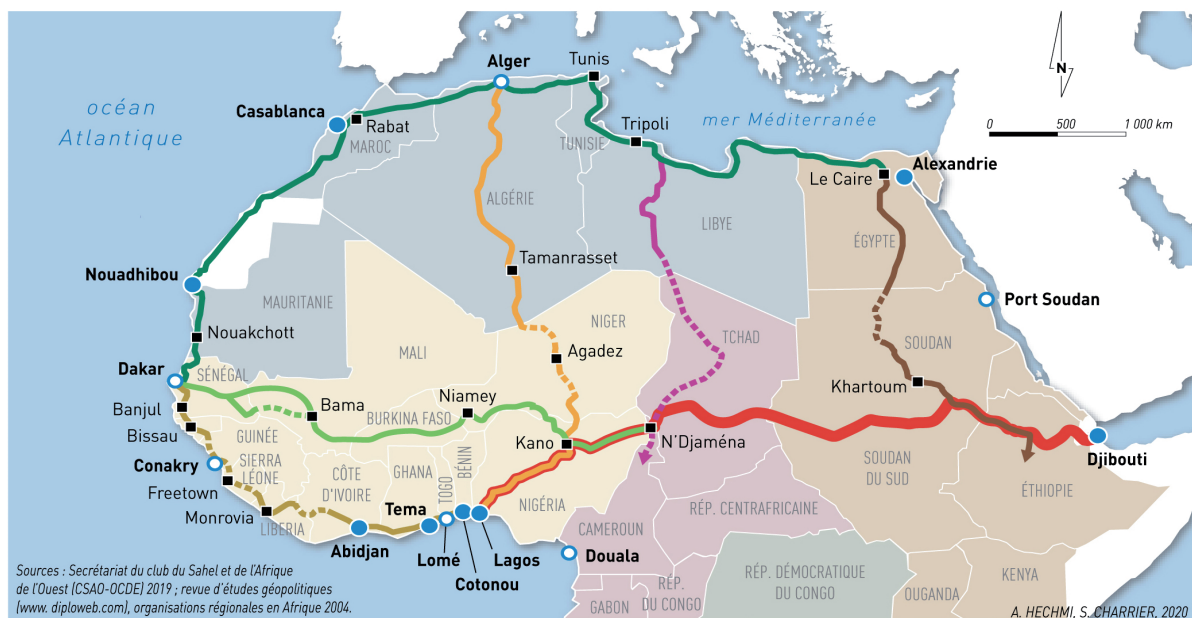
La forte volonté de la Tunisie à s'engager dans le projet chinois ne se limite pas à son rôle d'interface méditerranéenne mais aussi à son rôle d'interface entre l'Europe et l'Afrique subsaharienne. De ce fait, la Tunisie peut jouer un rôle important dans l'animation de la route terrestre de la Soie dite « sahélienne ». Or les problèmes sécuritaires entre le Soudan du Sud et la République Centrafricaine, les menaces terroristes de Boko Haram et la déstabilisation du Darfour entravent en permanence ce projet (Pierre et Desse 2016). La Chine contourne ces problèmes à travers un autre trajet alternatif reliant Port-Soudan sur la mer Rouge à Douala au Cameroun en passant par le Tchad. En effet, cette route sahélienne offrira à la Tunisie la possibilité d'être connectée aux infrastructures d'Afrique de l'Est, si elle arrive à un accord avec son confrère libyen. L'insertion au sein de la route sahélienne permettra alors à la Tunisie de jouer le rôle d'une interface et d'un territoire pivot à la jonction entre l'Europe de Sud et l'Afrique de l'Est. L'adhésion de la Tunisie au Marché Commun de l'Afrique Orientale et Australe (COMESA) en mars 2019, accroît l'attractivité de la façade tunisienne, renforcée depuis 2017 par la ligne maritime entre les ports de Ra-des et de Qingdao en Chine par la compagnie espagnole Transglory avec quatre services hebdomadaires depuis Hong Kong, Ningbo et deux autres depuis Shanghai.

Cette stratégie permettra le développement d'une plateforme commerciale triangulaire reliant la Chine, l'Afrique de l'Est et la Tunisie.

Cette ligne est dédiée aux cargaisons neutres (LCL) (less than container load), et offre une solution pour le transport des marchandises qui ne remplissent pas un con-teneur plein. Elle offre une opportunité pour les Tunisiens qui cherchent à s'intégrer dans le grand projet chinois, à sortir de la crise post-Révolution et à stimuler leur économie affaiblie par la crise de la COVID-19. Des opérateurs locaux comme l'Agence Maritime Mohab, assure le transport depuis Shenzhen, Ningbo, Shanghai, Qingdao, Xingang et Xiamen à destination de l'un des ports Tunisiens : Rades, Sfax et Bizerte via le Pirée. Ce service de groupage permet l'importation des mar-

chandi-ses, plus efficace et surtout moins honéreux que le fret aérien. Pour renforcer les échanges maritimes entre les deux pays la Tunisie a créé une Chambre de Commerce Tuniso-Chinoise (CCTC) en octobre 2016 pour promouvoir et stimuler les relations commerciales entre les deux partenaires. Cependant, malgré cette mobilité diplomatique entre les deux pays, les relations commerciales et les échanges restent faibles surtout dans le sens des exportations. Au contraire, les importations sont toujours exedentaires et s'élevaient à 66 701 tonnes en 2020, en progression régulière (37 900 en 2010, OMMP, 2020).

Carte 5. Les axes routiers rejoignant la façade maritime maghrébine à la route Sahélienne de la soie



Sources : Secrétariat du club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest (CSAO-OCDE) 2019 ; revue d'études géopolitiques (www.diploweb.com), organisations régionales en Afrique 2004.

**Principaux axes routiers transafricains**

( — existants    - - - en projets )

- Djibouti - N'Djaména - Lagos (La quatrième route de la soie)
- Le Caire - Dakar (Corridor Mauritanien)
- Alger - Lagos
- Tripoli - N'Djaména (- Le Cap)
- Le Caire - Khartoum (- Le Cap)
- Dakar-Ndjamen
- Dakar-Lagos

**Ports et villes majeurs des axes routiers**

- port existant
- port avec projet d'extension
- ville

**Organisation des grands ensembles économiques en Afrique**

- CEDEAO  
Communauté Économique et Monétaire des États d'Afrique de l'Ouest (créée en 1975)
- SADC  
Southern African Development Community (créée en 1979)
- UMA  
Union du Maghreb Arabe (créée en 1989)
- CEMAC  
Communauté Économique et Monétaire d'Afrique Centrale (créée en 1994)
- COMESA  
Marché commun de l'Afrique australe et orientale (créé en 1998)

## Conclusion

Une nouvelle géographie se dessine face à une Amérique qui cherche à maintenir son leadership mondial et un marché européen, en quête de préserver l'unité de son marché après le « brexit » et la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne qui se trouve « affaiblie » et essaye de trouver son équilibre. Dans ce contexte, la Chine désire s'imposer sur la scène commerciale mondiale à travers de mégas projets et exige sa philosophie de « soft power » et sa propre vision d'une mondialisation renouvelée aboutissant à une nouvelle hiérarchie des grands pays. Le centre de gravité du monde glisse vers l'Asie pacifique dominé par la Chine « néo-impériale » via le BRI. La Route de la Soie, en privilégiant les ports européens de la Méditerranée Venise, le Pirée, Gênes et mettra tous les pays du Maghreb en marge des échanges qui s'effectuent dans la Méditerranée. Cette façade qui devient un angle mort par rapport aux opérations de transit international, tente de se raccrocher à l'initiative chinoise pour ouvrir les horizons commerciaux à leurs économies. A l'échelle de la façade du Maghreb, seul le Maroc réussi à rejoindre le projet chinois. Pour autant, on remarque des synapses qui se développent en Tunisie et en Algérie.

La façade portuaire centrale du Maghreb se montre fragmentée face à la stratégie de Pékin et n'offre pas une politique cohérente et collaborative qui ferait de cette rangée une unité non seulement géographique mais aussi économique et politique. Les pays maghrébins doivent pourtant anticiper et construire des stratégies à court et à moyen terme, pour en tirer le meilleur parti et ainsi dégager une vision cohérente face aux nouveaux enjeux commerciaux à l'échelle internationale. En effet, derrière le projet chinois, il y a des enjeux de dimension politique et sécuritaire d'envergure par lesquelles la Chine cherche avant tout à réserver ses intérêts économiques. L'exemple du port de Sri Lanka aux Maldives est éloquent à cet égard et dévoile la stratégie chinoise derrière ce projet. Cet exemple met en évidence les risques de soft power qui peuvent déboucher sur une nouvelle forme de colonialisme de la part de la Chine enregistrant ainsi « la nouvelle ère de l'hégémonie chinoise ». Or, la scène économique mondiale est ouverte sur tous les scénarios et les conséquences de la propagation du Coronavirus le prouvent. Deux grands scénarios semblent se dessiner : soit se

tourner vers une plus grande régionalisation des échanges, soit le renouvellement de la hiérarchie actuelle des pays enregistrant l'essor de la Chine comme premier acteur dans le monde et moteur des échanges internationaux.

## Bibliographie

Achy (L), 2007, Le commerce intra-régional : l'Afrique du Nord est-elle une exception ? L'année du Maghreb, dossier : justice, politique et société Économies du Maghreb, pp. 501-520.

Belguidoum (S), Pliez (O), 2012, Construire une route de la soie entre l'Algérie et la Chine, Diaspora, Histoire et sociétés, no 20, pp. 115-130.

Belguidoum (S), Pliez (O), 2015a, Made in China. Commerce transnational et espaces urbains autour de la Méditerranée, Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde arabe et la Méditerranée, no 26. URL <https://journals.openedition.org/emam/909>

Bensaâd (A). 2011. Maghreb, une mondialisation subalterne. Méditerranée N°116, Le Maghreb dans la Mondialisation. pp 3-8.

Berhab (R) 2017, Relations entre le Maroc et l'Afrique subsaharienne : Quels potentiels pour le commerce et les investissements directs étrangers ?, Policy Brief. Février 2017, PB-17/04, 10 p.

Berhab (R) 2016, Structure des échanges entre le Maroc et l'Afrique : Une analyse de la spécialisation du commerce, Policy Center, Juillet 2016, RP-16/07, 48 p.

Bertocello (B), Bredeloup (S), 2009a, Chine-Afrique ou la valse des entrepreneurs-migrants, Revue européenne des migrations internationales, vol. 25, no 1, pp. 45-70, URL <https://journals.openedition.org/remi/4881>

Bouhali (A), Chuang (Y-H), 2019, Les routes de la soie existent déjà. Routes trans-nationales et places marchandes du made in China entre Asie, Afrique et Europe, Mappemonde, 126 |2019. URL : <http://journals.openedition.org/mappemonde/1333>

Biarnès (P), 2008, La route de la soie : une histoire géopolitique, Paris, Ellipses, 459 p.

Charlier (J), 1979, Pour une approche géographique des arrière-pays portuaires, Villes et Ports, Dévelop-

pement Portuaire, Croissance Spatiale des Villes, Proceedings of the 2nd French-Japanese Geographical Colloquium, pp. 393-420.

Charlier (J), 1983, Ports et régions françaises. Une analyse macro-géographique. Acta Geographica Lovaniensia 24, Université Catholique de Louvain-la-Neuve. 198 p.

Chattou (Z), 2011. Tanger à la croisée de nouvelles recompositions territoriales et de mobilités transnationales. Méditerranée N°116, Le Maghreb dans la Mondialisation pp 133-138.

Claudie (J), 1996, La Chine et l'Union européenne, In: Politique étrangère, n°4 - 1996 - 61<sup>e</sup>année. pp. 867-879; URL : <https://doi.org/10.3406/polit.1996.4592>

Dafir (A), 2012, la diplomatie économique marocaine en Afrique subsaharienne : réalités et enjeux, Editions Choiseul « Géoeconomie » 2012/4 n° 63, pp. 73- 83. URL : <https://www.cairn.info/revue-geoeconomie-2012-4-page-73.htm>

Debie (J), Eliot (E), Steck (B), 2005, Mondialisation des réseaux de circulation en Afrique de l'Ouest ». Mappemonde, n°71 (3-2003), pp. 7-12, URL : <http://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M303/Debie.pdf>

Ducruet (C), 2008, Régions portuaires et mondialisation, Méditerranée, n° 111, pp. 15-24. URL : <http://www.caim.info/revue-mediterranee-2008-2-page-15.htm>

Ducruet (C), Mohamed-Cherif (F.Z), Cherfaoui (N), 2011, Maghreb port cities in transition: the case of Tangier, Portus Plus, vol. 1, n°1, 14. URL : <http://www.reteonline.org/media/pdf/Portus-plus>

Desse (M), 2016. Les territoires en crises violentes en Afrique. Territoires d'Afrique n°8.

Esteban (M), Armanini (U), 2019, L'Espagne : le chemin vers la Chine passe par l'Europe Confluences Méditerranée 2019/2 (N° 109), pp. 119 - 134.

Frémont (A), 2010, Les ports, leviers de développement? Opportunités sur la rive sud de la Méditerranée, Afrique contemporaine, vol.2, n°234, pp. 59-71.

Frémont (A), 2008, Les relations maritimes de l'Europe en Méditerranée, ouverture sur le grand large et oubliés voisins, Strates, pp 2-17.

Gu (M-F), 2018, l'UE face aux nouvelles routes de la soie : contradictions et perspectives. ASIA FOCUS #94- PROGRAMME ASIE / Novembre 2018. 10 p.

Guillaume (J), 2001, Propositions méthodologiques pour une définition géographique des régions portuaires, Les Territoires de la Ville Portuaire, International Association Cities and Ports, pp. 111-117.

Hechmi (A), 2016, L'avant-pays portuaire de Radès : structuration et fonctionnement». Thèse de doctorat en géographie, 314 p.

Laouina (A). 2019. Le littoral dans le développement du Maroc. Norois. N°252. Afriques Atlantiques. pp 41-53.

Marei (N), 2008, Enjeux maritimes et portuaires du détroit de Gibraltar, Note de synthèse ISEMAR, n°105, 4 p. URL : <http://www.isemar.asso.fr/fr/pdf/note-de-synthese-isemar-105.pdf>

Minghuan (L), 2019, Le modèle économique du centre commercial chinois en Europe, Mappemonde, 126, 2019. URL : <http://journals.openedition.org/mappemonde/1245>

Miossec (J.M), 2019, Le désenclavement portuaire de l'Afrique du Nord de l'Equateur : enjeu du XXI<sup>e</sup> siècle dans un contexte de conteneurisation-mondialisation et de tensions géopolitiques, 252 | 2019 Norois.

Miossec (J.M), 2016, le conteneur et la nouvelle géographie des océans et des rives de la mer, dans le sillage de la CMA CGM, Paris, L'Harmattan, 718 p.

Miossec (J.M), 2002), Tunisie, métropolisation, mondialisation : efficacité renforcée de l'axe oriental, Cahiers de la Méditerranée, n°64, URL : [cdlm.revues.org/index77.html](http://cdlm.revues.org/index77.html)

Mohamed-Cherif (F-Z), Ducruet (C), 2011, Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale, Mappemonde, 101, 2011.1. URL : <http://mappemonde.mgm.fr/num29/articles/art11103.html>

Mohamed-Cherif (F-Z), 2008, La situation actuelle des ports algériens, Bulletin de Liaison des Membres de la Société de Géographie, n°2, pp. 21-28.

Nicolas (F), 2010, La présence économique chinoise et indienne au Maghreb, Note de l'Ifri : Le Maghreb dans son environnement régional et international. 65 p.



- Pairault (T), 2019, Route maritime de la soie et les terminaux portuaires en Méditerranée, *Monde chinois* 2019 | 2 n° 58, pp 121 - 135.
- Pairault (T), 2019, Lin Yifu, l'Afrique et le modèle chinois d'émergence, *Revue de la régulation Capitalisme, institutions, pouvoirs* Maison des Sciences de l'Homme - Paris Nord 25 | 1er semestre/spring 2019 : Déployer les études de genre en économie politique, 21p.
- Pairault (T), 2017, La Chine au Maghreb : de l'esprit de Bandung à l'esprit du capitalisme, *Revue de la régulation*, 21 | 1er semestre / Spring 2017, URL : <http://journals.openedition.org/regulation/12230>
- Perelman (R), 2018, Les nouvelles routes de la soie Sur la nature des ambitions chinoises, *Futuribles* 2018/4 (N° 425), pp. 69-99.
- Péron-Doise (M), 2019, La nouvelle visibilité de la présence maritime chinoise en Méditerranée, *Revue Défense Nationale*, 2019/7 (N° 822), p. 120-125. URL : <https://www.cairn.info/revue-defense-nationale-2019-7-page-120.htm>
- Pierre J-PH, Desse M, 2016. Les territoires oubliés en crise violente en Afrique. *Territoires d'Afrique* n°8. Université Cheikh Anta Diop de Dakar et UMR GRED Montpellier. pp 109-122.
- Salem (A), 2010, Dynamique portuaire et espace compétitif en Tunisie, *Territoire, acteurs et développement*, Conférences de l'école normale supérieure, volume X, pp. 53-73.
- Salem (A), 2005, L'espace des ports de commerce tunisiens, *Rapport de synthèse*, 304 p. Ronéo
- Saarela (A), 2018, Les relations entre l'Union européenne et la Chine: une nouvelle ère de coopération stratégique plus étendue?, Département thématique des relations extérieures, Direction générale des Politiques externes de l'Union, Juillet 2018 – PE 570.493. 70 p.
- Setti (M), Mohamed-Cherif (F-Z), Ducruet (C), 2011, Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ?, *Méditerranée*, 116 | 2011, pp. 85-93.
- Taje (M), 2018, Les nouvelles routes de la soie et l'Afrique du Nord : Quelles synergies ?. Konrad Adenauer Stiftung. Programme Régional Dialogue Politique Sud Méditerranée. 99 p.
- Thorez (J), 2016, La renaissance de la « Route de la soie, un mythe qui occulte les migrations internationales, *Revue européenne des migrations internationales*, vol 32-n°3 et 4|2016, URL : <http://journals.openedition.org/remi/8365>; DOI:10.4000/remi.8365
- Tourret (P), 2005, Les ports et les armements du Maghreb, *Note de synthèse ISE-MAR*, n° 80. URL : [www.isemar.asso.fr/fr/pdf/note-de-synthese-isemar80.pdf](http://www.isemar.asso.fr/fr/pdf/note-de-synthese-isemar80.pdf)
- Yoon (J-P), 2009, Les Chinois résidant temporairement en Afrique, *Hommes & migrations*, 1279 | 2009, mis en ligne le 29 mai 2013, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/hommesmigrations/340>
- Wippel (S), 2003, Le renouveau des relations marocaines avec l'Afrique subsaharienne : la formation d'un espace économique transsaharien ? *Cairn.info*, dans *Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine* (2003), pp. 27-60



# VILLES PORTUAIRES DE L'UEMOA ET LEURS RELATIONS AVEC LES RESEAUX DE TRANSPORT DE L'HINTERLAND

Claude Ignace DOSSOU<sup>37</sup>  
Taméon Benoît DANVIDE<sup>38</sup>

## Résumé

La question des villes côtières présente plusieurs intérêts de recherche. Si les changements climatiques et la résilience y afférente sont au cœur des réflexions et des regards qui sont portés sur les villes côtières, la présente réflexion s'intéresse à leur connectivité avec leurs aires d'influence, notamment leurs hinterlands dans l'espace communautaire de l'Union Economique et Monétaires Ouest Africaines (UEMOA). L'Afrique de l'Ouest et plus particulièrement l'espace UEMOA est une zone stratégique en matière d'échanges commerciaux à travers le réseau des ports mais aussi le potentiel démographique et économique des villes du littoral. Dans cette contribution, le lecteur est conduit vers la compréhension de l'important rôle de la façade maritime des Etats et la perception que l'on se fait de la configuration des principales villes de l'UEMOA et leurs rôles dans le développement économique régional ouest africain. Si le texte met en lien les relations entre les villes et les réseaux de transport (routier et ferroviaire), il aborde également les réseaux d'échange par le truchement des infrastructures portuaires et leurs connexions avec les villes de l'hinterland. L'analyse des villes portuaires et le réseau de transport créent une synergie de réflexion avec les questions d'infrastructures et la capacité des villes à répondre aux besoins importants des échanges dans un marché en pleine croissance avec la mondialisation. Il est évident que la qualité et la capacité des villes portuaires entrent dans le jeu du positionnement stratégique des Etats dans la concurrence économique et la connectivité par les échanges avec les territoires de l'hinterland. Cela explique bien le rôle de polarisation des villes portuaires dans la structuration de l'espace régional avec deux logiques : le maillage infrastructurel et le développement de liens économiques entre les territoires.

**Mots clés :** Ville portuaire, littoral, réseau de transport, corridor, hinterland, UEMOA.

## Abstract

The question of coastal cities presents several research interests. If climate change and the related resilience are at the heart of the reflections and views that are focused on coastal cities, this reflection focuses on their connectivity with their areas of influence, in particular hinterlands in the UEMOA community. West Africa and more particularly the UEMOA community is a strategic area for trade through the network of ports but also the demographic and economic potential of coastal cities. In this study, the reader is driven by the understanding of the important role of maritime frontage within countries and the perception which one has of the configuration of the main cities of the UEMOA and their roles in the west African regional economic development. While the study links the relationship between cities and transport networks (road and rail), it also addresses exchange networks through port infrastructure and their connections with the cities of the hinterland. The analysis of port cities and the transport network creates a reflective synergy with questions on infrastructure and the capacity of cities to meet the important needs of trade in a market that is growing with globalization. It is obvious that the quality and the capacity of the port cities come into play with the strategic positioning of the States in economic competition and connectivity through exchanges with the territories of the hinterland. This clearly explains the polarizing role of port cities in the structuring of the regional space with two dimensions: the infrastructural network and the development of economic links between the territories.

**Keywords :** Port city, coastal, transport network, hinterland, UEMOA.

37 Docteur, Nantes Université CNRS, UMR LETG, Chef de la division transports UEMOA, Ouagadougou » Email : [claudedossou@univ-nantes.fr](mailto:claudedossou@univ-nantes.fr)  
38 Urbanisme à l'Ecole Africaine des Métiers de l'Architecture et de l'Urbanisme / Email : [bendanvide@gmail.com](mailto:bendanvide@gmail.com)

## Introduction

Pour faire face à la mondialisation, plusieurs dynamiques se créent dans chaque région du monde. Chaque continent déploie ses stratégies pour profiter de cette ouverture au monde et asseoir ou conforter sa domination. Les plus en vue du moment sont l'Asie avec la Chine, l'Amérique du Nord avec les USA et l'Europe avec l'Union Européenne. L'affirmation de leur puissance à l'échelle internationale reste leur leitmotiv sous la bannière de l'aide publique au développement et sous couvert de grandes institutions (Banque Mondiale, Fonds Monétaire International, Fonds Européens de Développement, etc.). L'Afrique, région prometteuse du globe, subit encore cette mondialisation. Les matières premières partent du continent à prix dérisoire et en reviennent sous forme de produits finis manufacturés à prix élevé pour inonder les marchés. En effet, l'une des grandes faiblesses de l'Afrique est sa faible contribution à la sphère productive manufacturière : l'Afrique consomme, importe, fait venir des conteneurs pleins et, en retour, a peu à offrir pour des boîtes qui, en grand nombre, repartent vides (J.M. Miossec, 2019). Les projets structurants sont encore réalisés grâce à l'appui financier des partenaires au développement. L'Afrique, parent-pauvre de cette mondialisation doit se réveiller peu à peu avec des initiatives endogènes prospectivistes. Les « nouvelles routes de la soie » ou « one belt, one road » en anglais, qui doivent relier la Chine au reste du monde grâce à un réseau complexe et multimodal d'infrastructures, offrent cette opportunité à l'Afrique et plus spécifiquement aux Etats membres de l'UEMOA qui pourraient en tirer profit par l'attractivité et la compétitivité de leurs territoires.

Avec la nouvelle stratégie chinoise « one belt, one road », de nouvelles dynamiques apparaissent avec une connectivité accrue des ports de Djibouti et de Mombassa, le redémarrage des flux commerciaux le long des côtes somaliennes, la sortie de crise des ports tunisiens et la participation des capitaux chinois dans les sociétés de transport de Tanger-Med et de Casablanca. La façade atlantique connaît aussi les prémices de ces changements et les perspectives sont à la hausse. A Pointe-Noire (Congo), l'extension des quais est terminée et le terminal à conteneurs qui enregistrait 120 000 Equivalent Vingt Pieds (EVP) en 2006 approche du million en 2018.

Comme le montre le rapport diagnostic des ports de la CEDEAO (MTPS, 2017), on s'attend à une croissance du trafic total dans les ports centraux jusqu'à 18 millions EVP en 2045. Lagos représentera 26,2 % du trafic total en 2045. Tema sera le second plus grand port avec une part de marché de 20,3 %, suivi par Abidjan (17,4 %), Dakar (15,9 %), Lomé (12,5 %) et Cotonou (7,8 %). Ces prévisions très favorables appellent à un questionnement de fond : comment les pays de l'UEMOA anticipent le développement économique et structurent un réseau urbain multipolaire en développant un système de « corridors économiques » ? S'agira-t-il de renforcer les axes de communications existants de type vertical, hérités de la période coloniale ou de favoriser un maillage permettant des interconnexions et de la flexibilité dans les échanges de marchandises répondant ou développant une véritable concurrence entre les ports ?

Il apparaît aussi intéressant de mener une réflexion sur les villes et leurs potentialités parce que les villes, nœuds de ces axes de communication, contribuent au développement économique des Etats. Cette réflexion portera sur les villes portuaires de l'UEMOA car, en Afrique de l'Ouest, le réseau des villes côtières représente le plus important réseau de tissu urbain dans la région. L'un des grands défis de ces villes sont la qualité des réseaux de transport et leurs connexions avec les villes de l'hinterland. Devant une volonté politique d'aller vers l'émergence dans les Etats-membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA<sup>39</sup>), la plupart des villes côtières (littorales) tirent l'essentiel de leur potentiel économique dans les installations portuaires (Bénin, Côte d'Ivoire, Guinée Bissau, Sénégal, Togo) et leurs relations économiques avec les pays de l'hinterland (Burkina Faso, Mali, Niger). En effet, pour la plupart de ces cinq pays, le port contribue à plus de 60 % au PIB et mobilise plus de 90 % des ressources intérieures. A juste titre, les ports sont qualifiés de poumon de l'économie dans cette zone.

Cet article souhaite apporter des éléments de réponse, s'appuyant sur la réalité du terrain et l'analyse méthodique de réseaux de transport existants, à la question principale de l'anticipation du développement économique et la structuration d'un réseau urbain multipolaire se basant sur un système de « corridors économiques » dans la zone UEMOA. Cette réflexion ambitionne également de contribuer

<sup>39</sup> Les huit (08) Etats-membres de l'UEMOA sont : Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée Bissau, Mali, Niger, Sénégal, Togo.

à : (i) à la caractérisation des formes de littoralisation des pays de l'UEMOA et (ii) à la critique des relations entre les principales villes de la façade maritime des pays de l'UEMOA, les villes de l'hinterland, leur hiérarchisation et leur spécialisation.

Pour cette recherche, nous avons exploré diverses sources de données liées à la ville en général et aux villes littorales et portuaires en particulier. Sur la base des données recueillies sur le terrain, une analyse des liens entre les villes littorales et les villes des pays de l'hinterland a été effectuée avec un focus sur les axes de communications terrestres notamment le routier et le ferroviaire. En dehors des ouvrages, la littérature grise composée des documents de projets spécialisés analysant les aspects liés aux réseaux de transports, à la capacité infrastructurelle ainsi que les données économiques des Etats-membres de l'UEMOA ont été très utiles à la compréhension du sujet. Les éléments d'illustrations comme des fonds cartographiques et des images ont permis d'interpréter des aspects techniques de la réflexion.

Cet article s'appuie sur une revue des écrits empiriques et les productions scientifiques de chercheurs en vue d'explorer les méthodes, les approches et les modèles d'analyse qui s'en dégagent. Nous avons eu recours essentiellement à deux méthodes. D'abord, l'observation directe de terrain s'appuyant sur les expériences des missions professionnelles dans le cadre de nos activités institutionnelles et de recherche mais aussi sur une analyse des données qualitatives et quantitatives collectées sur le terrain pour confronter les éléments de l'observation. Cependant, la production de ce document est le fruit la combinaison des données et analyses ayant permis d'explorer les réalités des villes de la façade maritime de la zone UEMOA, les pressions sur les zones littorales, les conséquences sur l'environnement et enfin, les éléments justifiant les connexions des villes littorales avec celles de l'hinterland de cet espace communautaire. Cette relation des villes littorales et villes de l'hinterland a concerné l'analyse des réseaux urbains à travers les importants corridors de transport verticaux (Sud-Nord) reliant les villes portuaires aux capitales du Sahel et horizontaux (Est-Ouest) assurant la connectivité entre les villes du littoral sur le corridor Abidjan-Lagos.

## **1. La façade maritime, comme un réseau de villes portuaires de la zone UEMOA**

L'examen de la carte ouest-africaine fait apparaître une tendance à la concentration des villes et grandes agglomérations vers le littoral. Est-ce une opportunité ou au contraire une contrainte d'exacerbation de la pression sur un littoral de plus en plus fragilisé par le surpeuplement ? Une analyse des formes de littoralisation dans la zone UEMOA permettra de mettre en relief cette forte concentration des centres urbains et des activités humaines associées.

Sur le rivage du Golfe de Guinée, les côtoiements coloniaux sur une courte distance ont donné naissance à des territoires devenus des Etats qui ont une forme de lames de parquet avec un court linéaire côtier et une longue extension vers l'intérieur, comme l'illustrent Ghana, Togo et Bénin (J. M. Miossec, 2019). Tous les pays du Golfe de Guinée, sans exception, ont leur capitale ou principale agglomération économique sur le littoral, de Conakry à Lagos, à l'exception bien sûr des capitales des pays enclavés de l'UEMOA (Bamako, Niamey et Ouagadougou). Ces villes concentrent tous les secteurs majeurs d'activités des Etats et leurs infrastructures essentielles et donc aussi les principales richesses. La situation est la même de Bissau à Nouakchott. A l'opposé, on retrouve à l'intérieur des terres, les autres villes secondaires, intermédiaires et petites, caractérisées par des zones urbaines peu structurées dont le niveau infrastructurel est souvent en dessous des besoins des populations, avec un faible niveau des équipements et services urbains de base (eau, électricité, école, centre de santé, voirie, etc.). Noyé dans cette réalité, le trait urbain de l'espace UEMOA présente ces inégalités profondes entre les villes portuaires et les autres.

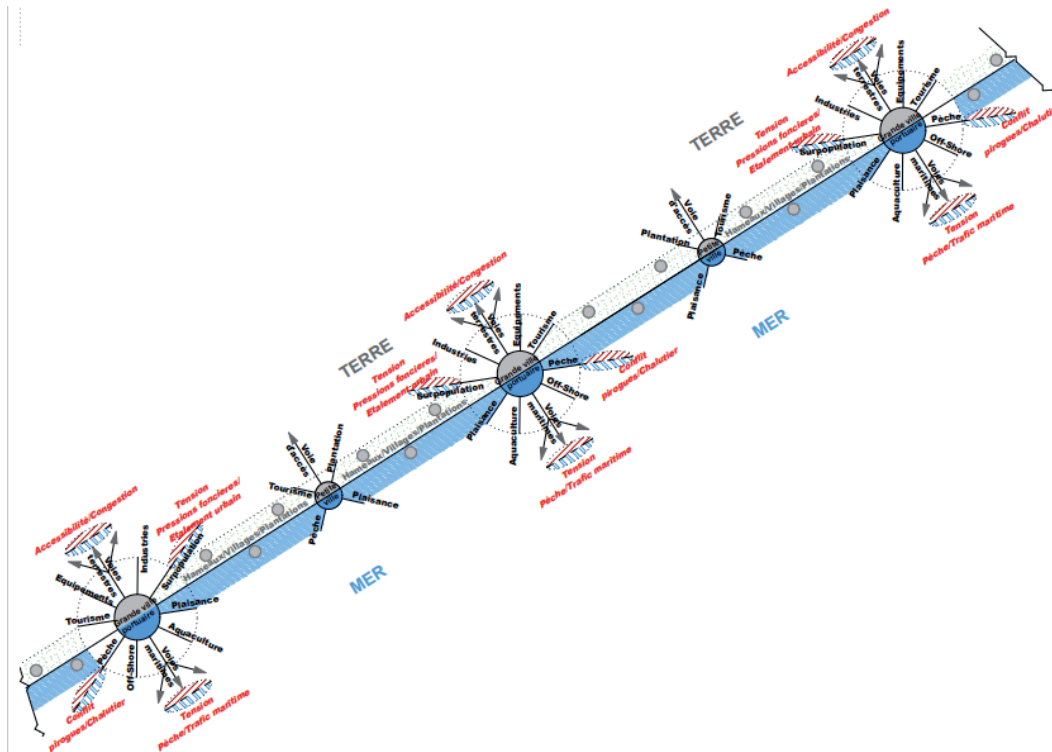
La région du littoral de l'espace UEMOA, en raison de son positionnement géographique et ses multiples opportunités territoriales (ouverture sur la mer, économie portuaire, etc.), est devenue le cœur économique de l'Afrique de l'ouest tant sur le plan démographique, du réseau des territoires urbains et du rayonnement économique international.

L'UEMOA dispose d'une façade maritime relativement longue avec cinq pays côtiers à savoir le Bénin, la Côte d'Ivoire, la Guinée Bissau, le Sénégal et le Togo. Une telle situation géographique offre à l'Union une ouverture remarquable sur l'Atlantique avec tous les avantages associés si bien que l'économie maritime doit être au cœur des stratégies de l'Union pour la croissance et le développement. Cette façade maritime longue de près de 1 752 km, se décompose comme suit : 121 km pour le Bénin, 515 km pour la Côte d'Ivoire, 350 km pour la Guinée Bissau, 710 km pour le Sénégal et 56 km pour le Togo. Ce positionnement privilégié entraîne désormais un important phénomène de littoralisation dont la forme est plus ou moins contrastée. Une façade en chapelet combine littoral peu animé ou calme avec de petits centres urbains ou des zones de petite voire absence d'exploitation et littoral animé. Ce littoral animé, de peuplement dense, est très étroitement associé aux villes portuaires qui concentrent toutes formes d'activités sur terre et sur mer (industrie, tourisme, pêche, plaisance et divertissement, surpopulation, équipements socioéconomique de base et les voies de communication terrestres et maritimes). Ces deux formes, comme le schématise la figure 1, se succèdent le long de la côte et cette mixité

complexifie les propositions de qualificatif global du littoral communautaire. Ce littoral se caractérise par une variété de milieux physiques et des formes d'implantation humaine tout aussi diverses. Il est le siège d'activités industrielles, agro-industrielles, artisanales, touristiques, halieutiques, aquacoles, etc., dont le dynamisme est soutenu par la proximité des ports et entretenu par l'important flux migratoire en provenance des régions à l'intérieur des terres (K. P. Anoh et P. Pottier, 2008).

Cette concentration engendre des tensions et conflits d'usages entre secteurs d'activités tant sur la partie terrestre que maritime (conflits pirogues/chalutiers et zone urbaine/espace rural et tensions pêche/trafic maritime). Elle entraîne également la dégradation des milieux naturels sensibles. Cela souligne la nécessité de la définition d'une politique de gestion intégrée des territoires littoraux. Le littoral peu animé correspond aux zones de petits centres urbains, de villages ou de hameaux où ne se développent que peu d'activités (pêche, plaisance, petites formes d'accueil touristique). Dans ces zones, les tensions et conflits sont moindres. Entre ces deux types de littoral se trouve des espaces « naturels », des cours d'eau, des plantations ou de la jachère (cf. figure 1).

Figure 1 : Schéma de la configuration du littoral de l'UEMOA (Dossou et Desse, 2020)



La figure 1 fait apparaître que le littoral est une portion considérée comme un cordon territorial urbain émergent où se développe un continuum de villes aux portes des villes portuaires et qui le relie par de petites agglomérations sur le réseau des agglomérations d'Abidjan à Cotonou dans le sillage du corridor Abidjan – Lagos. Cette figure traduit aussi la réalité qu'on retrouve entre deux villes portuaires, Lomé et Cotonou, Abidjan et San Pedro, Dakar vers Bissau ; une succession d'un ensemble de petites villes, elles même séparées par les champs, la mangrove, les cours d'eau, les villages, etc.

Dans cette région du littoral, il faut signifier le rôle moteur et dynamique des principales villes littorales dans l'économie de la région et leurs articulations dans les liens avec les villes-marchés rétro littorales. S'agissant de l'économie portuaire, les villes du littoral disposant d'installations portuaires comme Abidjan, Dakar, Lomé, Cotonou, Bissau et San Pedro sont par leurs positions géographiques, devenus aujourd'hui des villes stratégiques pour le développement économique régional et le rayonnement international des Etats. Ces villes portuaires doivent être considérées comme une opportunité pour l'intégration régionale de par leur influence qui dépasse les frontières de leur pays d'implantation.

Les avantages que tirent les grandes villes de cette région stratégique de l'UEMOA sont nombreux tels une démographie galopante, une forte urbanisation du cordon littoral et des activités économiques diversifiées créant ainsi des opportunités d'investissement dans les équipements et infrastructures (aéroport, ports, routes). L'espace UEMOA est dominé principalement par les principales villes capitales d'influence internationale qui sont : Abidjan, Dakar, Ouagadougou, Bamako, Cotonou, Lomé, Niamey et Bissau. Ces métropoles nationales ont des influences internationales et vont au-delà de l'échelon national. Elles ne sont pas toutes capitales d'Etat comme par exemple Abidjan et Cotonou qui par leur positionnement et l'importance des activités économiques détroignent respectivement Yamoussoukro et Porto-Novo. L'implantation des sites portuaires y est pour quelque chose.

Dans l'espace UEMOA, les données de l'Atlas régional de développement communautaire de l'UEMOA (2014) et les informations recueillies sur le terrain montrent que l'on distingue trois principales catégories de villes : villes capitales d'influence internationale, villes régionales d'encadrement administratif, villes-marchés (cf. tableau 1 et carte 1).

**Tableau 1 : Catégorisation des villes de l'espace UEMOA**

Pays	Villes capitales	Villes régionales d'encadrement administratif	Villes-marchés
<b>Bénin</b>	Cotonou, Porto-Novo	Parakou, Djougou, Natitingou, Abomey, Lokossa	Bohicon, Glazoué, Malanville, Azovè
<b>Burkina Faso</b>	Ouagadougou	Bobo-Dioulasso, Fada N'gourma, Dori, Ouahigouya	Banfora, Cinkassé, Koudougou
<b>Côte d'Ivoire</b>	Abidjan Yamoussoukro	Bouaké, Odienné, Korhogo, Man, San-Pedro, Bouna, Abengourou, Gagnoa, Bondoukou,	Daloa, Tingrela, Ferkéssédougou, Grand-Bassam
<b>Guinée Bissau</b>	Bissau	Cacheu, Buba	Farim, Gabu
<b>Mali</b>	Bamako	Ségou, Sikasso, Gao, Tombouctou, Mopti	Koutiala, Kayes, Koulikoro
<b>Niger</b>	Niamey	Zinder, Agadez, Dosso, Tahoua,	Gaya, Diffa, Téra, Maradi
<b>Sénégal</b>	Dakar	Saint-Louis, Ziguinchor, Kaolack, Tambacounda, Kolda, Touba, Matam	Thiès, Mbour, Kaffrine, Richard Toll, Dahara
<b>Togo</b>	Lomé	Kara, Atakpamé, Sokodé, Dapaong, Kpalimé, Mango	Notsé, Badou, Cinkassé, Kéto

Sources : UEMOA (2014), Danvidé et Dossou (2020)

Les villes capitales d'influence internationale abritent les sièges des plus importantes Institutions de l'UEMOA. Le siège de la Commission de l'UEMOA est basé à Ouagadougou, la Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO) est située à Dakar au Sénégal après son transfèrement de la France. La métropole abidjanaise abrite le siège de la Banque Africaine de Développement. Le siège du Comité Inter Parlementaire (CIP) de l'UEMOA est basé à Bamako. La capitale togolaise abrite quant à elle deux Institutions financières spécialisées : BOAD<sup>40</sup> de l'UEMOA et BIDC<sup>41</sup> de la CEDEAO<sup>42</sup> et d'autres Institutions Inter-Etat comme : EAMAU<sup>43</sup>, CICARE<sup>44</sup>. Les sièges de FAGACE<sup>45</sup> et SFI<sup>46</sup> sont à Cotonou au Bénin. A Niamey, l'on retrouve deux Institutions de formation : Centre régional AGRHYMET et EAMAC<sup>47</sup>. Toutes ces Institutions participent au rayonnement des villes et les rendent de plus en plus visibles à l'échelle internationale.

En dehors de ces villes francophones, il faut noter le rôle des trois principales agglomérations anglophones qui ont une influence régionale : Lagos et Abuja au Nigéria, premier pays le plus peuplé d'Afrique, et

40 Banque Ouest-Africaine de Développement

41 Banque d'Investissement et de Développement de la CEDEAO (Institution spécialisée de la CEDEAO)

42 Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest

43 Ecole Africaine des Métiers de l'Architecture et de l'Urbanisme, Institution Inter-Etat d'enseignement supérieur et de recherche

44 Compagnie commune de réassurance des Etats-membres de la conférence interafricaine des marchés d'assurances

45 Fond Africain de Garantie et de Coopération Economique

46 Société Financière Internationale (organe du Groupe de la Banque mondiale)

47 Ecole Africaines de la Météorologie et l'Aviation

Accra au Ghana. Leurs prépondérances se justifient par leur poids économique et démographique au niveau continental (l'exemple du Nigéria) et l'attractivité économique régionale du Ghana en Afrique de l'Ouest dont l'un des ports, Tema, dessert les pays enclavés comme le Burkina Faso, le Mali et le Niger.

Le rôle de polarisation des villes portuaires dans la structuration de l'espace régional procède d'une double logique :

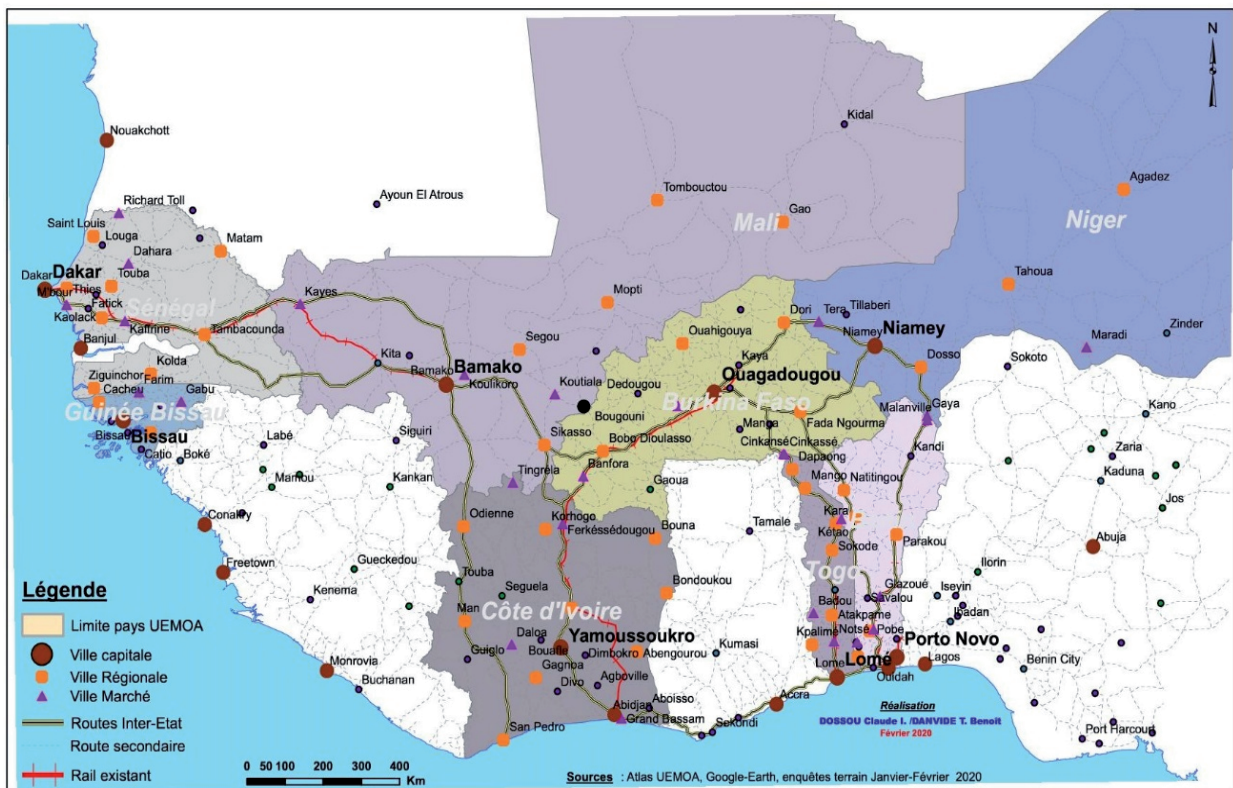
- (i) elles assurent un maillage régulier des réseaux urbains à travers les importants flux de transport de marchandises entre les Etats ;
- (ii) elles pourvoient et concentrent des infrastructures et à l'émergence de centres urbains considérés comme de nouveaux de développement urbain dans la région.

Cette polarisation crée davantage une dynamique de développement des villes portuaires comme Abidjan, Cotonou, Lomé, Dakar qui va au-delà de l'échelon national pour prendre en compte les opportunités des

activités portuaires. Les flux de déplacements à partir des villes d'une manière générale, sont de deux types : (i) les flux de déplacements et de relations entre les villes littorales et celles de l'hinterland ; (ii) les flux de déplacements sur le parallèle littoral créant ainsi une influence régionale du corridor Lagos-Abidjan. Dans les deux cas de figure, les principales villes sont reliées par un ensemble d'agglomérations qui concourent à rendre plus visible leur position géographique comme les villes frontalières du littoral.

Ces villes frontalières participent à l'économie des Etats à travers leurs rôles stratégiques dans le contrôle des marchandises et la collecte de diverses taxes liées à l'exportation, à l'importation et à la réimportation. Il s'agit de Semè et Hillacondji au Bénin, Aneho et Aflao au Togo, Noé en Côte d'Ivoire. Dans la perspective de renforcer l'intégration régionale, la Commission de l'UEMOA met en œuvre un programme de construction des Postes de Contrôle Juxtaposés (PCJ) aux frontières des Etats membres (Cf. encadré 1).

Carte 1 : Catégorisation des principales villes de l'Espace UEMOA





### Encadré 1 : Les Postes de Contrôle Juxtaposés (PCJ)

Le concept de PCJ désigne un poste-frontière qui combine deux arrêts pour le contrôle aux frontières nationales en un seul arrêt et consolide les fonctions de contrôle frontalier dans un espace partagé à la sortie d'un pays et l'entrée d'un autre. Cela se fait sur la base de procédures simplifiées et un traitement en commun, le cas échéant.

L'objectif visé par l'introduction des PCJ est d'aboutir à une meilleure facilitation des échanges en combinant les activités de dédouanement à la frontière en un seul lieu afin de profiter des économies d'échelle, réduire le temps de passage à la frontière, simplifier les procédures de dédouanement, améliorer la coopération et la coordination des contrôles, encourager l'échanges des données et des informations et renforcer la lutte contre la fraude. En outre, les PCJ permettent une utilisation des ressources disponibles, telles que les installations de scannage et les bureaux. Le partage effectif des informations et les initiatives conjointes de gestion des risques permettent d'augmenter le flux des recettes.

Par ailleurs il est envisagé d'équiper ces postes d'installation de contrôle des gabarits, poids et charges à l'essieu des véhicules lourds. Des équipements radio seront également installés pour les contrôles douaniers et de sûreté.

Source : PACITR, UEMOA, 2019

La plupart des PCJ sont construits sur l'axe des principaux corridors et c'est ainsi que ceux construits entre le Bénin et le Togo mettent à profit la valorisation de la zone transfrontalière entre Hillacondji au Bénin et Aneho au Togo. A terme, ces postes juxtaposés permettront un meilleur contrôle des transports de marchandises et une sécurité des flux des déplacements des personnes.

## 2. La connectivité des villes littorales et l'hinterland de l'UEMOA

L'enclavement est l'une des principales contraintes de développement de l'Afrique au sud du Sahara. L'amélioration de la circulation des personnes et des marchandises dans des espaces fortement enclavés est toujours d'actualité. La zone UEMOA, où 90% des échanges intra-communautaires se font par la

route, n'est pas épargnée surtout que trois Etats membres n'ont pas d'accès direct à la mer (Mali, Burkina Faso, Niger). Encore en 2020, il est regrettable de constater que les capitales de l'Union ne sont pas reliées entre elles par des voies de communications terrestres de même niveau de service ; routes dégradées avec un entretien insuffisant et chemins de fer vétustes. Les liaisons aériennes demeurent embryonnaires avec des coûts de titres de transport qui n'offrent ce mode qu'à quelques privilégiés. De plus, il n'existe toujours pas de vols directs entre toutes les capitales de l'UEMOA, Cotonou-Bamako ou Bissau-Niamey par exemple. Même le cabotage, transport maritime de courte distance, est inexistant malgré le potentiel de plans d'eau qui foisonne dans cet espace. Alors, comment se fait la connexion entre les Etats sans littoral et les principaux ports de l'UEMOA ? Comment les villes du littoral communiquent avec celles du Sahel ? Autant de questions auxquelles cette deuxième partie apportera des réponses.

Les infrastructures de transport ont un rôle central dans le développement de la sous-région en lien avec les ports dont dépendent à la fois les exportations de matières premières et les importations de biens de consommation. La route représente en général le seul moyen d'accès aux zones rurales et constitue le mode le plus flexible et approprié dans la vie économique et sociale des pays de la région Ouest Africaine dont l'UEMOA. Cela justifie que ce mode transport soit le principal sujet de notre analyse même si les infrastructures ferroviaires ne seront pas occultées.

Avec l'appui de la Banque Mondiale, les Etats ont développés dans les années 1980 des réformes structurelles ou institutionnelles et réglementaires afin de moderniser les réseaux de transport. Dans l'espace UEMOA, une des réformes institutionnelles et réglementaires a concerné la mise en place des corridors. La Décision n° 39/2009/CM/UEMOA du 17 décembre 2009 a créé les onze (11) Corridors (tableau 2) pour tout l'espace communautaire de l'Union et en a défini les modalités de gestion.

**Tableau 2 : Les corridors routiers de l'espace UEMOA**

N°	Corridors	Etats traversés
1.	Abidjan – Yamoussoukro – Ferkessédougou – La Léraba – Ouagadougou – Kantchari – Makalondi – Niamey	Côte d'Ivoire, Burkina Faso, Niger
2.	Abidjan – Yamoussoukro – Ferkessédougou – Zegoua – Sikasso – Bougouni – Bamako	Côte d'Ivoire, Mali
3.	Cotonou – Malanville – Niamey – Gao	Benin, Niger, Mali
4.	Cotonou – Tindangou – Ouagadougou – Hérémakono – Bamako	Benin, Burkina Faso, Mali
5.	Lomé – Cinkansé – Koupéla – Kantchari – Makalondi – Niamey – Gao	Togo, Burkina Faso, Niger, Mali
6.	Lomé – Cinkansé – Ouagadougou – Hérémakono – Bamako	Togo, Burkina Faso, Mali
7.	Dakar – Diboli – Bamako – Hérémakono – Ouagadougou – Kantchari – Makalondi – Niamey	Sénégal, Mali, Burkina Faso, Niger
8.	Dakar – M'Pack – Bissau	Sénégal, Guinée Bissau
9.	Bissau – Pirada – Tambacounda – Kédougou – Kita – Bamako	Guinée Bissau, Sénégal, Mali
10.	San Pedro – Odienné – Bougouni – Bamako	Côte d'Ivoire, Mali
11.	Abidjan – Bouna – Gaoua – Po – Ouagadougou – Niamey	Côte d'Ivoire, Burkina Faso, Niger

Source : Décision n° 39/2009/CM/UEMOA du 17 décembre 2009

Chaque corridor de l'Union est géré par un Comité placé sous l'autorité d'un Conseil d'Orientation et sous la supervision de la Commission de l'UEMOA. Depuis 2009, seulement cinq comités de gestion ont été mis en place sur les onze prévus (i- Cotonou-Niamey-Gao, ii- Lomé-Ouaga-Bamako, iii- Dakar-Bissau, iv- Abidjan-Ouagadougou-Niamey et v-Abidjan-Bamako).

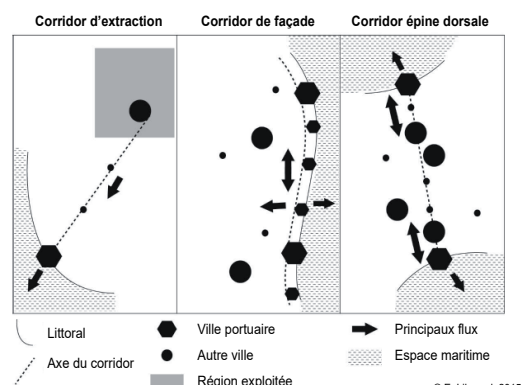
Cette notion de « corridor », très usité dans notre réflexion, mérite d'être éclairée. Elle est associée au développement. Les corridors ont été l'objet de beaucoup de discussions et de projets, d'ampleur variable, parfois pharaoniques. Ils ont été promus par l'ONU et les institutions financières internationales qui les ont favorisés et ont participé à leur mise en œuvre, en collaboration avec les États et de grands opérateurs économiques privés. Leur existence renvoie à de nombreuses questions qui touchent au développement des territoires, à l'organisation de l'espace et qui préoccupent les aménageurs mais aussi les chercheurs en sciences sociales, particulièrement les géographes (J.-L. Chaleard, 2019). Pour E. Libourel (2015), le concept se situe à l'intersection entre approches théoriques développées par les chercheurs et cadre opérationnel du point de vue de certains usages institutionnels.

Dans ses réflexions, E. Libourel dessine trois grands types de corridors et propose une typologie des corridors en fonction de la nature des flux considérés, du type de territoires desservis et du rôle dévolu aux villes et aux ports. En abordant la question de la planification urbaine dans les villes africaines, T. B.

Danvidé (2015, p 38), estime que l'urbanisation donne à la ville les outils nécessaires à son développement et à sa gestion quotidienne.

Les villes ont en effet un rôle prépondérant car, par leur situation nodale, elles pilotent la circulation des richesses et peuvent utiliser le corridor selon trois logiques majeures : la première consiste à extraire des richesses d'un territoire pour les amener vers une ville ou un port, la deuxième permet de relier entre elles des villes portuaires organisées en façade, et la troisième à relier deux façades entre elles en desservant l'intérieur des terres (cf. figure 2).

**Figure 2 : Typologie des corridors de transports**



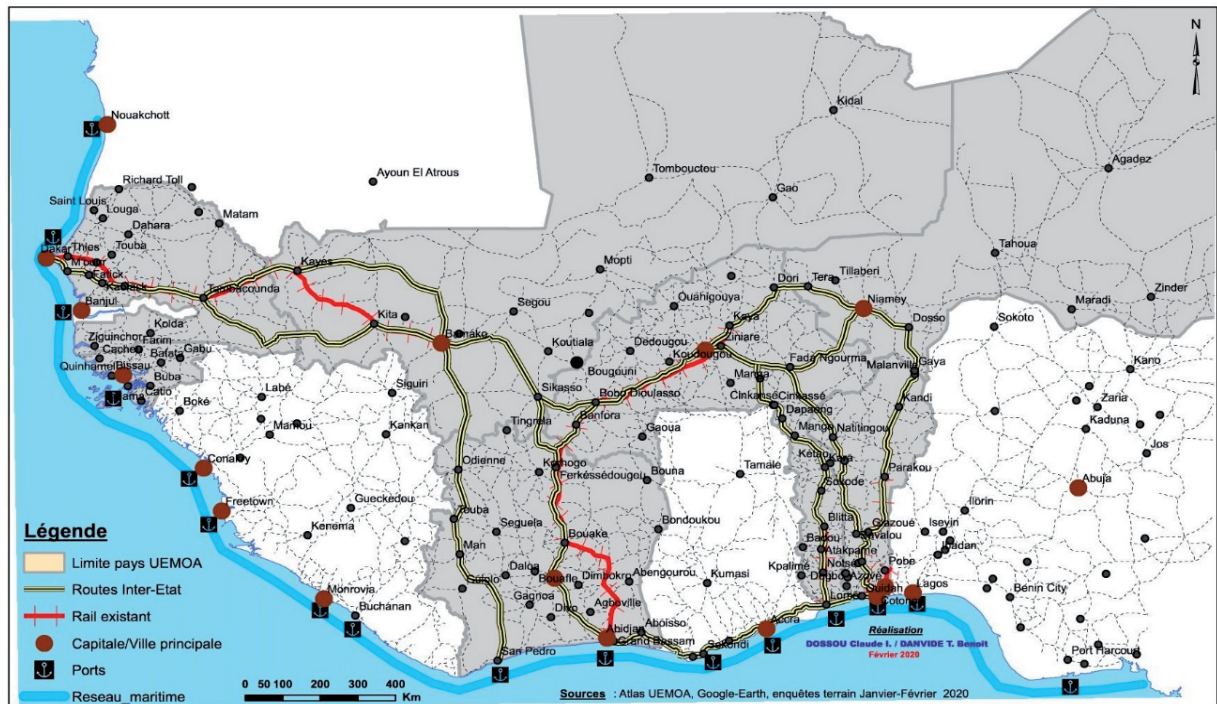
Source : E. Libourel, 2015

Dans l'espace UEMOA et selon la décision de 2009, les corridors sont considérés comme des infrastructures de transport routier traversant au moins deux États membres de l'Union avec comme point de départ ou d'arrivée un port maritime. Avec les éclairages et les considérations de l'UEMOA sur les corridors, trois éléments reviennent fréquemment : le port (point de départ ou d'arrivée de la marchandise), la ville (point nodal ou de rupture de charge) et l'axe de communication en occurrence la route. Les deux premiers types identifiés par E. Libourel (cf. figure 2) expriment bien la situation de l'UEMOA. Le premier type peut être défini comme un corridor d'extraction, dont la fonction principale est de drainer les productions de régions situées à l'intérieur des terres (J. Igué, 2010) vers une ville portuaire pour leur offrir un débouché. Ces corridors aboutissant à des ports et permettant de drainer les richesses d'un territoire ont été mis en place notamment dans le contexte colonial de l'exploitation des richesses de

l'Afrique et de l'Asie. Ces corridors de commerce sont toujours en vigueur, réinvestis dans le cadre de la mondialisation des échanges qui rend l'accès aux ports essentiel pour le développement économique, notamment celui des États enclavés. Un second type identifiable est le corridor de façade, reliant entre elles des villes portuaires le long d'une façade littorale plus ou moins densément urbanisée. Cette description est similaire à la figure 1 caractérisant les formes de littoralisation dans l'espace UEMOA. Le corridor d'extraction, aujourd'hui corridor de commerce, correspond aux axes routiers Sud-Nord, axes

verticaux, qui relient les ports de l'UEMOA et les pays de l'arrière-pays (cf. carte 2). La rangée portuaire de Cotonou à Dakar est assimilable au corridor de façade dans le sillage du corridor Abidjan-Lagos avec une projection vers Dakar le long du littoral (axe horizontal et plus ou moins parallèle au littoral). Dans les deux cas, ces corridors traversent les centres urbains, petits, moyens ou grands des États membres de l'UEMOA. Ces villes traversées sont devenues des carrefours importants qui offrent des services aux différents usagers de la chaîne logistique des transports favorisant ainsi l'économie locale.

Carte 2 : Villes portuaires et leurs connexions avec l'arrière-pays dans l'espace UEMOA



L'accès aux ports de l'UEMOA ne se fait pas seulement par la route mais également par voies ferroviaires même si celles-ci ne peuvent plus répondre à une exploitation moderne, compétitive et rentable. Il y a actuellement six réseaux ferroviaires existants (cf. carte 3) totalisant une longueur de 3 644 km détaillés comme suit :

- Dakar-Bamako-Koulikoro : 1286 km
- Abidjan-Ouagadougou-Kaya : 1260 km
- Pémé - Lomé-Blitta : 350 km
- Cotonou-Parakou : 438 km
- Pobé - Cotonou-Sègbohouè : 168 km
- Niamey - Dosso : 142 Km.

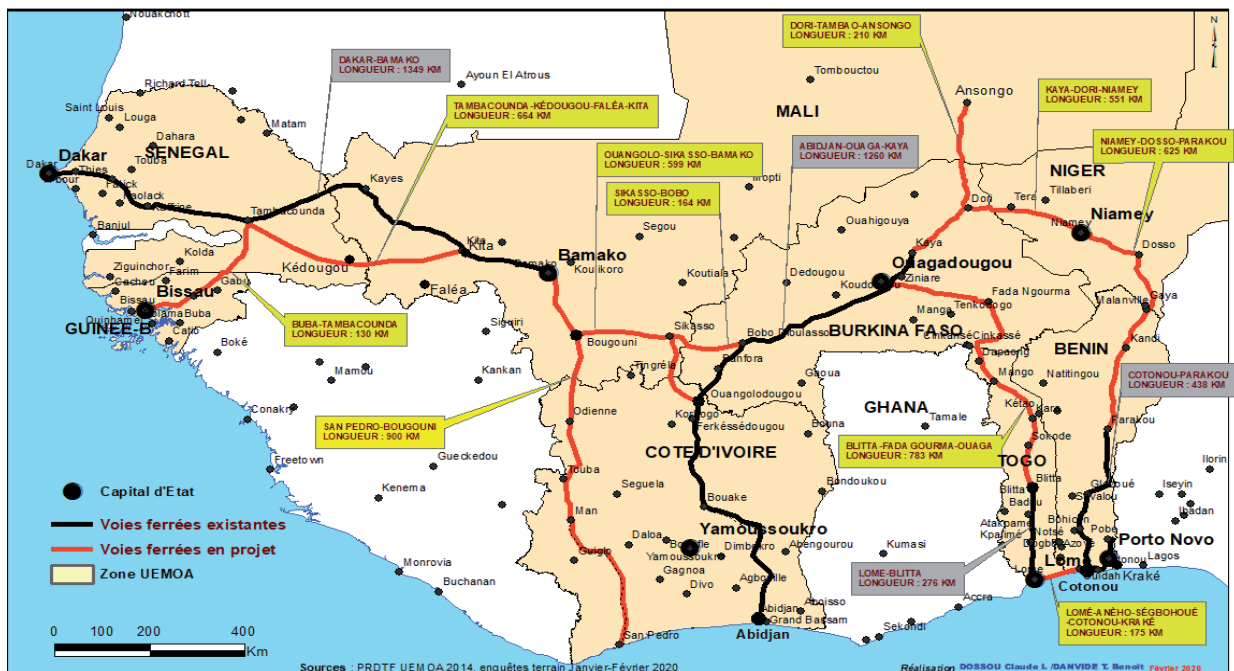
A l'exception de la dernière liaison, ces lignes construites depuis l'époque coloniale avec des caractéristiques géométriques contraignantes sont à voie unique et à écartement métrique. Elles sont aujourd'hui vétustes du fait du déficit d'entretien, de renouvellement et de modernisation. Seule la ligne Abidjan-Ouagadougou est encore fonctionnelle avec deux à trois liaisons par semaine et une vitesse commerciale en-dessous de 60km/heure. Il faut compter plus de 24 heures pour relier Abidjan et Ouagadougou par le train dans des conditions normales de fonctionnement sans obstacles sur le trajet. La ligne Niamey-Dosso construite en 2017 n'a jamais entendu un train siffler.

Le transport ferroviaire dans la zone UEMOA souffre des conflits entre les Etats et concessionnaires privés qui se réservent de réhabiliter et de moderniser les réseaux. La concurrence du transport routier avec le lobbying des transporteurs est également à considérer dans le déclin du chemin de fer. Cependant, le transport des pondéreux (céréales, hydrocarbures, coton, engrais, minerais et produits chimiques) laisse entrevoir des perspectives favorables. L'initiative la plus notable dans ce domaine est le projet de création d'un réseau de chemin de fer sous-régional, la boucle ferroviaire-Lomé-Cotonou-Niamey-Ouagadougou-Abidjan.

Aussi, le programme ferroviaire de l'UEMOA (2014) a pour objectif de construire des tronçons ferroviaires manquants pour réaliser dans l'espace de l'UEMOA les interconnexions avec les voies existantes à réhabiliter et à moderniser (cf. carte 3).

Ainsi, le réseau routier et dans une moindre mesure la voie ferrée assurent la connectivité entre les ports et le réseau des villes de l'UEMOA. Le tableau 3 présente ces axes de communication dans leurs composantes de linéaires, de classification, de principales villes traversées et de niveau de service.

Carte 3 : Réseau ferroviaire existant et projeté dans l'espace UEMOA



**Tableau 3 : Connexions routières et ferroviaires avec les ports de l'espace UEMOA**

N°	Axe routier ou ferroviaire	Classification UEMOA	Classification nationale et principales villes traversées	Niveau de service et Commentaires
1	Cotonou-Niamey Bénin : 732 km Niger : 295 km Total : 1 027 km	Cu10 + section Cu2a Dosso-Niamey	Bénin : RNIE2 (Cotonou-Bohicon-Dassa-Glazoué-Parakou-Kandi-Malanville-Frt) Niger : RN7 (Frt - Gaya-Dosso) + Section RN1 (Dosso-Niamey)	Route en état moyen, praticabilité difficile sur le tronçon Dosso-Gaya (70 km)
2	Cotonou-Ouagadougou Bénin : 645 km Burkina Faso : 377 km Total : 1 022 km	Section Cu10 Cotonou-Dassa+ section non classifiée Dassa-Djougou+Section Cu20 Djougou-Fada Ngourma+Section Cu2a Fada Ngourma-Ouaga	Bénin : RNIE2 (Cotonou-Bohicon-Dassa) + RNIE3 (Dassa-Savalou-Djougou-Natitingou-Frt) Burkina Faso : Section N18 (Frt-Pama-Fada Ngourma) + section N6 (Fada Ngourma-Koupéla-Ouaga)	Route en mauvais état, praticabilité très difficile entre Fada Ngourma et Frontière du Bénin (170 km) Travaux en cours sur le tronçon Djougou-Savalou (230 km)
3	4Abidjan-Ouagadougou (routier) Côte d'Ivoire : 615 km Burkina Faso : 540 km Total : 1 155 km	Section Cu7a Abidjan-Ouangolodougou + Cu7b Ouangolodougou-Bobo + section Cu 2a Bobo-Ouagadougou	Côte d'Ivoire : A3 (Abidjan-Toumodi-Yamoussoukro-Bouaké-Katiolo-Ferkessedougou-Frt) Burkina Faso : Section N7 (Frt-Banfora-Bobo) + N1 (Bobo-Ouaga)	Route en bon état. Liaison autoroutière Abidjan-Yamoussoukro bonne, et extension vers Bouaké en chantier. Réhabilitation quasi achevée entre Bouaké et Ferkessedougou
4	Abidjan-Ouagadougou (ferroviaire) Côte d'Ivoire : 639 km Burkina Faso : 518 km Total : 1 157 km	Section CF2 Abidjan - Ouagadougou	Côte d'Ivoire : Abidjan-Bouaké-Ferkessedougou-Frt Burkina Faso : Frt-Banfora-Bobo-Koudougou-Ouaga	Ligne ferroviaire vétuste, réhabilitation programmée et travaux non encore effectifs
5	Abidjan-Bamako (routier) Côte d'Ivoire : 615 km Mali : 540 km Total : 1 155 km	Cu7a Abidjan-Ouangolodougou-Sikasso + section Cu2a Sikasso-Bamako	Côte d'Ivoire : A3 (Abidjan-Toumodi-Yamoussoukro-Bouaké-Katiolo-Ferkessedougou-Ouangolo) + A300 (Ouangolo-Frt) Mali : Section RN7 (Frt-Sikasso-Bougouni-Bamako)	Route en bon état dans les 2 pays
6	San Pedro-Bamako (routier) Côte d'Ivoire : 785 km Mali : 292 km Total : 1 077 km	Section Cu1 San Pedro-Man + section Cu6 Man-Bougouni + Section Cu2a Bougouni-Bamako	Côte d'Ivoire : A6 et A7 (San Pedro, Man, Odiéné-Frt) Mali : RN9 (Frt-Bougouni) + Section RN7 (Bougouni-Bamako)	Route en bon état coté Mali et en travaux coté Côte d'Ivoire
7	Dakar-Bamako par le nord (routier) Sénégal : 634 km et Mali : 726 km Total : 1 360 km Sénégal : 817 km Mali : 443 km Total : 1 260 km (par le sud)	Section Cu1 Dakar-Kaolack+Section Cu2a Kaolack-Tambacounda-Bamako (Par le Nord) A partir de Tambacounda, Cu2b, Tambacounda-Kati-Bamako (par le Sud)	Sénégal: N1 (Dakar-Kaolack, Kaffrine-Tambacounda-Frt) Mali : Section RN1 (Frt-Kayes-Bamako) par le nord Section RN24 (Frt-Kati-Bamako) par le sud	Route en bon état par le sud, par le nord tronçon dégradé au Mali
8	Dakar-Bamako (Ferroviaire) Sénégal : 634 km Mali : 652 km Total : 1 286 km	Section CF3 Dakar-Kayes-Bamako	Sénégal: (Dakar-Kaolack, Kaffrine-Tambacounda-Frt) Mali : (Frt-Kayes-Bamako) par le nord	Ligne ferroviaire vétuste, non fonctionnelle, réhabilitation programmée et travaux non encore effectifs
9	Lomé-Ouagadougou Togo : 675 km Burkina Faso : 300 km	Cu9 Lomé-Koupéla + section Cu2a Koupéla-Ouaga	Togo : N1 (Lomé-Notsé-Atakpamé-Kara-Mango-Dapaong-Frt)	Route en bon état

Sources : PACITR (2001), PRDTF (2014), Dossou (enquêtes de terrain, 2020) - Cu = Corridor de l'Union, CF= Corridor Ferroviaire

La desserte des ports assurée par les transports terrestres plus ou moins de bonne praticabilité ne résout pas la contrainte d'accessibilité. L'accès à l'enceinte portuaire continue d'être un véritable challenge pour les véhicules de transport de marchandises tant la traversée des villes et la congestion même du site portuaire sont toujours des problèmes dans la zone UEMOA. L'exemple du port de Dakar, par ailleurs semblable à la situation d'Abidjan et de Cotonou, en est une belle illustration. L'accès au port se fait par la route nationale n°1 et l'autoroute à péage A1 (Dakar-Diamniadio). Ces deux options qui servent d'entrée/sortie à la ville de Dakar sont très congestionnées aux heures de pointe liées au mouvement pendulaire (X. Godard, 2002) des populations. Cette situation rend difficile la traversée du centre urbain par les deux milles camions de marchandises qui rentrent au Port de Dakar tous les

jours et impacte négativement la performance de cette place portuaire. Pour améliorer la situation, désengorger le port de Dakar et surtout conserver puis accroître sa part de marché avec le Mali dont il assure actuellement 65% du trafic maritime, le Sénégal ambitionne la modernisation de ses infrastructures portuaires et ferroviaires ainsi que l'extension de son réseau autoroutier.

En termes de perspectives et de développement de l'infrastructure portuaire, le Port Autonome de Dakar a plusieurs projets pour améliorer sa compétitivité. La nouvelle zone pour le développement économique et industriel du Sénégal, la Petite-Côte entre Bargny et Ndayane, abritera deux projets portuaires d'envergure avec l'opérateur portuaire émirati DP World. Il est prévu la construction du futur port multifonctionnel de Ndayane, à 50 km au sud-est de la capitale et du nouveau port minéralier de Bargny, localisé à Sendou à 32 km de Dakar. La zone économique spéciale, initiée par l'Etat du Sénégal, comprend un véritable port à sec à proximité de l'aéroport et sur le corridor routier en direction de l'intérieur du pays et de Bamako. Cette zone économique spéciale inclut aussi la construction d'une ligne de chemin de fer 750 km pour le transport du minerai de fer du Sénégal oriental vers le port de Bargny.

Par ailleurs, le port de Lomé un peu plus au Sud ne dispose pas de desserte ferroviaire et s'ouvre sur un corridor routier de qualité pour la desserte de Burkina Faso et du Niger. La traversée de la capitale a été facilitée par l'aménagement d'une voie de contournement de la ville de Lomé. Cette voie express (une 2x2 voies de 14,1 km) a permis, dès 2015 en phase 1, aux camions qui sortent du port de rallier sans passer par le centre-ville, la sortie nord de Lomé. La phase 2 du projet, permet d'atteindre les Postes de Contrôle Juxtaposés de Noéppé, à la frontière du Ghana, à 21 km du port, sur le tracé projeté de l'autoroute Abidjan-Lagos. Ainsi, la ville de Lomé est épargnée des embouteillages et désagréments causés par les milliers de va-et-vient des camions qui fréquentent quotidiennement le port. Cette situation et la bonne praticabilité du corridor routier expliquent en partie les bonnes performances actuelles du port de Lomé en terme de trafic global (22,61 millions de tonnes en 2019) ; appréciable quand on sait qu'Abidjan, port

majeur de l'UEMOA, est à 25,8 millions de tonnes, Dakar à 15,37 millions de tonnes et Cotonou à 10,09 millions de tonnes. La concurrence entre les ports de la zone UEMOA qui convoitent le même hinterland contraint chaque pays à offrir de meilleurs services portuaires dans le but d'améliorer sa compétitivité et de se positionner de façon avantageuse face aux grands enjeux du continent et du monde.

## Conclusion

La recherche met en lien une analyse des relations entre les villes portuaires et les réseaux de transport de l'hinterland. En s'appuyant sur les réalités de la connectivité des villes portuaires et les réseaux routiers et ferroviaires, l'étude analyse la façade maritime ouest africaine et fait ressortir une catégorisation des villes (ville capitale, ville régionale d'encadrement administratif, ville-marché). La façade maritime de l'Afrique de l'ouest en général et en particulier celle de l'UEMOA offre une opportunité pour une connexion gagnante-gagnante avec le monde. Cela dépend de la capacité de ce littoral à capter le flux de marchandises qui augmente de plus en plus avec la mondialisation.

La future mise en route de la zone de libre échange du continent africain (Zleca) favorisera cette augmentation. Pour répondre à cette demande, les ports de l'UEMOA doivent être modernisés et offrir des services portuaires de qualité afin d'accroître leur performance. Cela passe par une bonne connectivité entre le littoral et son l'hinterland. D'où la nécessaire diversification des chemins d'acheminement/approvisionnement de marchandises à travers le renforcement des corridors routier existant Sud-Nord et la création des routes d'interconnexion Est-Ouest. Les villes traversées doivent également être à niveau et profiter de l'opportunité qu'offrent ses milliers d'usagers de la chaîne logistique des transports.

Cet article présente les formes de littoralisation et la catégorisation des villes qui caractérisent l'espace UEMOA. Ces villes, point nodal du réseau de transport, avec pour centralité les villes portuaires, ont permis d'appréhender la connectivité de la façade maritime avec les autres zones à l'intérieur des terres de l'espace UEMOA. Les échanges intra-communautaires se font à 90% par la route. Le réseau ferroviaire est obsolète et les liaisons aériennes demeurent embryonnaires avec des coûts de transport

élevés. Ainsi, le transport par la route constitue le mode le plus flexible et accessible au regard de la vie économique et sociale de la région.

## Références Bibliographiques

ANOHI (K. P.) et POTTIER (P) (coord.), 2008, Géographie du littoral de la Côte d'Ivoire, Coopération Interuniversitaire Cocody-Abidjan/Nantes, 323 p.

BUSSIERE (Y.), MADRE (J.L), 2002, Démographie et transport : villes du nord et villes du sud, Paris, Harmattan, 447p.

CATHERINE (F. V.) et GODIN (L.), 1997, L'avenir des villes Africaines : Enjeux et priorités du développement urbain. Banque Mondiale, Washington, 178 p.

CHALEARD (J-L.), 2019. « Corridors et circulations au temps de la mondialisation », EchoGéo [En ligne], 49 | mis en ligne le 25 octobre 2019, consulté le 20 mars 2020. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/18156>

CHALINE (C.), 2007, Les nouvelles politiques urbaines : Une géographie des villes. Paris, Collection Carrefours, Edition Ellipses.

CNUCED, 2015, Etude sur les transports maritimes. Publication des Nations Unies, CNUCED, Palais de Nations, Genève, 143 p.

DANVIDE (T., B.), 2015, La gouvernance des politiques de planification urbaine et gestion des inondations à Cotonou. Thèse de doctorat unique en cotutelle internationale, Université d'Abomey-Calavi /Université Paris 8 Saint-Denis, Urbanisme et gestion de l'environnement, 262 p.

DOSSOU (C., I.), 2021, Ports, corridors de transport et aménagement du territoire dans l'espace UEMOA. Thèse de doctorat, Université de Nantes. Aménagement Régional et Transport, 350 p.

GODARD (X), 2002, Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif, Paris, Karthala-INRETS, 408p.

GOHOUROU F., DESSE M., AHUA E-A., 2019, Dynamique des acteurs de l'économie informelle autour des ressources en eau de la ville de San-Pedro (Côte d'Ivoire). Aménagement du territoire au service du développement Durable. Laboratoire d'Aménagement du Territoire, d'Environnement et du Développement

Durable (LATEDD), Oct 2019, Abomey-Calavi.

IGUE (J), 2010. « Les nouvelles stratégies de développement territorial en Afrique de l'Ouest ». In *Maîtrise de l'espace et développement en Afrique : Etat des lieux*, sous la direction de John O.Igué, Kengne Fodouop et Jérôme Aloko-N'Guessan, Kartala, pp 209-222.

LIBOUREL (E.), 2015, *Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement*. Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris-Est. Français.

MIOSSEC (J.M), 2019, *Le désenclavement portuaire de l'Afrique du Nord de l'Equateur : enjeu du XXIe siècle dans un contexte de conteneurisation-mondialisation et de tensions géopolitiques*, 252 | 2019 Norois.

MTPS, Artelia, Ecorys, 2017, *L'étude pour la préparation du schéma directeur maritime portuaire de la CEDEAO*. Rapport de diagnostic, 348 p.

UEMOA (2014), *Atlas régional du développement de l'espace communautaire de l'union économique et monétaire ouest africaine*, 217p.





# RECONFIGURATION URBAINE ET PORTUAIRE SUR LA FAÇADE ATLANTIQUE DU CAMEROUN : ENTRE KRIBI ET DOUALA

**Philippe MBEVO FENDOUNG**, Université de Yaoundé 1,  
CFRD-SHSE, Doctorant en géographie physique ;

**Eric VOUNDI**, Université de Yaoundé 1, CFRD-SHSE ;

**Jacques MABOUONG**, Mission d'Étude  
pour l'Aménagement de l'Océan (MEAO-Kribi)

**Mesmin TCHINDJANG**, Université de Yaoundé 1,  
Département de Géographie,

Professeur titulaire des Universités

**Aurelia Hubert FERRARI**, Université de Liège,  
Département des Sciences et gestion de

l'environnement, UR SPHERES, Arlon, Belgique

**Auteur correspondant : Philippe MBEVO FENDOUNG**

## RÉSUMÉ

La construction du Port Autonome de Kribi (PAK) est l'une des réalisations les plus importantes au Cameroun en ce XXI<sup>e</sup> siècle. Son implantation a induit des mutations considérables tant sur son environnement urbain immédiat (Kribi) que sur certaines villes portuaires du Cameroun comme Douala. Kribi connaît de ce fait une croissance à la fois démographique et spatiale qui se traduit par une augmentation de la population et un étalement urbain spectaculaire.

Cette proposition examine les reconfigurations urbaines et portuaires sur la côte Atlantique du Cameroun, entre Kribi et Douala, avec la construction du port autonome de Kribi (PAK) comme principal déclencheur. Il est question au niveau de Kribi, de faire une analyse de l'extension urbaine entre 1984 et 2020 (période pré et post construction) et leurs répercussions sur la dynamique spatiale et sociodémographique in situ. Elle voudrait aller au-delà des mutations palpables pour appréhender les déterminants politiques voir géostratégiques, en analysant la situation actuelle du PAK par rapport à Port Autonome de Douala (PAD) et les autres ports de la Sous-Région (Lagos, Lomé...). Les images satellites de type Landsat et Google Earth sont utilisées pour apprécier l'évolution spatiale de la ville de Kribi et du port. Les images Landsat ont fait l'objet d'une classification supervisées sous Erdas Imagine® suivant l'algorithme de maximum de vraisemblance, et les

images Google Earth de résolution plus fine (0,5 m) viennent justifier cette expansion urbaine de Kribi. Le logiciel ArcGis® 10.7.1 est utilisé pour les analyses SIG. Les entretiens sont conduits auprès des autorités portuaires. Il apparaît qu'entre 2004 à 2020, l'urbanisation est galopante à Kribi. Enfin des observations de terrain sont menées sur le littoral kribien pour visualiser les différentes transformations apparaissant sur les images satellites. Il en découle que la superficie de la ville est passée de 185 ha en 2004, à 296 ha en 2016 et 2382 ha en 2020. La dégradation environnementale s'est aussi accentuée autour du PAK. La population de la ville de Kribi s'est accrue à un rythme annuel moyen de 6,1 % entre 1987 à 2005, Cette tendance s'intensifie depuis la construction du Port avec ses 20 000 emplois en cours de création. Les répercussions au niveau de Douala sont avérées : le tonnage de marchandises a considérablement baissé même s'il reste le principal port du Cameroun. Des travaux d'aménagement de nouveaux sites (Bonabéri), de dragage permanent et d'enlèvement des épaves de bateaux y sont menés pour accroître sa compétitivité. Au regard de la qualité des acteurs impliqués dans le trafic au PAK, il occupe déjà une place de choix dans le circuit maritime du Golfe de Guinée et devient un concurrent de choix pour les ports de Lomé, Cotonou...

**Mots clés:** Reconfiguration urbaine et portuaire, Façade Atlantique, Cameroun, Kribi, Douala

## ABSTRACT

The construction of the Autonomous Port of Kribi (PAK) is one of the most important achievements in Cameroon in the 21st century. Its establishment has induced considerable changes in its immediate urban environment (Kribi) as well as in certain port cities of Cameroon such as Douala. Kribi is therefore experiencing both demographic and spatial growth, resulting in an increase in population and spectacular urban sprawl.

This proposal examines the urban and port reconfigurations on the Atlantic coast of Cameroon, between Kribi and Douala, with the construction of the autonomous port of Kribi (PAK) as the main trigger. The aim is to analyze the urban expansion of Kribi between 1984 and 2020 (pre- and post-construction period) and its repercussions on the spatial and socio-demographic dynamics in situ. It would like to go beyond the palpable mutations to apprehend the political and geostrategic determinants, by analyzing the current situation of the PAK in relation to the Autonomous Port of Douala (PAD) and the other ports of the sub-region (Lagos, Lomé...). Landsat and Google Earth satellite images are used to assess the spatial evolution of the city of Kribi and the port. The Landsat images were subjected to a supervised classification under Erdas Imagine® following the maximum likelihood algorithm, and the Google Earth images of finer resolution (0.5 m) justify this urban expansion of Kribi. ArcGis® 10.7.1 software is used for GIS analysis. Interviews were conducted with port authorities. It appears that between 2004 and 2020, urbanization is rampant in Kribi. Finally, field observations were conducted on the Kribi coastline to visualize the various transformations shown on satellite images. The result is that the surface area of the city has increased from 185 ha in 2004 to 296 ha in 2016 and 2382 ha in 2020. Environmental degradation has also increased around KAP. The population of the city of Kribi grew at an average annual rate of 6.1% between 1987 and 2005. This trend has intensified since the construction of the Port with its 20,000 jobs being created. The repercussions for Douala are clear: the tonnage of goods has dropped considerably, even though it remains Cameroon's main port. Work to develop new sites (Bonabéri), permanent dredging and removal of shipwrecks are being carried out to increase its competitiveness. In view of the quality of the actors involved in the traffic at PAK, it already occupies a place of choice in the ma-

ritime circuit of the Gulf of Guinea and is becoming a competitor of choice for the ports of Lome, Cotonou...

**Key words:** Urban and port reconfiguration, Atlantic coast, Cameroon, Kribi, Douala

## INTRODUCTION

Dans l'histoire de l'humanité, l'ouverture à la mer a toujours constitué un enjeu important tant en termes d'accès aux ressources, d'exploration du monde extérieur et lointain que de commerce et d'échanges entre les peuples. Elle a également été d'une importance capitale dans la naissance de grandes villes dans le monde. Elle a facilité la traite négrière par les voies de transport des esclaves etc. Aujourd'hui encore, les zones côtières sont au centre d'une multitude d'enjeux et sont, à ce titre, sujettes à d'importantes modifications. Pour quasiment tous les pays, l'accès à la mer structure les perspectives géostratégiques et donc politiques, le développement économique (commerce et échanges maritimes, pêche, hydrocarbures, tourisme (Etoga & Dénamsékété, 2019). Seulement, les mutations qui en découlent sont parfois, sources de dégradation de l'environnement et de transformation du paysage (Mbevo et al., 2018).

Kribi, depuis ses origines, laissait déjà apparaître les stigmates de ce qu'il allait devenir. L'amorce de son urbanisation s'est faite avec une configuration de ville comptoir, comme la plupart des cités coloniales africaines (Fomben, 2019). Depuis le début des années 1990, Kribi connaît un essor nouveau, avec l'afflux de touristes internationaux attirés par les nombreux atouts naturels à l'instar de la plage de Ngoye, les chutes de la Lobé, les tortues marines d'Ebodjé et grâce à ses hôtels et bâtiments coloniaux « pieds dans l'eau » (Tchindjang et Etoga, 2014). Sur cet espace côtier, l'État du Cameroun a entrepris des projets et de « grandes réalisations ». L'avènement du port autonome de Kribi (PAK) est ainsi l'aboutissement de l'un des multiples projets de l'État du Cameroun, consigné dans le document de politique générale le Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE) et la Vision-2035 (MINEPAT, 2009a ; 2009b).

Depuis 2008, le début des travaux de construction du Port Autonome de Kribi (PAK), dessine une nouvelle dynamique. Aussi, Kribi aime-t-elle pour des

raisons variées, les populations d'origines diverses. Une ruée humaine est donc centrée sur Kribi, avec des projections qui situent la population à 316 000 en 2035, selon la Communauté Urbaine de Kribi (CUK, 2013 ; 2015), contre 59 928 habitants juste deux ans avant le début des travaux sus mentionnés (BU-CREP, 2005). On se trouve ainsi dans une situation où l'urbanisation est dictée par les activités portuaires avec le Complexe Industriel Portuaire de Kribi (CIPK) comme principal déclencheur de cette dynamique. La réalisation de ce grand projet au front de l'Atlantique est venue dynamiser les perspectives économiques de la ville de Kribi et la positionner comme le principal pôle industrialo-portuaire du Cameroun, au détriment des anciennes grandes villes portuaires que sont Douala et Limbé. Suivant les études de la Mission d'Étude pour l'Aménagement de l'Océan (MEAO 2002 ; 2016), Kribi s'inscrit dans une perspective de « ville nouvelle ». Ce développement s'accompagne de la mise en place d'un important corridor routier qui permettra de relier Kribi à son hinterland (notamment Ebolowa), la cité économique de Douala, mais aussi à certains pays voisins comme la Guinée Équatoriale. Ce port de Kribi (PAK), qui est un pan de la politique des « grandes réalisations » (MINEPAT, 2011) du Cameroun va ipso facto consolidé l'influence géostratégique du Cameroun dans le Golfe de Guinée, face aux grands ports de Pointe Noire à Congo, du Nigéria, d'Abidjan, de Lomé...

Face à cette fulgurante ascension du PAK, le Port Autonome de Douala (PAD) se réajuste, même si en l'état actuel, le tonnage de marchandise traité par le PAD reste largement supérieur à celui du PAK. Le PAD est situé dans l'estuaire du Wouri, et a initié des aménagements et la promotion de bonnes

pratiques : décongestion des quais dans le cadre d'un projet d'enlèvements des épaves de bateaux (une centaine), l'aménagement de nouveaux quais du côté de Bonabéri, l'acquisition des dragues pour améliorer la profondeur du chenal, la signature des accords de coopération et de partenariat avec certains ports européens et la lutte contre la corruption.

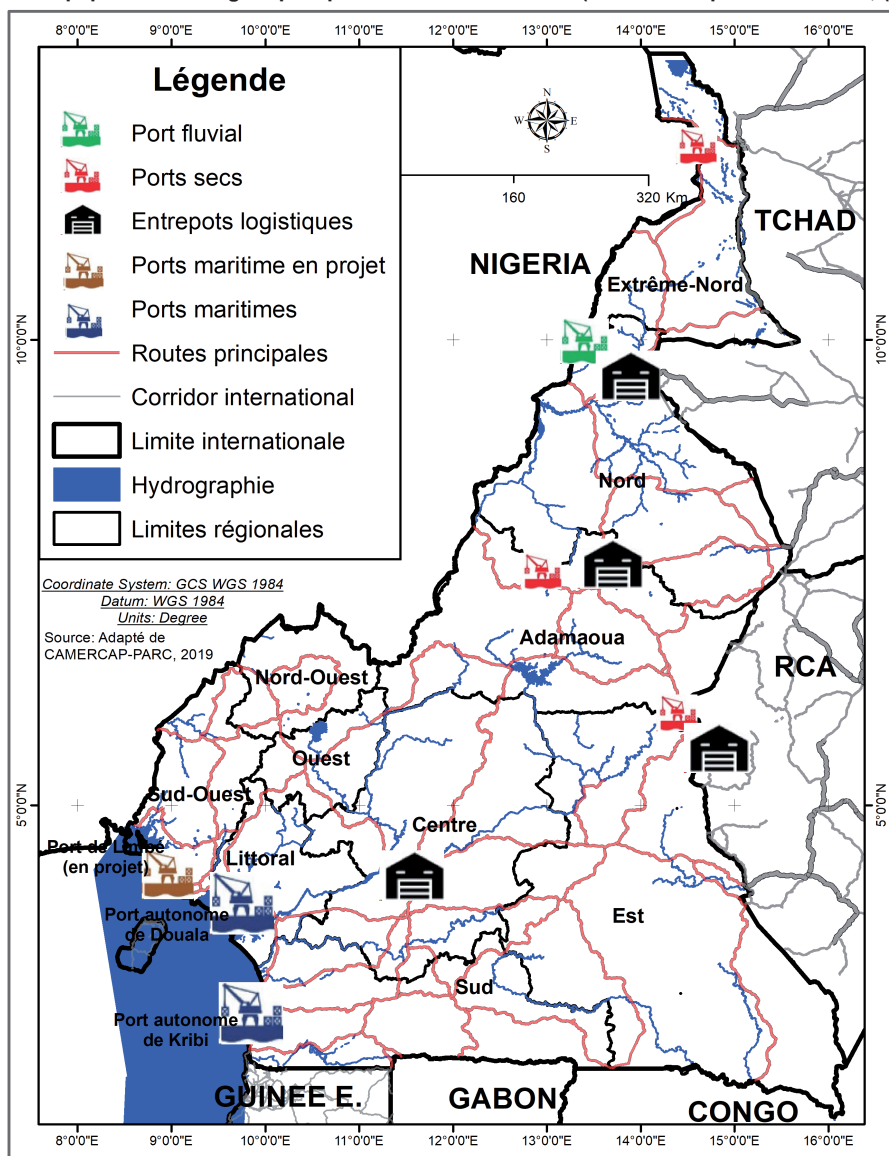
Ce travail entend s'appuyer sur le traitement des images satellites, les observations de terrain et les entretiens pour examiner les reconfigurations urbaines et portuaires sur la côte Atlantique du Cameroun, entre Kribi et Douala, avec la construction du port autonome de Kribi (PAK) comme principal déclencheur. L'influence géostratégique du Cameroun dans le golfe de Guinée est analysée au travers les acteurs et partenaires internationaux du PAK.

## **I- PRÉSENTATION DU CONTEXTE PORTUAIRE CAMEROUNAIS ET DE LA ZONE D'ÉTUDE**

### **I-1- Contexte portuaire national camerounais**

Le Cameroun dispose d'une gamme variée d'équipement portuaire et d'installations logistiques (figure 1). On distingue les ports secs (Régions de l'Extrême-Nord, Adamaoua et Est), un port fluvial (Région du Nord), deux ports maritimes à Douala et Kribi (Régions du Littoral et du Sud respectivement) et un troisième en cours de construction à Limbé (Région du Sud-Ouest). À côté de ceci, il y a quatre entrepôts logistiques (figure 1). Ce dispositif portuaire et logistique fait du Cameroun le plus grand pays portuaire de la sous-Région Afrique Centrale (MINEPAT, 2019).

Figure 1: Équipements et logistiques portuaires du Cameroun (Source: adapté du MINEPAT, (2019).



## I-2- Présentation des villes portuaires de Kribi et de Douala

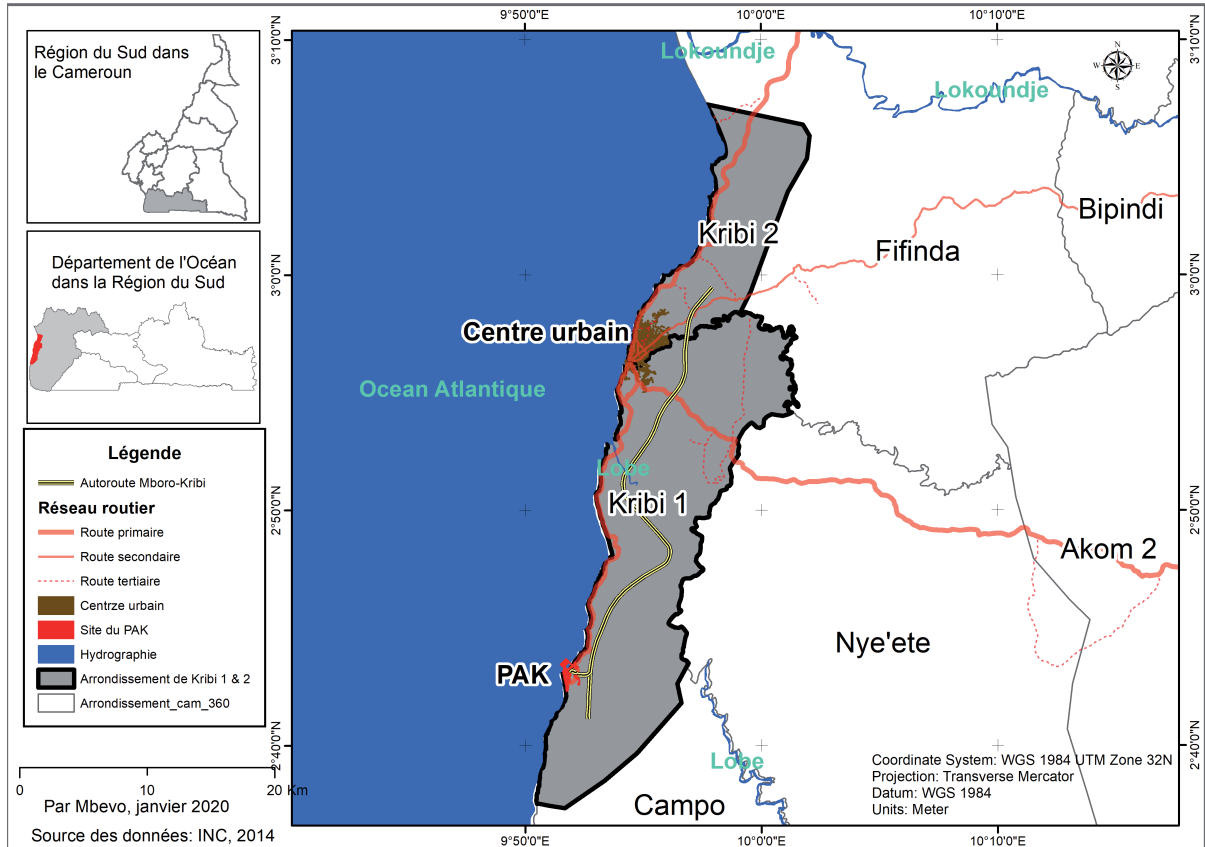
La ville côtière de Kribi est située dans le golfe de Guinée à l'embouchure des fleuves Kienké et Lobé. Elle fait partie de la Région du Sud-Cameroun, et du Département de l'Océan dont elle est le chef-lieu. Ville coloniale, Kribi fait partie des premières villes ayant bénéficié d'une certaine organisation administrative. La ville de Kribi s'étend sur les communes de Kribi 1er et Kribi 2ème (figure 2).

Kribi est l'une des villes qui a presque multiplié par quatre l'effectif de sa population entre 1976 et 2005, passant de 11 261 habitants à 59 928, respectivement. Une estimation en 2015 la situe à 104 323 habitants (CUK, 2015). Entre 1885 et 1891, elle est administrée dans le cadre de ce qui est connue comme la « phase côtière » des opérations coloniales (Bahuchet, 2010). Les premiers habitants de la ville de Kribi sont les Batanga, les Mabi et les Bagiyeli. L'histoire de la ville de Kribi est marquée par la déportation du peuple Batanga en 1914 pour un exil de deux ans dans les Régions du Sud-Ouest actuel, sur les flancs du Mont Cameroun.

Le Complexe Industriel-Portuaire de Kribi (CIPK) est situé sur une réserve foncière de 26 000 ha au sud de la ville de Kribi classée dans le domaine artificiel public de l'État. Le site du PAK (au village Mboro) bénéficie d'une bonne profondeur (16 m) favorisant l'accostage des navires avec un tirant d'eau

suffisamment important. Le complexe est délimité physiquement, à l'Est par le fleuve Lobé, à l'Ouest par l'Océan atlantique. Au Nord et au Sud, les limites n'ont pas de matérialisation physique et sont purement administratives.

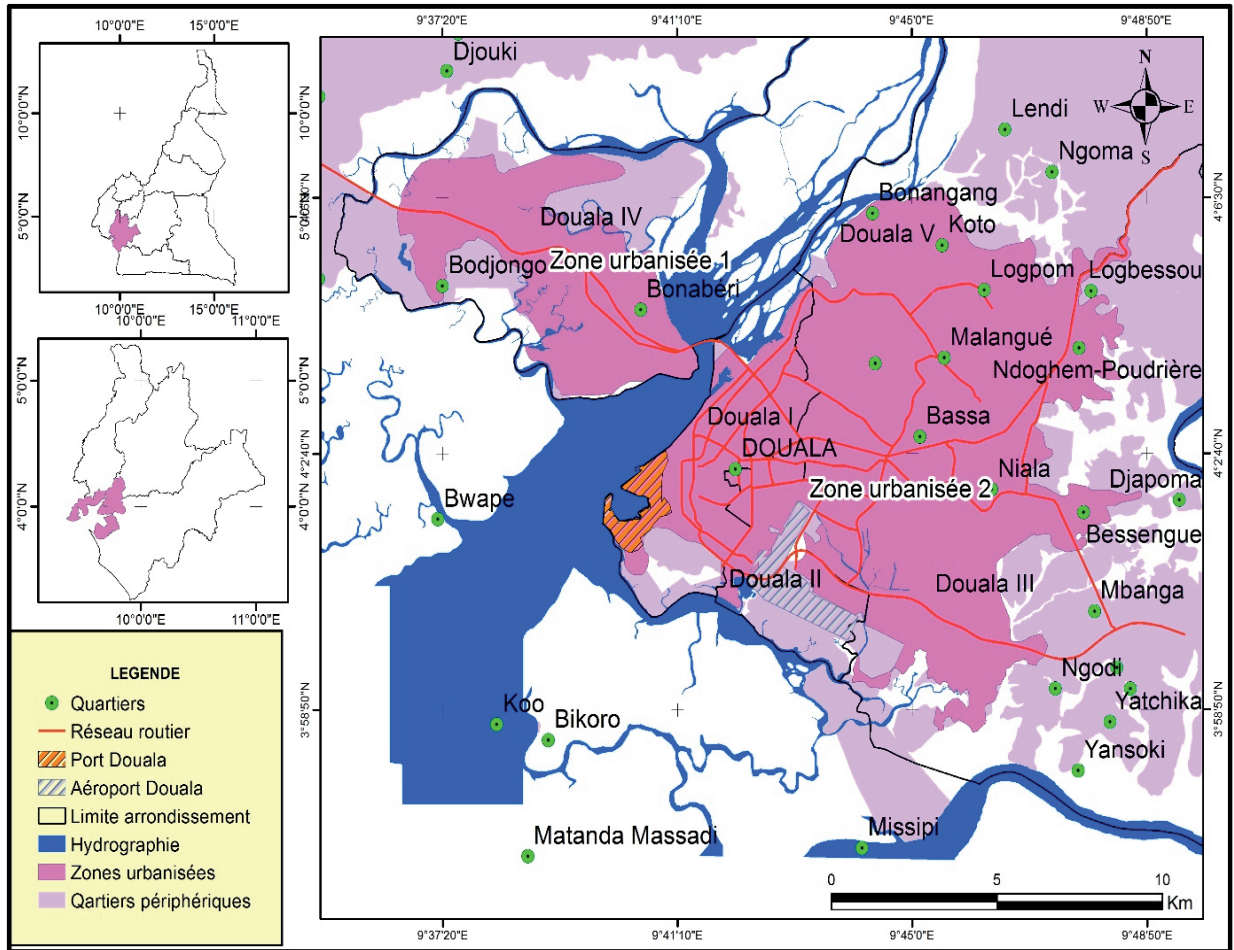
Figure 2 : Localisation de la ville de Kribi



La ville de Douala quant à elle s'étend entre 3°56'50" et 4°6'30" de latitude Nord et 9°37'20" et 9°45'0" de longitude Est. Elle occupe environ 18 000 km<sup>2</sup> de superficie et une population urbaine de près de 1 907 479 habitants d'après le troisième recensement général de la population (BUCREP, 2005). Cette ville est en même temps la capitale économique du Cameroun, eu égard au tissu industriel important qu'elle dispose. On y trouve aussi le plus grand et

vieux port du Cameroun : le port autonome de Douala (PAD). Cette situation justifie la forte attractivité dont elle fait preuve. En effet, la population de Douala est sans cesse croissante. C'est la raison pour laquelle le paysage urbain de cette ville est sans cesse dynamique. Le phénomène de périurbanisation y est très marqué, avec un front très actif en direction du Nord de la ville (figure 3).

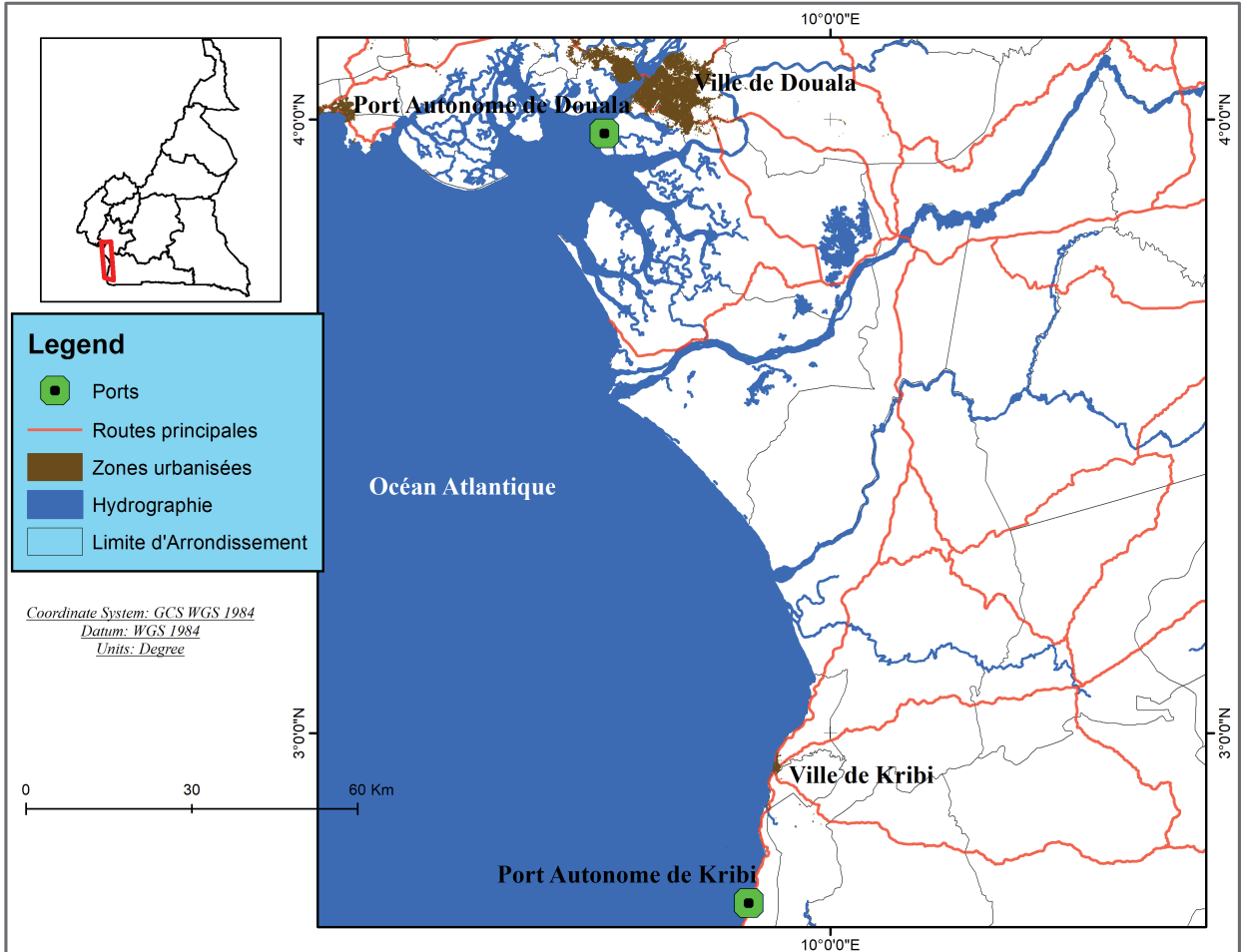
Figure 3 : Localisation de la ville de Douala



La ville portuaire de Kribi est située à une distance de 180 km au Sud de celle de Douala (figure 4) et à proximité des principaux sites miniers du Cameroun.

Ce nouveau port est doté d'un quai de 700 mètres et d'une plateforme de 32 hectares pour un tirant d'eau de 16 mètres.

Figure 4: Position des deux villes portuaires de Douala et Kribi.



## II- DEMARCHE METHODOLOGIQUE

Ce travail a bénéficié d'une démarche méthodologique intégrant les observations de terrain, les entretiens et l'analyse des images satellites de type Landsat de la ville (des années 1984, 2004, 2016 et 2020), mais aussi Google Earth (années 2013, 2016 et 2019 pour ce qui est de la zone du PAK, et 2013 et 2018 pour le centre urbain de Kribi).

### II-1- Les observations de terrain

Les premiers travaux de terrain ont lieu en août 2018 et ont pris en compte toute la bande côtière entre Kribi et Campo. Pendant cette étape, des observations sont faites sur le degré de transformation et d'aménagement de l'environnement. Des levées GPS sont effectuées pour corriger la classification des images, ainsi que les prises de vue. Une

dernière campagne est faite tout récemment en mai 2019, dans le cadre du stage d'un mois effectué à la Mission d'Étude pour l'Aménagement de l'Océan (MEAO). Les observations de terrain portent principalement sur les différents aménagements effectués entre la ville de Kribi et le site du PAK. On est ainsi en face d'une situation d'aménagement impulsée par les activités portuaires, mais totalement planifiée.

### II-2- Traitement des images satellites.

La méthode de traitement est celle généralement appliquée en télédétection. Elle va de l'acquisition des images à la production des cartes d'occupation du sol et leur validation sur le terrain. Les images retenues sont celles de 1984, 2004, 2016 et 2020 (tableau 1). Le traitement est fait à l'aide du logiciel Erdas® imagine, version 2014. Des corrections radiométriques sont effectuées sur les images,

notamment celle de 2016 et 2020 (codée sur 16 bits et qui est converti en 8 bits afin de la rendre compatible avec celles de 1984 et 2004). Après assemblage des bandes, une image multi spectrale est obtenue. Celle-ci a donné lieu à une classification avec comme algorithme le maximum de vraisemblance. Par la suite, une visite de terrain est effectuée pour vérifier et valider la classification. Des levés GPS sont effectués et utilisés pour corriger la classification.

**Tableau 1: Caractéristiques des images Landsat**

Date	Path & Row	Résolution	Radiométrie	Capteurs	Saison de prise de vue
1984/03/02	186 058	30 m	8 bits	TM	Sèche
2004/02/01	LE7 186 058	30 m	8 bits	ETM	Sèche
2016/03/31	LC08 186 058	30/15 m	16 bits	L8	Sèche
2020/03/05	LC08 186 058	30/15 m	16 bits	L8	Sèche

### **II-3- Entretien avec les responsables du PAK, de la mission pour l'aménagement de l'Océan (MEAO) les autorités portuaires de Douala**

L'entretien avec un responsable du PAK a lieu en mai 2019. Pendant la même période, nous avons eu un autre entretien avec un responsable de la cellule de Cartographie de la MEAO (Mr Maboung Jaques) qui est revenu sur les différentes phases de la construction du PAK, ses avancées et ses mérites. Face à la non disponibilité du Directeur du PAD, une fiche d'entretien a été déposée le 10/11/2019, laquelle a été remplie puis retournée.

## **III- RÉSULTATS**

### **III-1 Le PAK, une réalisation futuriste sur la côte Atlantique camerounaise**

Le projet de construction de ce port (qui est à sa phase 2/4) consiste dans le développement du Complexe Industriel-Portuaire de Kribi (CIPK), et comprend la construction du Port en eau profonde de Kribi, l'aménagement et le développement des zones industrielles et logistiques ainsi que la ville nouvelle qui pourrait abriter plus de 100 000 personnes lorsque le port commercial aura atteint sa pleine activité.

Les phases prévues ultérieurement devraient voir se réaliser des opérations importantes, selon un calendrier logiquement dépendant des échéances des opérateurs économiques. Ces projets ont connu des évolutions négatives pour certains d'entre eux, évolutions qui pourraient retarder de manière importante la construction de certains terminaux.

Toutefois, la construction du PAK a bénéficié de certains atouts par rapport à d'autres projets de grandes envergures (encadré 1).



### **Encadré 1 : Détail sur l'historique de la construction du PAK, son emprise spatiale et ses aménagements connexes**

Un projet à une vitesse grand V

Ce projet est réalisé à une vitesse à nulle autre pareil au Cameroun. Quelques dates historiques permettent de mieux comprendre :

- 2005 : Réalisation d'une étude de faisabilité pour l'aménagement d'un port en eau profonde au Sud de Kribi ;
- 2008 : Décision du gouvernement camerounais de réaliser le projet de construction d'un port en eau profonde à Mboro ;
- Décret 2010/323 du 14 octobre 2010 du président de la République signé une année plus tôt, dé-clarant d'utilité publique une superficie globale de 26 000 ha pour les travaux nécessaires aux aménagements du CIPK ;
- Décret N°0119/PM du 28 novembre 2011, portant création du comité de pilotage du CIPK ;
- 2011 : Signature de la convention de financement pour la construction du Port, Démarrage des travaux ;
- 2014 : Accueil des premiers navires au Port en Eau profonde de Kribi et livraison de la première phase du Port général ;
- 2016 : Création de l'organisme de gestion du Port de Kribi ;
- 22 juin 2017 : Accueil du Medi Lisbon, premier navire commercial accostant au Port de Mboro.

Le PAK : une réalisation à caractère compétitif

Le PAK jouit d'un chenal de standard international. Son tonnage lui confère des valeurs pouvant justifier son rayonnement dans la Sous-Région

- 200 mètres de large
- 600 mètres de zones d'évitage
- 1150 mètres de digue
- 615 mètres de quai
- 276 mètres de terminal polyvalent
- 394 mètres de terminal à conteneurs
- Capacité maximale : navires de 100 000 tonnes

Selon le Directeur du PAK, « le port camerounais de Kribi a bouclé une première année d'exploitation aux performances modestes, avec près de 200 000 conteneurs EVP traités – pour une capacité de 350 000 EVP –, et 358 escales de navires ».

Le PAK et un parterre d'aménagements connexes

Les installations portuaires en eau profonde de Kribi pourront accueillir des navires de très fort tonnage permettant la prise en charge des trafics suivants

- Conteneurs sous régional (Cameroun et pays de son hinterland : Tchad, RCA, Nord du Congo, Nord de la RDC), transbordement et redistribution des conteneurs en provenance et à destination des pays de la CEEAC qui compte environ 120 millions d'habitants ;
- Miniers (fer, bauxite, nickel, cobalt, rutile, bois, etc.) ;
- Produits transformés (développement des filières aluminium, bois, fer) ;
- Produits pétroliers, y compris le gaz liquéfié.
- Ces installations portuaires d'une capacité totale de 50 millions de tonnes/an, seront donc consti-tuées :
- À court terme d'un port général à caractère industriel et commercial localisé à Mboro/Lolabé ;
- À plus long terme 20 terminaux spécialisés ;
- Aménagement routier.

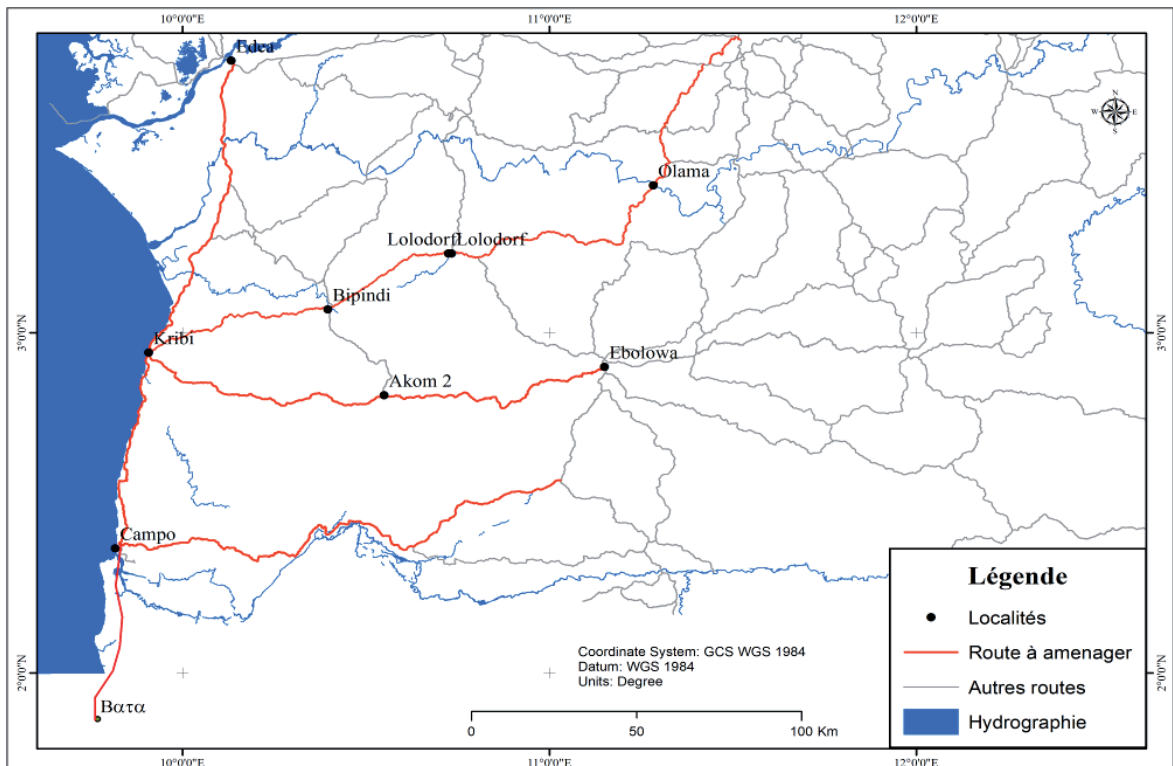
Figure 5 : Vue d'un quai du PAK et d'une autoroute de desserte nouvellement aménagée pour fluidifier le trafic (cliché: PAK, 2015, Tchindjang, 2017).



### III-2 Le PAK: un vecteur de désenclavement et d'aménagement du territoire

En association au PAK, il est prévu les routes de désenclavement, les ponts et réhabilitation suivantes par le Ministère des Travaux Publics (MINTP). Il s'agit, de l'autoroute Edéa Kribi (115 km), la route Ebolowa - Akom2 - Kribi (180 km), la route Olama-Lolodorf-Bipindi-Kribi (204 km), la route Kribi - Campo - Bata, (77 km), le pont sur le sur le Ntem (0,5 km) et de la réhabilitation et renforcement de la route Edéa - Kribi (106 km) (figure 6). « Aujourd'hui, nous sommes en train d'achever à 80% le tronçon de l'autoroute entre Kribi et le site du port... la construction de l'autoroute Kribi- Edéa qui va rejoindre l'autoroute qui viendrait de Yaoundé pour Douala... », affirme Patrice Melom, Directeur du PAK, en date du 20/04/2020. Il manque l'autoroute Kribi-Edéa pour laquelle nous ne disposons pas du tracé.

Figure 6 : Routes à aménager.



Le projet de développement du PAK est gigantesque. Son apport pour le développement du Cameroun est incontestable. Il reste à questionner les répercussions de ce projet sur la configuration urbaine de Kribi et sur son environnement.

### III-3 Construction du PAK et mutations induites à l'échelle régionale et nationale

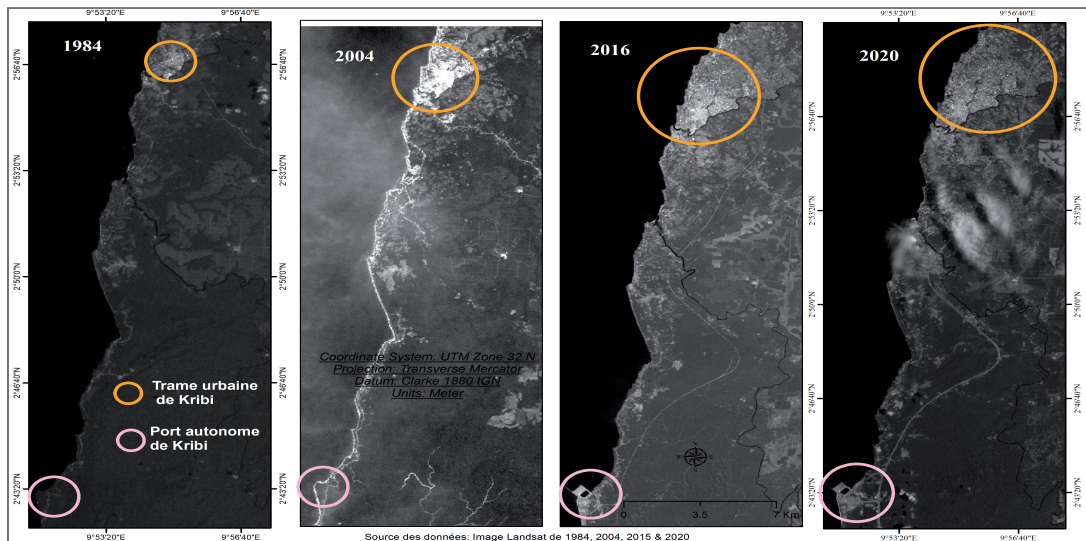
Taxé par certains de géant aux pieds d'argile, le PAK est plutôt venu pallier à des besoins cruciaux. Il va servir à décongestionner le port autonome de Douala qui n'arrivait plus à accueillir les navires d'un certain calibre. Mais le PAK va surtout révolutionner le secteur portuaire camerounais, en lui permettant d'accueillir les grands navires dans un environnement portuaire bénéficiant de facilités et des

commodités qu'offre une côte rocheuse. Celles-ci les gardent une grande profondeur d'eau jusqu'au rivage, contrairement aux côtes meubles/sableuses dont la profondeur est plus faible. Cependant, le PAK bénéficie d'un hinterland presque vide.

### III-4 La construction du PAK et les mutations spatiales et environnementales sur la bande côtière kribienne.

Une observation à grande échelle sur base d'images Landsat permet de constater une nette dynamique autour du site du port autonome de Kribi et de son centre urbain (figure 7). On note une extension spatiale de la ville vers ses bordures Nord et Est. Au niveau du PAD, la dégradation forestière induite par son implantation est perceptible.

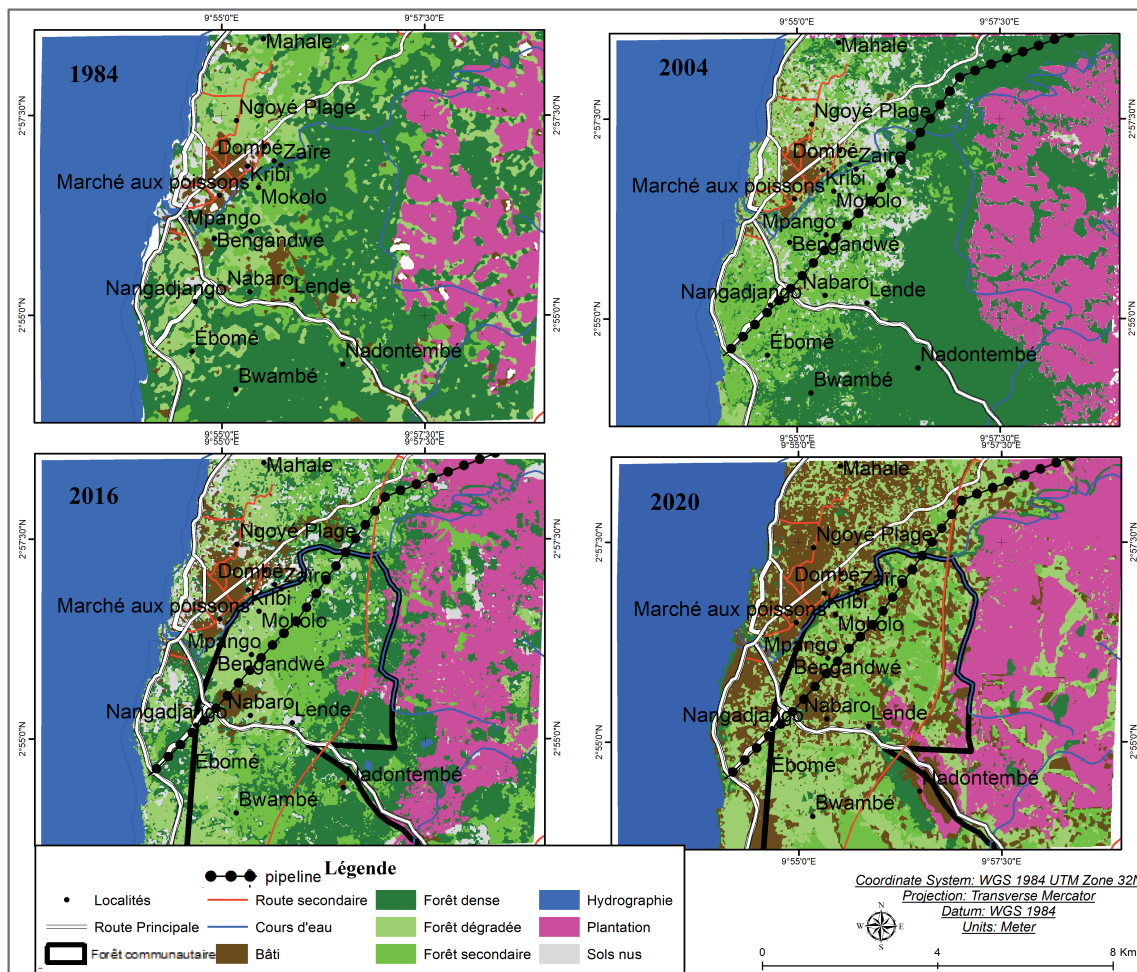
Figure 7: Tendence dégradante du couvert forestier induite par l'urbanisation et l'aménagement portuaire sur le littoral kribien (source : image Landsat 1084 à 2020)



À petite échelle autour de la ville de Kribi, les statistiques issues de la classification des images Landsat, montrent qu'entre 1984 et 2020, l'occupation du sol dans la ville de Kribi a connu une dynamique remarquable. Les activités humaines se sont intensifiées (agriculture, grands projets structurant) au détriment des formes originelles d'occupation du sol. En particulier, l'espace dévolu à l'agro-industrie a considérablement augmenté au détriment de la forêt dense, en direction de la ville, et des grands axes routiers structurant. Même en dehors de ces zones, la forêt a connu une dégradation importante et continue. La création d'une forêt communautaire en 2006 n'a pas du tout enrayer cette déforestation. Ainsi la

forêt dense est passée de 19 400 ha en 1980 à 11470 ha en 2016 (soit un taux de dégradation de 4,4 %) et a quasiment complètement cédé place à la forêt secondaire et aux plantations en 2020 (figure 8). A proximité du littoral, la déforestation a un impact important jouant un rôle déstabilisant avec la disparition de cette barrière contre l'action érosive de la mer. Ce recul de la forêt se matérialise sur le terrain par la reconversion des terres en d'autres formes d'utilisation. Ainsi les sols nus se sont multipliés entre 1980 et 2020, et représentent en réalité des parcelles de terre aménagées et destinées à accueillir des activités nouvelles. Leur superficie est passée de 478 ha à 1 147 ha.

Figure 8 : Dynamique de l'occupation du sol dans et autour de Kribi, entre 1984 et 2020 (source : traitement des images Landsat).

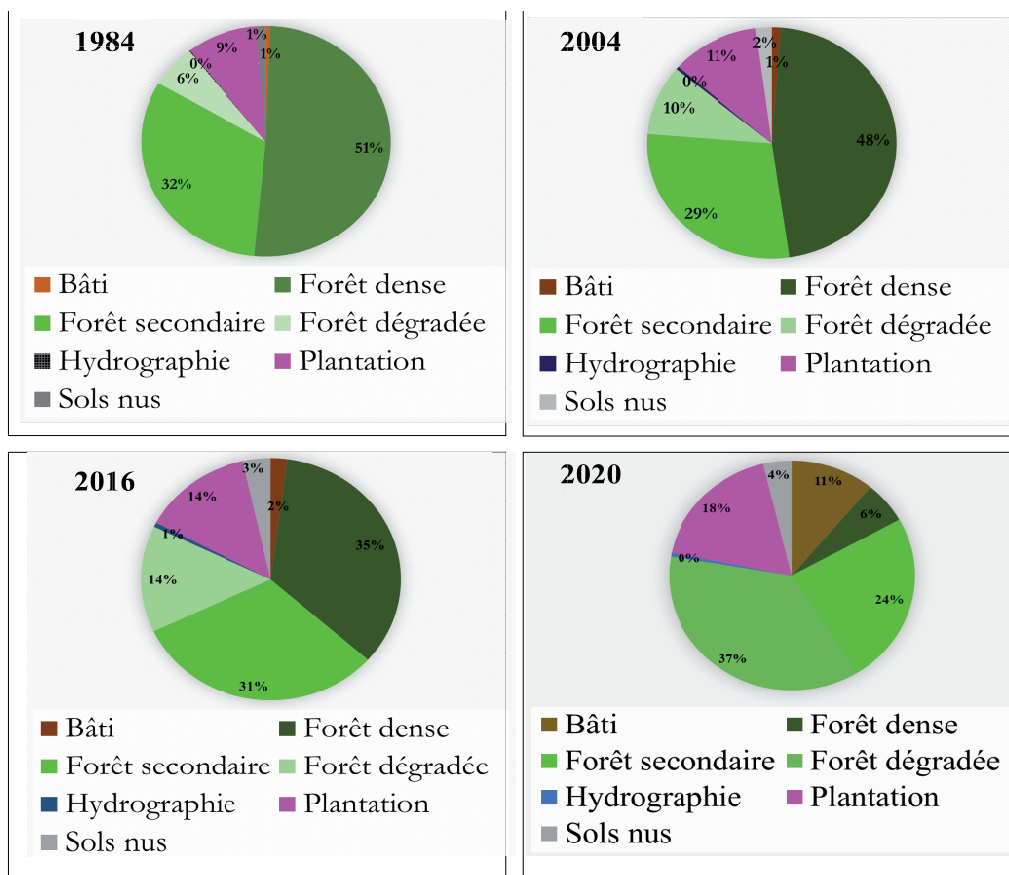


Le pipeline n'apparaît pas sur la figure de 1984 pour la simple raison qu'il a été construit en 2004. La forêt Communautaire<sup>48</sup> a été créée en 2006 pour limiter l'extension des plantations de HEVECAM.

La visualisation des superficies d'occupation du sol laisse entrevoir cette dynamique (figure 9).

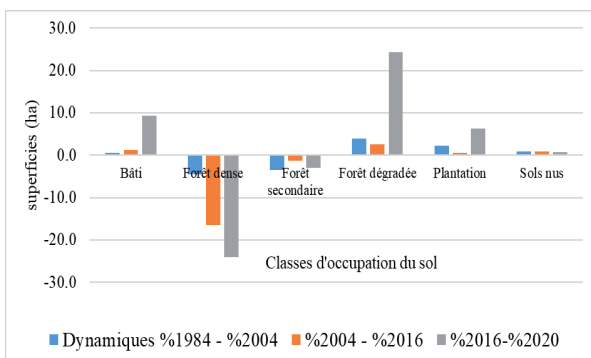
48 Le concept de foresterie communautaire a été évoqué par la FAO en 1978 pour qui, la foresterie communautaire renvoie à toutes les situations dans lesquelles les populations locales sont associées à une activité forestière. Au Cameroun, ce concept a été introduit à la faveur de la nouvelle politique forestière de 1992 avec comme objectifs principaux d'une part la « protection de l'environnement et la conservation des ressources naturelles », et d'autre part la « participation des populations à la conservation et à la gestion des ressources forestières, afin que celles-ci contribuent à élever leur niveau de vie » (Moutoni, 2019).

**Figure 9 : Évolution des superficies d'occupation du sol dans et autour de Kribi entre 1980 et 2016 (source: traitement des images Landsat).**



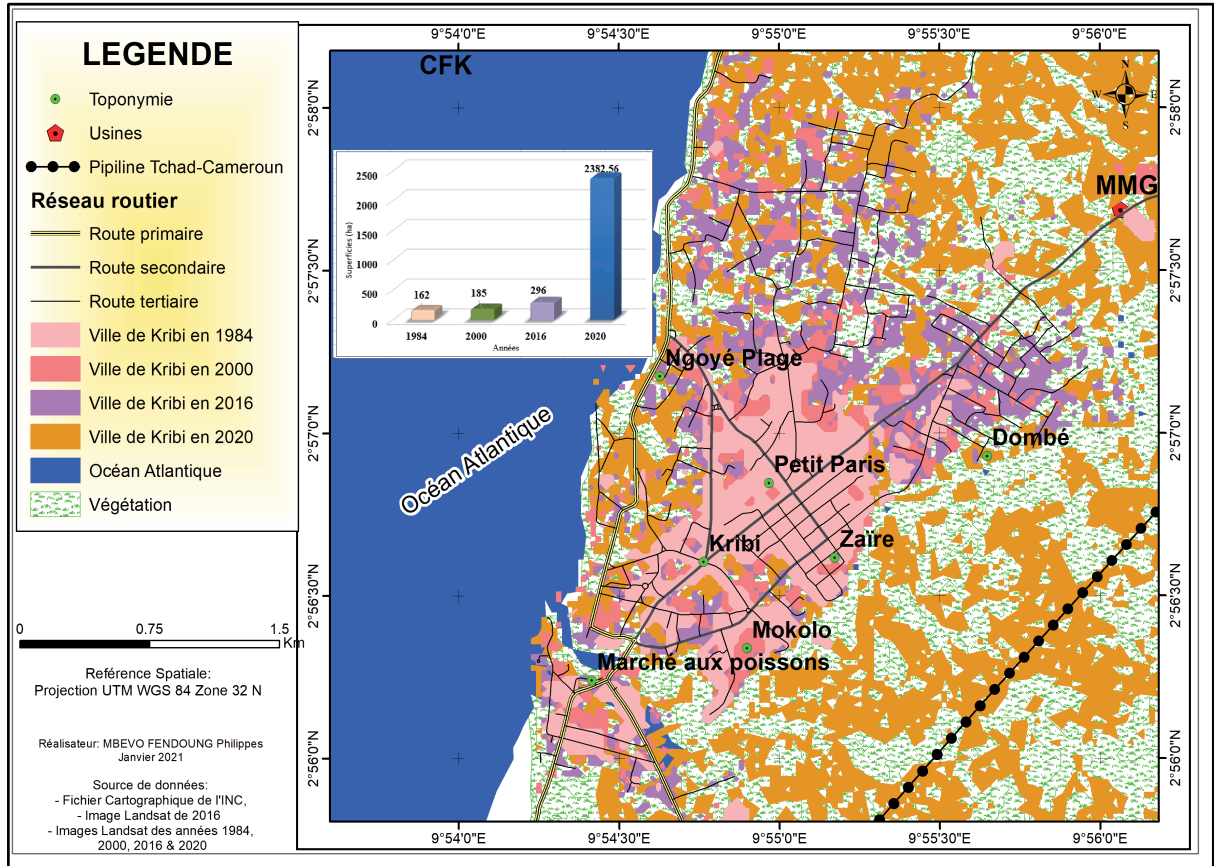
La matrice de transition (figure 10) permet de visualiser l'évolution (progressive ou régressive) des classes d'occupation du sol.

**Figure 10 : Matrice de transition des classes d'occupation du sol à Kribi entre 1980 et 2020 (source: traitement des images Landsat).**



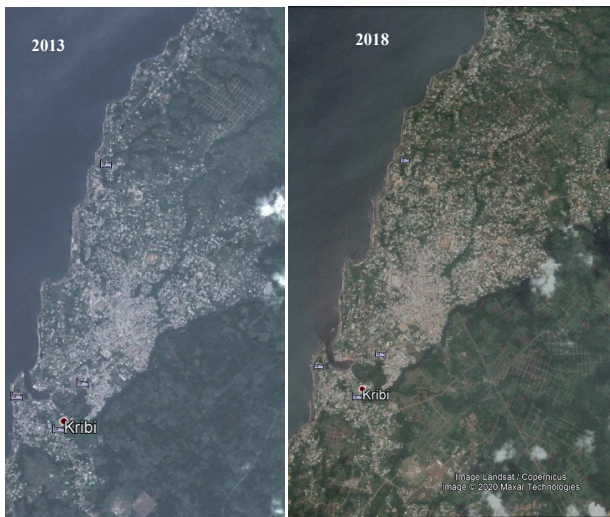
L'interprétation des images Landsat de Kribi laisse aussi voir un espace urbain en pleine dynamique. Entre 1980 et 2020, l'occupation du sol dans la ville de Kribi a connu une évolution remarquable. Son extension s'est d'abord effectuée vers le nord et le nord-est dans les zones topographiquement les plus basses avant d'être multidirectionnelle en 2020 vers des zones topographiquement plus hautes. Un zoom sur la trame urbaine permet de constater que sa superficie est passée de 162 ha en 1984 à 2382 ha en 2020 (figure 11). Les activités humaines se sont intensifiées (agro-industrie, grands projets structurants...) au détriment des formes originelles d'occupation du sol.

Figure 11 : Évolution de la trame urbaine de Kribi entre 1984 et 2020 (Source: traitement des images Landsat).



Cette tendance est confirmée par les images Google Earth des années 2013 et 2018 (figure 12)

Figure 12 : Images Google Earth de la ville de Kribi entre 2013 et 2018



Sur l'environnement immédiat du PAK, on note aussi une transformation importante en terme d'occupation du sol, entre 2013 et 2019 (pendant les travaux) (figure 13).

Figure 13 : Images Google Earth du port de Kribi entre 2013 et 2019



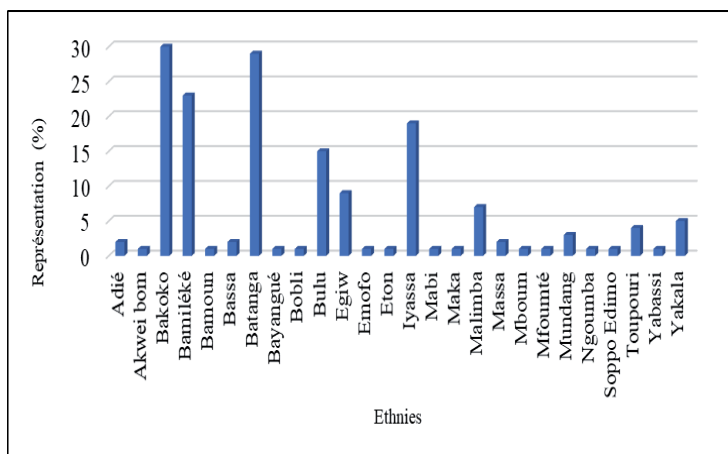
Tout compte fait, il apparaît que le littoral kribien a connu de fortes mutations en termes d'occupation du sol, lesquelles sont guidées par les activités portuaires et le développement économique associé. Au niveau de la ville, une forte croissance démographique est en cours, classant cette ville au rang des cités centenaires, ce qui autorise à dire que cette mutation ne s'est pas limitée au niveau spatial, mais a également touché l'aspect démographique.

### III-5 La construction du PAK et les mutations sociales à Kribi

#### Dynamique sociologique

La côte Atlantique du Cameroun à Kribi enregistre un important mouvement migratoire depuis l'époque coloniale, accentuée par l'implantation des sociétés d'exploitation forestière et des agro-industries (Boupda, 2014). Celle-ci a joué un rôle important dans la diversité sociologique de cette ville. Les tendances d'accroissement démographiques sont désormais supérieures à la moyenne nationale qui est de 3% pour la même période. Ces deux dernières décennies, précisément depuis le lancement des travaux de construction du PAK, l'on assiste à une ruée spectaculaire des chercheurs d'emploi. Ces néo-kribiens viennent de son arrière-pays, de toutes les régions du Cameroun et parfois au-delà du pays (Mbevo, 2018). On distingue les peuples du Grand-Nord (Moundang, Haoussa, Peul, Foulbé...), les ressortissants du Nord-Ouest, de l'Ouest, du Sud du Cameroun et autres (figure 14).

Figure 11 : Évolution de la trame urbaine de Kribi entre 1984 et 2020 (Source: traitement des images Landsat).



#### Dynamiques démographiques

La disponibilité des résultats des trois recensements de 1976, 1987 et 2005 donne l'opportunité de caractériser le rythme d'accroissement démographique de la ville de Kribi au cours de chacune des périodes intercensitaires. De 1976 à 1987, la population de la ville de Kribi s'est accrue à un rythme annuel moyen de 6,1 % portant la population de 11 261 habitants à 1976, à 21 507 en 1987. De 1987 à 2005, l'accroissement de la population s'est poursuivi avec un rythme annuel moyen de 5,7 % entraînant la population à 59 928 habitants en 2005. Une analyse comparative de la croissance urbaine de Kribi avec les autres villes de plus de 50 000 habitants en 2005 montre que Kribi fait partie des villes qui ont multiplié par quatre l'effectif de leur population entre 1976 et 2005. Avec ce nouveau rythme de croissance démographique, la ville de Kribi entrerait en 2015 parmi les villes de 100 000 habitants. Sa population était estimée à 104 323 habitants en 2015 (CUK, 2015). Si les tendances actuelles de croissance se maintiennent, la population de Kribi doublera à nouveau entre 2015 et 2030.

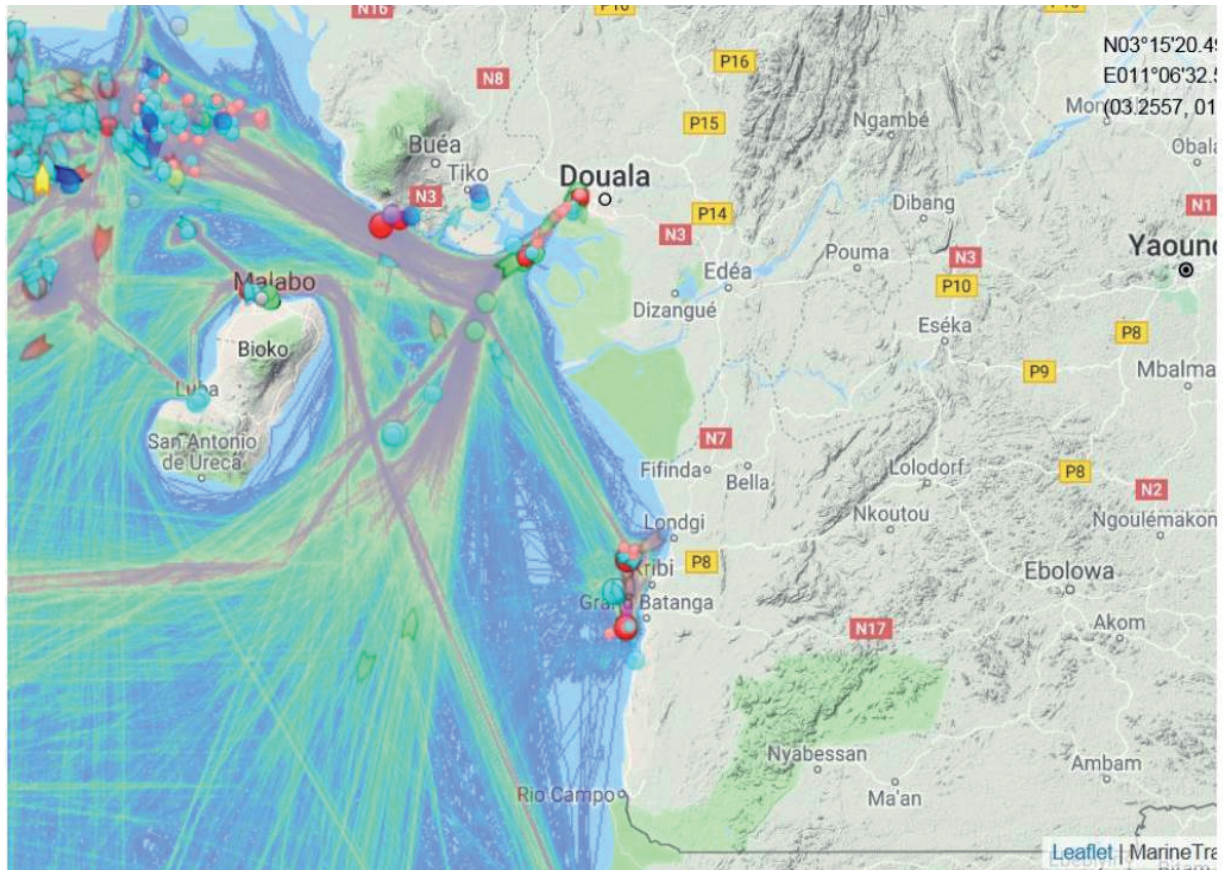
### III-6 Le port Autonome de Douala (PAD): force et faiblesse

#### Les force du PAD

L'essor du PAK a impacté d'autres installations portuaires comme Douala qui tente de se redresser. Bien avant le lancement effectif des activités du PAK en 2018, le PAD représentait l'infrastructure majeure du domaine portuaire camerounais. En effet, il est la principale voie d'entrée des marchandises au Cameroun, au Tchad et de la RCA. Selon les statistiques rendues publiques par le MINEPAT (2014), il assurait à lui seul près de 98 % du trafic national camerounais. On a qu'à voir la caractéristique du trafic maritime aboutissant à son chenal (figure 15).

De même, le Congo Brazzaville fait transiter les produits forestiers de sa région du Nord par le port de Douala. Au cours de l'année 2015, il est enregistré 87 997 tonnes contre 212 627 tonnes en 2014 (PAD, 2015). Le désenclavement du Nord du Congo pourrait expliquer ce résultat car, les bois en grume qui sont produits dans cette zone sont déjà facilement exportés via le Ports de Douala.

Figure 15 : Canal du PAD et du PAK dans le circuit maritime du Golfe de Guinée



Source: (<https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:9.3/centery:3.8/zoom:8>)

Selon les statistiques de l'Autorité Portuaire Nationale (Essomba et al., 2016), pour ce qui est du trafic marchand, au cours de l'année 2016, le port de Douala a traité un trafic de 11 122 781 tonnes de marchandises contre 11 302 101 tonnes pour l'exercice 2015, soit une baisse de 1,59%. En 2019, le PAD a rebondi, en enregistrant officiellement 12 859 807 tonnes de marchandises transportées par 3361 navires dont 75% à l'importation et 25% à l'exportation, assurant ainsi près de 95% du trafic national (MINEPAT, 2019). Il se projette sur 20 million de tonnes de marchandises à l'horizon 2030 (journalducameroun.com, édition du 15/10/2020). Ces statistiques sont largement supérieures à celles du PAK, mais pourraient évoluer vers la baisse, avec l'ouverture du PAK qui présente un grand potentiel. En effet, en date du 22/02/2020, un peu plus de 8,5 million de tonnes de marchandises ont été traitées sur ses deux terminaux (conteneurs et polyvalent) (Le Jour, 21 avril 2020). Ceci nous emmène à analyser les faiblesses du PAD.

#### Les faiblesses du port autonome de Douala (PAD)

La construction du port autonome de Kribi (PAK) est-elle venue mettre en minorité le PAD? En effet, bien avant la mise en service du PAK, le PAD présentait déjà une certaine vulnérabilité naturelle et structurelle liée à sa localisation dans un environnement estuarien, ou le problème d'ensablement de son chenal d'accès se pose avec acuité. Douala n'est pas un port en eau profonde comme celui de Kribi: les navires (1 300 par an d'une jauge brute de 15 000 t) y accèdent en empruntant un chenal de 24 km et de 6,5 m de profondeur qu'il faut constamment entretenir. Sa principale faiblesse c'est donc la profondeur de son chenal soumis aux opérations de dragage très onéreuse<sup>49</sup> pour le PAD. Il y a également sa faible capacité portuaire (7 m de tirant d'eau, 11 million de tonnes de capacité de stockage), les délais de passage des conteneurs élevés. En outre, le temps d'immobilisation excessif des navires, les retards dus à la congestion portuaire et la

<sup>49</sup> Selon le journal *Le Jour* n° 2958 DU 25/06/2019 l'acquisition par le PAD de 02 dragues devrait permettre d'économiser cinq (5) milliards de FCFA par an



durée de séjour des conteneurs au port font grimper les coûts de transport, et compromettent par conséquent la compétitivité du port (MINEPAT, 2019). Par exemple, les trafics du Tchad transitant par le Port de Douala ont considérablement baissé. En 2009, ils s'élevaient à plus de 501 642 tonnes, soit 60,9% (Mbongo, 2012). Ils passent à 630 587 tonnes en 2014 puis 360 105 tonnes en 2016. Soit une baisse relative de 48% (PAD, 2016). Ce pays limitrophe aurait une préférence pour le port autonome en eau profonde de Kribi, où il représente actuellement plus de 68% des marchandises, dans les transits import du port (INVESTIR AU CAMEROUN, 2020). Le projet pétrolier de Doba au Tchad aurait influencé ce choix (Ndjambou, 2005).

### **III-7 Le positionnement géostratégique du PAK dans le golfe de Guinée.**

Le PAK se positionne aujourd'hui comme une plateforme logistique sûre et sécurisée au service des économies dans le Golfe de Guinée.

En effet, grâce à ses infrastructures de premier ordre, dont des quais fondés à -16 mètres de profondeur, le port de Kribi est capable d'accueillir des navires d'une envergure inédite en Afrique occidentale et centrale, pouvant atteindre 400 mètres et emporter quelques 100 000 tonnes de produits. Il dispose en outre d'outils modernes et performants, notamment en matière d'aide à la navigation, et de manutention. Conformément au cadre législatif et réglementaire portuaire national, le PAK a recruté des opérateurs privés à la réputation et à l'expertise reconnues à l'international, afin d'assurer la qualité des prestations rendues. La combinaison de la qualité des infrastructures et du savoir-faire des opérateurs retenus, devrait ainsi garantir aux navires et aux marchandises transitant en son cœur, un service aux meilleurs standards internationaux. D'ailleurs, certains grands bateaux en direction de la Guinée Équatoriale accostent à Kribi. En plus des atouts sus-évoqués, la position centrale du Port de Kribi dans le Golfe de Guinée lui permet de capter les flux de trafics en provenance et en direction des pays sans littoral. Les autorités camerounaises bien conscientes de l'environnement compétitif qui singularise la côte ouest africaine ont procédé à des réformes fiscales, juridiques, tarifaires et douanières afin de créer un environnement propice au

développement des trafics de transit et de transbordement. Cette initiative justifie le foisonnement des investisseurs privés actuels.

#### **Les investisseurs privés**

Le PAK a bénéficié du soutien de nombreux investisseurs privés. La part des investissements privés dans la finalisation de la première phase de construction, relève l'Africa CEO Forum dans l'édition 2020 de son rapport, a atteint « 0,5 milliards de dollars, soit près de 276,140 milliards de FCFA. Le Port de Kribi rentre ainsi dans le Top 10 des plus gros investissements privés mobilisés dans le développement portuaire en Afrique, qui le place au 6e rang, même pied d'égalité que les ports de Djibouti, Lomé et Owendo ». Kribi se classe devant Pointe-Noire et Freetown. Ces investissements représentent 13 fois plus que ce qui avait été fait au cours de la période 1990-2004 (PAK, 2020). La Chine (à travers la Eximbank of China) apparaît comme le principal investisseur du PAK. De plus, le PAK paraissant comme la plaque tournante de toute l'Afrique centrale, l'Union européenne s'est engagée à financer trois axes routiers, pour fluidifier les échanges dans la perspective de la dynamique économique qui découlera de l'exploitation pétrolière au Tchad (Economia, 2001).

#### **Les acteurs impliqués dans l'exploitation du PAK**

À côté de ces acteurs, il y a d'autres qui interviennent dans l'exploitation du PAK. Au niveau local, il y a les acteurs comme le Kribi Port Multiple Operators (KPMO) qui jouit d'une expérience et d'une expertise avérées dans le domaine de la logistique. Il représente environ 70 % du volume de marchandises traitées au terminal polyvalent du PAK, depuis 2013<sup>50</sup>. Il s'agit des opérateurs comme le groupe français Bolloré, danois APM Terminals (filiale de l'armateur Maersk) ou encore l'italo-suisse Mediterranean Shipping Company (MSC, via Terminal Investment Limited, TIL); ils font parti des exploitants étrangers cherchant à conquérir une position régionale de choix au PAK et dans d'autres ports de la sous-région (Jeune Afrique, 2017). L'essentiel des pays couverts à l'étranger sont ainsi l'Italie, la Chine, le Vietnam, le Etats-Unis, la France, les Pays-Bas, l'Allemagne, la Turquie et l'Afrique du Sud (Cameroon-Info.Net, 1 Déc. 2020). En effet, en 2015, un consortium constitué des groupes français CMA CGM et Bolloré et du chinois China Harbor

<sup>50</sup> <http://www.pak.cm/fr/content/kpmo>

Engineering Company (CHEC) a remporté la concession du nouveau port en eau profonde de Kribi pour une durée de 25 ans. Ces statistiques restent encore faibles par rapport à celles du PAD, mais montrent l'intérêt international pour une installation portuaire qui a pris le départ seulement en mars 2018. Il faut également relever que la desserte du littoral camerounais par des navires de grande capacité bouleversera le marché du fret maritime à destination et en provenance de l'arrière-pays. Ainsi, les opérateurs économiques devraient bénéficier d'une baisse des coûts de transport et d'un accès direct à de nouvelles destinations. Cette montée du PAK ne va pas laisser indifférent le PAD.

### **III-5- Réaction du port autonome de Douala (PAD) Face à cette montée en puissance du PAK, le PAD fait des réajustements internes et externes.**

#### **L'acquisition des dragueurs et l'enlèvement des épaves de navires et aménagement de nouveaux quais**

La première réaction du PAD fut l'acquisition d'un dragueur en juillet 2019, ce qui fait penser que les opérations de dragage vont désormais se multiplier pour la prospérité du port. Rappelons-le, la situation estuarienne du PAD fait en sorte que son chenal est constamment victime d'envasement, eu égard la forte charge sédimentaire des cours d'eaux qui convergent vers l'estuaire du Wouri. Par ailleurs, une action d'enlèvement des vieux navires a été lancée. Cette opération a permis d'étendre la superficie du PAD. « Ces engins nautiques déclarés épaves, selon la réglementation en vigueur, ont été abandonnées pour plusieurs raisons. Certains avaient atteint leur limite de fonctionnalité, certains ont coulé suite à des accidents, quand d'autres se sont retrouvés là en raison de la faillite déclarée de leurs propriétaires. » affirme le Directeur Général Adjoint (DGA PAD). De même, un nouveau quai est en cours d'aménagement à Bonabéri (sur la rive Est du Wouri), pour accroître la capacité d'accueil du port ainsi que sa compétitivité et pour fluidifier et accélérer le temps entre l'embarquement et le débarquement des marchandises.

#### **La lutte contre la corruption en interne**

Le Directeur du PAD a lancé une campagne de lutte contre la corruption. Cette pratique consistait à exiger des pots de vin aux navires en transit au PAD. Selon Cyrus Ngo'o (Directeur du PAD), « ces dérives

sérieuses, notoires et inadmissibles, dont la persistance est de nature à déteindre négativement l'image de notre pays, pourraient compromettre les efforts du gouvernement visant à consolider et accroître l'attractivité et la compétitivité de notre place portuaire ».

#### **La signature des accords de coopération avec certains grands ports d'Europe**

En 2019, le port autonome de Douala a signé un accord de coopération avec le port autonome de Liège en Belgique. Cet accord permettra d'ouvrir pour le port de Douala, de nouvelles perspectives et de nouveaux marchés. De même, le port autonome de Douala signé un accord de partenariat avec le Port d'Anvers le 07 mars 2018<sup>51</sup>. Le protocole d'accord a été signé d'un côté par Cyrus Ngo'o, Directeur Général du Port Autonome de Douala, et de l'autre par Marc Van Peel et Kristof Waterschoot, dirigeants des sociétés APEC et PAI, deux filiales du Port d'Anvers chargées, la première de la formation des professionnels du transport maritime, et la seconde de fournir du conseil dans les ports étrangers.

#### **Une quête de la certification**

Le PAD cherche aussi à certifier son système de gestion suivant la norme ISO 9001. La certification du Port de Douala à la norme ISO 9001 constituerait un atout supplémentaire considérable. Elle donnerait un avantage certain au PAD par rapport aux ports de la zone CEMAC et une bonne place au classement des ports africains membres de cette organisation internationale à l'instar des ports de Dakar et d'Abidjan (Aniyao et al., 2019). Cette certification mettrait en confiance les partenaires internationaux.

### **CONCLUSION**

Il était question d'examiner les différentes mutations induites par la construction du PAK et leurs répercussions sur la dynamique spatiale et sociodémographique in situ, et sur la restructuration du Port Autonome de Douala. Toute analyse faite, il se trouve que le CIPK a engendré de fortes mutations sur son environnement immédiat, la ville de Kribi et a entraîné une redynamisation du Port Autonome de Douala. La forêt dense par exemple a connu un net recul pendant la période observée. Le PAK est dans sa phase 2/4 et présente déjà un caractère suffisamment compétitif par rapport au PAD et certains ports du Golfe de

51 [https://www.lantenne.com/Accord-de-cooperation-entre-les-ports-d-Anvers-et-de-Douala\\_a41656.html](https://www.lantenne.com/Accord-de-cooperation-entre-les-ports-d-Anvers-et-de-Douala_a41656.html)

Guinée comme Abidjan, Lomé et Cotonou. Cette installation portuaire en eau profonde bénéficie des acteurs internationaux majeurs, intervenant dans son aménagement (infrastructures portuaires) et dans la logistique. Il participe à assoir la notoriété géostratégique du Cameroun dans la sous-région et à accroître son économie. Face à cette mouvance, le PAD, qui semble amorcer une pente descendante, tente de se réajuster en acquérant de nouveaux dragueurs, en aménageant de nouveaux quais et en luttant contre la corruption.

Toutefois, le recours aux capitaux et aux acteurs étrangers pour gérer le PAK et plus généralement, les ports africains constitue une entorse. La plupart des États africains font encore dans la sous-traitance. S'intéressant au cas du PAK par exemple, après de forts investissements du partenaire chinois et du gouvernement camerounais, c'est le groupe Bolloré qui s'est imposé, au point d'obtenir au forceps la gestion du terminal à conteneurs. Somme toute, les compétitivités portuaires, qu'elles soient internes ou externes, articulent des enjeux géostratégiques, économiques et environnementaux à prendre en compte pour un développement portuaire responsables et soutenable en Afrique et au Cameroun en particulier.

## BIBLIOGRAPHIE

Aniyao, (T), Aké Aké, (B.P), & Kablan N'GUESSAN, (H.J), 2019, L'impact des certifications sur le trafic de transit: le cas d'Abidjan. In Tchindjang, (M), Steck, (B), et Bopda, (A), 2019, « Construire la ville portuaire de demain en Afrique Atlantique ». Edition EMS. Pp 104-116

Bahuchet S., 2010, L'invention des Pygmées. Cahiers d'études africaines, École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1993, 33 (1), pp.153- 181. <https://www.jstor.org/stable/4392434?seq=1>

Bopda, (E), 2014, « Comment concilier un projet de complexe industrialo-portuaire et le développement social intégral ? », 14ème Conférence mondiale villes et ports à Durban, du 3 au 8 novembre 2014, 12 p ;

BUCREP, 2005. Troisième recensement général de la population : Rapport de présentation des résultats définitifs. Edition MINEPAD. 65p

Cameroun-Info.Net, (1 Dec. 2020). Cameroun - Performances : Le port Autonome de Kribi a traité 8,5 millions de tonnes de marchandises en 2019. En ligne, consulté le 01/12/2020. URL : <http://www.cameroun-info.net/article/cameroun-performances-le-port-autonome-de-kribi-a-traite-85-millions-de-tonnes-de-369888.html>

CUK, 2013, Plan directeur de l'urbanisation de la ville de Kribi. Ministère de l'habitat et du développement urbain (MINHDU), Cameroun, CUK, 101p.

CUK, 2015, Rapport sur l'Élaboration du plan d'occupation du sol de la commune de Kribi I. 275p.

Djambou, L. (2005). La dynamique de l'arrière-pays international des ports camerounais : l'impact du projet pétrolier de Doba sur le port de Kribi. *L'Espace géographique*, tome 34(2), 134-145. <https://doi.org/10.3917/eg.342.0134>

Economia, (2001). n° 8, juin, p. 33-34.- (2002). n° 20, juin, p. 46-51.

Essomba S.P., Oben Eta & Mfoumou T., (2016). Le secteur portuaire en chiffre. Rapport de l'autorité portuaire nationale. En ligne consulté le 18/12/2020. URL : [http://www.apn.cm/wp-content/uploads/2020/04/Cahier-Statistiques-Portuaires\\_compressed.pdf](http://www.apn.cm/wp-content/uploads/2020/04/Cahier-Statistiques-Portuaires_compressed.pdf)

Etoya, (M.H), Dénamsékété, (A), 2019, Tourisme durable, mnémonique et valorisation des espaces atlantiques africains du Cameroun au Sénégal. In Tchindjang, (M), Steck, (B), & Bouopda, (A), 2019, Construire la ville portuaire de demain en Afrique Atlantique. Edition EMS. Pp 239-271.

Fomben, (M), 2019, Description du littoral camerounais et des mobiles de la pénétration européenne sur les côtes kribiennes : entre exploration, évangélisation et commercialisation. In Tchindjang, M. Steck, B. & Bopda, A. (Dir).

Investir au Cameroun, (2020). Avec 68% des marchandises, le Tchad domine le transit import au port en eau profonde de Kribi au Cameroun. En ligne, consulté le 17/12/2020. URL : <https://www.investirau-cameroun.com/gestion-publique/2901-13954-avec-68-des-marchandises-le-tchad-domine-le-transit-import-au-port-en-eau-profonde-de-kribi-au-cameroun>

Jeune Afrique, (2017). De Conakry à Kribi, les ports africains se livrent une bataille acharnée. 11 septembre 2017. En ligne, consulté le 01/12/2020. URL :

<https://www.jeuneafrique.com/mag/468650/economie/de-conakry-a-kribi-les-ports-africains-se-livrent-une-bataille-acharnee/>

Journalducameroun.com, édition du 15/10/2020 : Cameroun : malgré les capacités « dépassées », le port de Douala se prépare à voir son trafic croître de 60% d'ici à 2030. En ligne, consulté le 01/12/2020. URL : <https://www.journalducameroun.com/cmr-malgre-cap-depass-port-de-douala-traffic-croitre-60-dici-2030/>

Mbevo Fendoung, (P), 2019, Gestion des risques naturels sur le littoral camerounais : cas de l'érosion côtière à Cap Cameroun et à Kribi. Mémoire de Master de spécialisation en Gestion des risques et catastrophes, Université de Liège/Belgique. 119p. <http://hdl.handle.net/2268.2/8241>

Mbevo Fendoung, (P), Voundi, (E), & Tsopbeng, (C), 2018, Dynamique paysagère du littoral kribien face aux pressions de l'agro industrielle et de l'urbanisation. Vertigo-la revue électronique en sciences de l'environnement, 18(3). En ligne : <https://journals.openedition.org/vertigo/22798>

Mbongo E.L., (2012). Renforcement du positionnement du port autonome de Douala face à la concurrence sous-régionale CEMAC. Mémoire de Master II en Relations Internationales option Marketing International, Université de Yaoundé II / Institut des Relations Internationales du Cameroun. En ligne. [https://www.memoireonline.com/11/13/7932/m\\_Renforcement-du-positionnement-du-port-autonome-de-Douala-face-la-concurrence-sous-regionale-CEM22.html#fnref124](https://www.memoireonline.com/11/13/7932/m_Renforcement-du-positionnement-du-port-autonome-de-Douala-face-la-concurrence-sous-regionale-CEM22.html#fnref124)

MEAO, (2002). Schéma d'aménagement et de développement durable du département de l'Océan. Bilan diagnostic, volume II. 254p.

MEAO, 2016, Assistance à la maîtrise d'ouvrage auprès de l'unité opérationnelle de la réalisation du complexe industrialo-portuaire de Kribi. TDR - Études pour le développement économique multi-sectoriel. 29p.

MINEPAT, 2011, Port en eau profonde de Kribi projet majeur des grandes réalisations, 16, MINEPAT, 32p.

MINEPAT, 2014, Rapport sur le Développement Économique de la Région du Littoral. 125p.

MINEPAT, 2019, Stratégie d'optimisation des infrastructures structurantes de première génération

dans la perspective du renforcement de l'intégration sous régionale. Éditions CEMAC/CEEAC. Vol.1. En ligne consulté le 18/12/2020. URL: [https://media.afri-caportal.org/documents/Convergence-des-Places-Portuaires-juin-2019\\_kROg2wE.pdf](https://media.afri-caportal.org/documents/Convergence-des-Places-Portuaires-juin-2019_kROg2wE.pdf)

Ministère de l'Économie de la Planification et de l'Aménagement du Territoire (MINEPAT), 2009a, Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE) : Cadre de référence de l'action gouvernementale pour la période 2010-2020, 174 p.

Ministère de l'Économie de la Planification et de l'Aménagement du Territoire (MINEPAT), 2009b, Vision-2035, 65 p.

Moutoni, 2019, La foresterie Communautaire au Cameroun – un aperçu de la perspective Communautaire. Edition Forest Peoples Programme, 20p. en ligne, consulté le 30/01/2021. URL: <https://www.forestpeoples.org/sites/default/files/documents/La%20foresterie%20communautaire%20au%20Cameroun%20%E2%80%93%20WEB.pdf>

Obama Ebolo, F.Y., 2018, Pour un développement de l'Afrique à partir de la mer : envol et défis du trafic maritime pour l'émergence des pays africains, le cas du Maroc et du Cameroun. Revue Espace Géographique et société marocaine, N° 24-25. En ligne, consulté le 24/12/2020 URL : <https://revues.imist.ma/index.php/EGSM/article/download/14194/7862>

PAD, 2015, Bilan social du PAD au titre de l'exercice 2015.

PAD, 2016, Rapport annuel au titre de l'exercice 2015

PAK, (2020). Développement portuaire, Kribi parmi les meilleurs en Afrique. En ligne, consulté le 01/12/2020. URL : <http://www.pak.cm/fr/actualites/d%C3%A9veloppement-portuaire-kribi-parmi-les-meilleurs-en-afrique>

Tchindjang, M. & Etoga, M.H., 2014, Les chutes de la Lobé, un patrimoine géoculturel exceptionnel sur la côte camerounaise entre tourisme durable et préservation des identités culturelles, Via@, Patrimoine Mondial, tourisme et développement durable en Afrique, n°1. En ligne, consulté le 24/12/2020 URL: <https://journals.openedition.org/viatourism/951>

# FONCTIONNEMENT, DYNAMIQUE ET STRUCTURATION DE L'ESPACE LITTORAL EN CÔTE D'IVOIRE

**Florent GOHOUROU**, Géographe, Maître de Conférences,  
Université Jean Lorougnon Guédé (Daloa-Côte d'Ivoire)  
Chercheur associé-MIGRINTER (UMR 7301-CNRS-Université de Poitiers)  
**Émile Aurélien AHUA**, Nantes Université, CNRS, UMR LETG  
Université Félix Houphouët Boigny (Abidjan-Côte d'Ivoire)  
**Djanin Raphael GNANBE**, Nantes Université, CNRS, UMR LETG  
**Michel DESSE**, Professeur des Universités, Nantes Université, CNRS, UMR LETG

## Résumé

Les politiques d'aménagement des zones côtières en Côte d'Ivoire facilitent depuis plusieurs années un vaste mouvement de littoralisation et contribuent à une maritimisation de l'économie. Cependant, elles restent confrontées à la problématique de la gestion intégrée et durable du territoire littoral. À la lumière des diversités économiques et sociodémographiques, l'idée d'une gestion durable et rationnelle du littoral ivoirien, en tenant compte des dynamiques fonctionnelles implique de rechercher les spécificités des villes littorales et les différents enjeux qu'ils soulèvent. Cette contribution repose sur une approche globale et multi-scalaire. Elle s'appuie sur des données secondaires issues de la littérature correspondante ainsi que des données primaires provenant des enquêtes par entretien. La démarche adoptée dans cette recherche a privilégié les gestionnaires et les populations en présence comme cibles de l'enquête. Aussi, elle a interrogé les pratiques, les comportements, les mutations, les stratégies locales et nationales. Les résultats de l'étude ont mis en lumière une forte littoralisation qui caractérise l'intensité des flux d'échanges et de mobilités, une diversité d'activités économiques, une surexploitation des ressources, une compétition dans l'accès aux services et aux espaces, et des mutations écologiques sur le littoral ivoirien.

**Mots clés** : Dynamique, Structuration, Politique marine, Espace littoral, Côte d'Ivoire

## Abstract

The development policies of coastal areas in Côte d'Ivoire have for several years facilitated a vast movement of coastal development and have contributed to the maritimization of the economy. However, they are still faced with the problem of integrated and sustainable management of the coastal territory. In light of the economic and socio-demographic diversity, the idea of sustainable and rational management of the Ivorian coast, taking into account the functional dynamics, involves researching the specificities of coastal towns and the various issues they raise. This contribution is based on a global and multi-scalar approach. It is based on secondary data from the corresponding literature as well as primary data from interview surveys. The approach adopted in this research favored the managers and the populations present as the targets of the survey. Also, she questioned practices, behaviors, changes, local and national strategies. The results of the study highlighted a strong littoralization which characterizes the intensity of the flows of exchanges and mobilities, a diversity of economic activities, an overexploitation of resources, a competition in access to services and spaces, and ecological changes on the Ivorian coast.

**Keys words** : Dynamics, structuring, Marine policy, coastal space, Ivory coast

## Introduction

La mondialisation progressive traduit à la fois l'extension à l'échelle mondiale des réalités et des phénomènes littoraux dynamiques, ainsi que l'accentuation et l'intensification d'une gamme intense d'interactions et d'interdépendances sur l'ensemble des espaces côtiers (Julien N. et Koulaï E., 2015, p.159). En Côte d'Ivoire, l'une des réalités géographiques de ces dernières décennies réside dans le mouvement de littoralisation et de maritimisation des sociétés et des économies. Ce modèle de littoralisation dont la spatialisation se traduit par une concentration massive de la population sur la frange littorale constitue un processus complexe. Il s'inscrit également dans une évolution temporelle des modes d'habitation et d'organisation de l'espace compte tenu des facteurs socio-économiques et naturels qui les accompagnent. En effet, il s'agit d'un ensemble de mouvements socio-spatiaux spécifiques à chaque ville littorale, combinant occupation et utilisation progressive du littoral, liées au développement des activités et à leurs différentes évolutions. Ce faisant, ces dynamiques fonctionnelles sur le littoral laissent apparaître une diversité d'acteurs, une large palette d'activités et une gamme infinie d'interactions (Goiffon M., 2003, p.1). Ainsi, le modèle de fonctionnement, d'évolution et de structuration du littoral ivoirien au regard de ses dynamiques interroge sur les interactions socio-spatiales et invite à une réflexion plus globale sur un certain nombre d'éléments caractéristiques et sur les transformations littorales qu'ils engendrent en vue d'une gestion rationnelle par l'utilisation d'outils adaptés (Bignoumba G. S., 2018, p.44). Ces interrogations supposent d'analyser l'ensemble du littoral ivoirien, aussi bien à travers une trajectoire sociohistorique que contemporaine, tant à l'échelle macro que micro, la composition spatiale des villes littorales ivoiriennes, les impulsions régionales et internationales via les corridors et frontières, les dynamiques proprement littorales de ces villes ainsi que les mutations qui en découlent.

### 1. Méthodologie d'étude

La recherche porte sur l'espace littoral ivoirien qui constitue le centre de gravité démographique de la Côte d'Ivoire avec une population de plus de 7 millions d'habitants en 2014 et un taux de croissance de 30,91 % (INS, 2014). Les villes littorales ivoiriennes sont des piliers du développement économique du pays et des espaces anciens en termes de migration

de population. Celles-ci ont connu des évolutions spécifiques au point où les activités qui s'y développent sont parfois similaires, mais n'exploitent pourtant pas de la même façon les mêmes ressources au même endroit et aux mêmes rythmes.

Cette imbrication soulève à l'évidence toute une série de questionnements relative à chaque espace littoral: Où et comment sont exploitées les ressources de la mer ? Sous quelles formes et par quels acteurs sont-ils produits et consommés ? Quelles dynamiques temporelles et spatiales induisent ces espaces ? Quels impacts ces processus ont-ils sur le développement durable de ces villes ? Pour tenter de répondre à ces questions, il nous a semblé important de retracer brièvement l'historique de l'occupation et de l'exploitation des littoraux en insistant sur une littérature sélective traitant de la question. Puis, nous avons contextualisé le fonctionnement des littoraux ivoiriens, présenté les dynamiques nouvelles, les recompositions socio-spatiales et recherché les logiques révélatrices de ces mutations à partir d'entretiens semi-directifs et d'observations participantes sur différentes villes.

### 2. Une hiérarchisation spatiale et économique de l'espace littoral ivoirien

Le littoral ivoirien s'organise autour de deux grandes zones maritimes à savoir le littoral-Est et le littoral-Ouest. Les villes littorales à l'intérieur de ces deux grands espaces côtiers par leurs paysages démographiques, leurs performances économiques et les équipements urbains qu'elles disposent présentent un schéma de hiérarchisation spatiale et socio-économique. D'une part, des villes principales qui concentrent l'essentiel des activités humaines et économiques du pays ; socles du développement national depuis plus de 50 ans. Et d'autre part, des villes secondaires qui sont longtemps restées dans l'ombre du processus d'aménagement de ces principaux pôles, et qui connaissent à leur tour une forte dynamique socio-spatiale.

#### 2.1. Deux principales villes littorales : Abidjan et San-Pédro

L'espace littoral ivoirien est organisé autour de deux pôles qui sont les villes portuaires du pays : Abidjan (Sud-est) et San-Pédro (Sud-ouest). Ce duo portuaire constitue le cœur du développement

économique de la Côte d'Ivoire. Si le port de San Pédro est le premier port mondial d'exportation de cacao, il demeure de niveau régional.

Au contraire avec 25 millions de tonnes de trafic en 2019, Abidjan est le premier port de commerce de la sous-région. Avec 730 800 Equivalent Vingt Pieds (EVP), il occupe également la quatrième place pour le trafic de conteneurs, après Lomé (1,5 million d'EVP), Lagos et Téma. Depuis le creusement du canal de Vridi en 2019, Abidjan peut désormais accueillir des navires de 350 m avec un tirant d'eau de 16 m ; lui permettant d'accueillir des navires pouvant aller jusqu'à une capacité de 10 000 EVP, le trafic devrait logiquement augmenter. Le Port Autonome d'Abidjan est le premier port thonier de l'Afrique occidentale et le total des exportations de produits halieutiques est estimé à 20 307 tonnes en 2020.

En raison de son port et de son important trafic, Abidjan est la première ville économique du pays s'articulant autour des activités maritimes et pétrolières (d'important gisement en mer). Sur l'ensemble du littoral abidjanais, se développe les activités portuaires qui s'appuient sur la conteneurisation (760 149 tonnes en 2020), le transbordement (499 224 tonnes en 2020) et le transit (2 037 799 tonnes en 2019) dans le cadre de la navigation et des échanges internationaux. Concernant les produits pétroliers, la ville d'Abidjan dispose de trois dépôts pétroliers sur les quatre existant en Côte d'Ivoire. La capacité de stockage des produits pétroliers à savoir le bitume, le kérosène, le fuel-oil, le gasoil et le super est de 367 462 m<sup>3</sup> en 2019 en milieu littoral ivoirien (Direction Générale des Hydrocarbures, 2021). Le raffinage se fait à Abidjan par la SIR (Société Ivoirienne de Raffinage), qui a traité 3 051 205 TM de pétrole brut en 2019 provenant de la Côte d'Ivoire (3,54%), du Nigéria (95,51%) et de la Colombie (0,95%). Ces produits pétroliers, plus particulièrement le super et le gasoil ont été transférés par pipeline pour le marché national et sous-régional à une quantité de 336 282 703 litres et 418 640 692 litres. Cette capacité de production et de distribution participe à une hausse du trafic du port d'Abidjan et participe à la vie sociale et économique des populations locales (activités de transport, stations-service, création d'emplois, etc.). Globalement, l'ensemble des activités présentes au port autonome d'Abidjan se trouve être au cœur de l'économie ivoirienne.

**Tableau 1 : Trafic du port d'Abidjan**

Types de produits	Trafics		Exportations		Importations		Totaux
Produits de pêche	20 307	0,28 %	612 734	4,04 %	633 041		
Produits pétroliers	2 173 022	29,76 %	4 131 025	27,22 %	6 304 047		
Autres produits	5 109 109	69,96 %	10 433 210	68,74 %	15 542 318		
Totaux	7 302 438	100 %	15 176 969	100 %	22 479 407		

Source : Port Autonome d'Abidjan, 2020

Avec ces performances, le Port autonome d'Abidjan contribue à plus de 90 % des recettes douanières et à 60 % des revenus de l'Etat, ce qui lui confère le nom de « poumon de l'économie ivoirienne ». Les activités développées en mer comme sur terre attirent de nombreux investisseurs notamment belges, chinois, français. Ce port est un outil de coopération et d'intégration car il sert de hub dans les échanges internationaux de l'espace UEMOA (Union Economique Monétaire Ouest Africaine). Parallèlement, le port de San-Pédro, de par sa situation géographique (zone forestière), se retrouve au centre des exportations des fèves de cacao, des bois de grumes, de l'hévéa, du palmier à huile et du café. Son trafic en 2020 était de 4 755 833 tonnes en 2020 ; soit 1 016 674 tonnes d'importations, 2 950 920 tonnes d'exportations et 788 439 tonnes de transbordements (Port de San-Pédro, 2020). Sur cette même période, le port de San-Pédro a accueilli 388 navires.

La zone d'influence du binôme San-Pédro et Abidjan, s'étend jusqu'à l'arrière-pays national et sous-régional (Burkina-Faso, Niger) via la ligne du chemin de fer Abidjan-Ouagadougou-Niger (long de 1150 km).

Dans ces deux pôles littoraux d'Abidjan et de San-Pédro, les activités halieutiques, l'exploitation récente des hydrocarbures et plus accessoirement le tourisme, l'agriculture littorale et l'aquaculture, jouent un rôle socioéconomique essentiel ; elles servent avant tout aux populations pour vivre. Ce sont aujourd'hui, plus de 120 000 personnes qui tirent leur revenu de ces activités ; soit près de 5 % de la population nationale et 17 % de l'ensemble de la population littorale, ce qui représente 7 % du territoire national (INS, 2014). S'agissant des hydrocarbures, ils permettent un développement du transport et un renforcement de la mobilité par la création de stations-services et une participation intense aux impôts (pour les engins de transport). Au total, ce sont 2927 camions de

transport qui assurent le transport de produits pétroliers à travers le pays. Les taxes recouvrées en 2019 s'élevaient à 115 914 393 FCFA. Sur cette même période, à l'échelle nationale on dénombre 1051 stations-service dont 364 stations-service sur l'ensemble des villes littorales ; soit un taux de 35%. Par ailleurs, si la maritimisation de l'économie de ces dernières décennies est une réalité, celle-ci bien qu'articulée autour des infrastructures portuaires reste également portée par les villes littorales secondaires.

## 2.2. Les villes littorales secondaires

A côté des villes portuaires, des villes secondaires se transforment et se développent. Si les pouvoirs restent centralisés, il n'y a pas qu'Abidjan et San-Pédro qui soient en expansion sur le littoral ivoirien. Le pays compte des villes littorales secondaires halieutiques (Sassandra, Grand-Béréby), touristique (Grand-Bassam) et un sous-sol riche en hydrocarbure (Jacqueville). En effet, la mer de Sassandra connaît une variété de produits (poissons, crevettes, écrevisses, crabes, etc.). A Grand-Béréby, la beauté et qualité du paysage marin et des plages reflète son attractivité touristique. Quant au littoral de Jacqueville, il abrite quatre champs pétroliers, quatre champs gaziers en off-shore, quatre champs d'exploitation pétrolière, et un champ pétrolier en développement.

Ces villes secondaires, à la faveur de la colonisation (exemples de Grand-Bassam et Sassandra), de leur proximité avec les villes portuaires (cas de Jacqueville et Grand-Bassam) et de certaines politiques infrastructurelles (constructions de ponts et de la baie des Sirènes) ont évolué démographiquement (passant de 216 653 habitants en 1998 à 382 198 habitants en 2014), économiquement (créations d'entreprises, de stations-service) et spatialement via la réalisation de vastes projets de viabilisation et de lotissement.

Sur le littoral-Est, ce sont les villes de Grand-Bassam (43 km d'Abidjan), et de Jacqueville (60 km d'Abidjan) qui se développent dans le cadre du projet d'aménagement du Grand-Abidjan. En ce qui concerne le littoral-Ouest, ce sont plutôt les villes de Sassandra (98 km de San-Pédro) et Grand-Béréby (52 km de San-Pédro), qui malgré leur situation de proximité avec la ville portuaire de San-Pédro, tardent véritablement à amorcer leur développement économique. Le peuplement et la mise en valeur des atouts économiques

des villes de Grand-Bassam (capitale historique de la Côte d'Ivoire avec une population de 84 028 habitants) et de Sassandra (première ville coloniale du Sud-ouest ivoirien avec une population de 72 221 habitants) sont le résultat de l'héritage colonial. L'essor de la ville de Jacqueville est grandement lié à la construction du pont « Philippe Grégoire Yacé » en 2015 la reliant à Abidjan. Depuis, les flux migratoires s'accroissent entre Jacqueville et les villes environnantes (Dabou, Grand-Lahou). Enfin, Grand-Béréby, ville halieutique et de plus en plus touristique doit son émergence au dynamisme du port de San-Pédro auquel elle fournit des produits de mer (poissons, crabes, écrevisses, etc.).

Les mouvements de population et la dynamique économique de l'ensemble des villes littorales ivoiriennes, permettent à ces territoires de communiquer via les corridors et avec les villes sous-régionales via les frontières terrestres et maritimes.

## 2.3. Une trajectoire différenciée des flux d'échanges

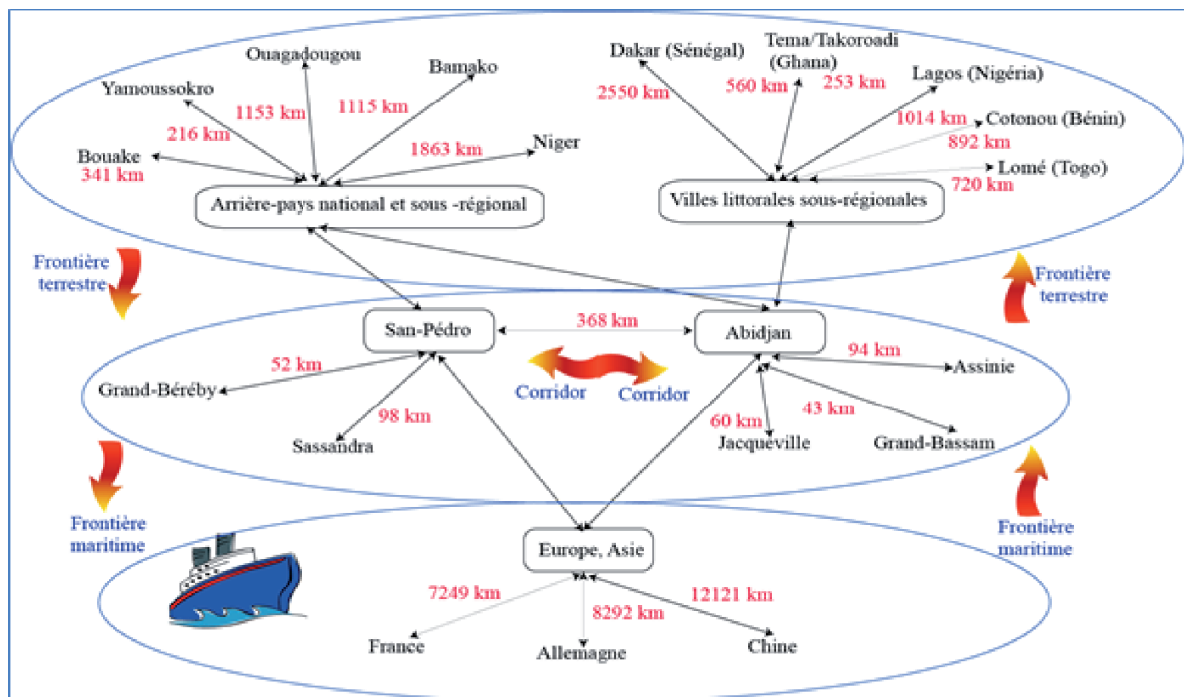
Les villes littorales alimentent en permanence les villes de l'arrière-pays national et les villes des pays limitrophes enclavés (Burkina-Faso, Mali, Niger, etc.) en produits halieutiques, en conteneurs et diverses marchandises. Les flux de mobilité s'exacerbent avec les échanges maritimes et terrestres entre les villes littorales ivoiriennes et avec les villes littorales des autres pays côtiers. En effet, via les corridors, ces échanges s'organisent à travers des flux spatiaux de plus de 900 km. Au niveau de l'espace sous-régional, l'évolution du secteur du transport maritime, des opérations portuaires et du commerce entre la Côte d'Ivoire et les pays des zones CEDEAO et UEMOA est rendue possible par l'existence d'un corridor intra-régional « Abidjan-Lagos ». Ce corridor, long de 942 km fait partie de l'autoroute trans-côtière entre Dakar et Lagos. Il relie les principaux centres urbains d'Afrique de l'ouest ; soit une population de 37 millions d'habitants. Il sert surtout au trafic local des marchandises et au trafic international des passagers. En outre, il existe quatre autres corridors routiers sur lesquels se développent ces échanges, il s'agit notamment des deux corridors « Abidjan - Niamey » qui traversent le Burkina-Faso (Abidjan-Yamoussoukro - Ferkessédougou - La Léraba - Ouagadougou - Kantchari - Makalondi - Niamey) et (Abidjan - Bouna - Gaoua - Po - Ouagadougou - Niamey), du corridor « Abidjan-Bamako » et du corridor « San-Pédro - Bamako » (Dossou C.I, 2021).



En Côte d'Ivoire, les interactions entre les villes littorales présentes des différences. Sur le littoral-Est, les flux entre Abidjan et Grand-Bassam sont de natures touristiques et de loisir, ils concernent l'ensemble des mobilités ponctuelles et pendulaires des populations dans le cadre des activités ludiques, de loisirs, d'affaires économiques et des visites guidées. Le tourisme littoral en Côte d'Ivoire constitue près de 8 % du PIB national. Quant aux impulsions entre Jacqueline et Abidjan, il s'agit de l'ensemble des mouvements pendulaires purement résidentiel et administratif ; elles concernent les populations résidentes à Jacqueline qui se rendent à Abidjan quotidiennement pour le travail. Également, des populations vivant à Abidjan qui se rendent de plus en plus à Jacqueline depuis la création du pont la reliant au continent. Sur le littoral-ouest, les échanges entre Sassandra et San-Pédro sont liés à l'acheminement des produits agricoles vers le port de San-Pédro. Entre Grand-Béréby et San-Pédro, les flux sont d'ordres touristiques et halieutiques. L'activité halieutique occupe une bonne part économique de cette zone côtière et participe à 3,2 % du PIB agricole, sachant que l'agriculture demeure le poumon de l'économie de cette zone.

Alimentées par les villes secondaires, en plus de leurs potentialités, les villes de San-Pédro et Abidjan communiquent avec l'arrière-pays national et sous-régional jusqu'à plus de 2500 km via les corridors et les frontières terrestres et maritimes (villes des pays de la zone CEDEAO). Avec des flux d'interactions économiques importants et dynamiques, l'espace littoral ivoirien approvisionne l'arrière-pays national et les villes sous-régionales des pays enclavés (Niger, Burkina, Mali, etc.) en produits halieutiques et agricoles, et reçoit de ces contrées des produits agropastoraux. En outre, à partir des frontières maritimes, les flux s'étendent à plus de 12 000 km vers l'Europe et l'Asie. Par un trafic portuaire de plus de 30 millions de tonnes (5 millions pour le port de San-Pédro), les deux villes portuaires du pays ont des échanges intenses avec les territoires européens et asiatiques à travers les exportations des produits agricoles (cacao, café, etc.), de bois, d'hévéa, les importations des produits alimentaires et des conteneurs de plusieurs autres marchandises.

Figure 1 : Principaux flux spatiaux d'échanges sur le littoral ivoirien



Source : Gohourou Florent & Ahua Émile Aurélien, 2021

Ces trajectoires spatio-économiques sont l'expression d'une forte connexion entre les villes littorales ivoiriennes qui disposent chacune des potentialités spécifiques. Les marqueurs territoriaux des villes de l'espace littoral ivoirien convergent pour impulser les mouvements et les flux. Cependant, ils divergent quant à leur système de littoralisation (activités, acteurs, politiques spatiales marines, etc.). Ces différentes signatures spatiales qui s'accompagnent de mutations socio-économiques et de politiques littorales spécifiques à ces territoires expliquent les différentes dynamiques dans les villes littorales ivoiriennes.

### 3. Les dynamiques socio-économique et démographique dans l'espace littoral ivoirien

La structuration actuelle de l'espace littoral ivoirien est en phase avec les spécificités que contiennent chacune des villes. Son organisation urbaine, sociale, culturelle ou économique, se développe sous le couvert des influences des politiques d'aménagement des zones côtières et de leurs différentes dynamiques. Le littoral en tant que support de plusieurs groupes socioculturels et ethniques est vécu comme l'espace par excellence qui connecte différents us et coutumes et valeurs des acteurs en présence. De ce fait, son organisation en dépit des politiques territoriales, s'inspire des pratiques locales et de gestion de l'espace.

#### 3.1. Une littoralisation contrastée entre les villes

Toutes les villes littorales ivoiriennes, présentent des caractéristiques particulières dans leur fonctionnement. Tant au niveau des pratiques (activités socio-économiques et culturelles) que du profil des acteurs, des différences se dessinent. Ces singularités littorales sont l'expression d'un développement socio-économique propre à la politique de gestion de chaque espace côtier. En effet, excepté les mouvements démographiques résidentiels observés dans toutes les villes littorales du pays, celles-ci accueillent une masse d'activités économiques dont le fonctionnement et l'organisation tient compte du profil des acteurs. D'un côté, l'économie portuaire et l'activité industrielle dont les partenaires principaux sont les investisseurs et opérateurs français (Nhood, Bolloré), chinois, allemands, libanais, burkinabé et ghanéens. De l'autre côté, un développement de l'économie touristique, des activités agricoles, aquacoles et

halieutiques exercées par des allogènes notamment burkinabés, guinéens, maliens, sénégalais et nigériens. Dans les villes littorales secondaires, en dehors de l'agriculture qui mobilise essentiellement des populations allogènes, les pratiques de tourisme, de pêche, de l'aquaculture se partagent entre populations autochtones et étrangères. Ces deux catégories de population animent également les activités informelles en bordure des plages comme en centres-villes. Par ailleurs, au niveau des pratiques résidentielles, il est important de souligner que les habitations à proximité de l'océan, perçus comme espaces de luxe par excellence, présentent quatre principales réalités. D'abord, dans certaines villes, le bord de mer est habité par des populations de catégories sociales aisées principalement des allogènes (Libanais, Français, etc.), qui résident dans des logements de hauts standings (San-Pédro, Grand-Bassam). Ensuite, on observe dans d'autres villes (Grand-Béréby et Jacqueville), des populations de revenus modestes ou faibles dont l'installation a été motivée par la création de campements ou de villages de pêcheurs. Dans les villes de Grand-Bassam et Sassandra (foyers de peuplement anciens), ce sont plutôt les populations autochtones et allochtones qui en majorité occupent les bordures des mers par des habitats de types modernes et de hauts standings. Enfin, à San-Pédro et à Abidjan, une double coexistence se présente, d'une part entre les populations étrangères et ivoiriennes, et d'autre part, entre populations de catégories sociales aisées et celles à faible revenu. Il en découle donc la présence d'un habitat mixte, à la fois de hauts standings et des habitats parfois de type moderne ou précaire.

Exemple de mixité dans la cohabitation littorale à San-Pédro



Source : AHUA Emile Aurélien, 2021

Cette complexité dans les formes de la littoralisation (pratiques et acteurs) en Côte d'Ivoire a été rendue possible par les différents types d'aménagements littoraux qui ont été mis en place depuis l'accession à l'indépendance du pays.

### **3.2. Les politiques d'accessibilité spatiale et de développement socio-économique comme facteurs de contrastes entre les villes littorales**

Les spécificités littorales, bien qu'induites par les populations sont le résultat des politiques publiques à l'œuvre. Celles-ci expliquent en partie les complexités et les types de dynamiques qui s'exercent sur les côtes. Parfois contraignantes, parfois accessibles, ces politiques en fonction de leurs natures traduisent les différentes migrations littorales et les types de territorialisation qui les accompagnent. Ainsi, il est indéniable de préciser que les premiers facteurs de la littoralisation sont d'ordres institutionnels. Par exemple, l'essor démographique de la ville de Jacqueville découle de l'application du décret « 2016-138 » portant adoption du schéma directeur du Grand-Abidjan. En raison de la saturation urbaine et la macrocéphalie d'Abidjan, ce décret a permis à cette ville de bénéficier d'importantes infrastructures la reliant à Abidjan. Au Sud-ouest, c'est la politique de l'ARSO (Autorité Régionale pour l'Aménagement du Sud-ouest) instaurée en 1968 qui a constitué le fer de lance. Cette politique consommatrice de main-d'œuvre a bien évidemment favorisé l'avènement d'un nombre important d'immigrés (environ 65% de la population régionale selon l'INS). Elle a permis la création de nombreuses routes (notamment la côte reliant Abidjan à San-Pédro), et la mise en place d'un large dispositif pouvant accueillir la population. Son instauration a accordé la priorité aux acteurs potentiels pouvant mettre en valeur le territoire. La stratégie libérale ou néolibérale défendue par ces politiques publiques migratoires fondées sur un libre accès au foncier et à l'immobilier (résidences, terrains, etc.), et une libre concurrence entre acteurs économiques sur le littoral a orchestré une occupation massive des côtes ivoiriennes dans le cadre des activités résidentielles ou économiques. Cependant, cette politique s'est montrée plus contraignante et sélective, car elle a eu pour corolaire une hausse des prix du foncier et de l'immobilier (location de maison, achat de maison ou de terrain etc.) et un durcissement des taxes et des impôts limitant ainsi l'accès à l'espace littoral.

La littoralisation en Côte d'Ivoire, s'appuyant sur les politiques d'aménagement propres à chacune des villes littorales a engendré certains dysfonctionnements et déséquilibres entre ces villes en raison d'une mauvaise gestion des politiques de mise en valeur de ces espaces et d'un manque criant de financement. Ces formes de littoralisation que ces politiques ont introduites participent à la restructuration et la recomposition de l'espace littoral.

### **3.3. Les dysfonctionnements écologiques et socio-économiques des formes de littoralisation observés**

Sans exception, tous les littoraux ivoiriens sont soumis à d'énormes dynamiques spatio-démographiques et économiques. Ces dynamiques influencées par les principes de la mondialisation contribuent à faire disparaître les marqueurs territoriaux originels (habitudes, habitats, activités économiques...). Ces mutations enregistrées traduisent de nombreux déséquilibres relevant de problèmes écologiques et socio-économiques. C'est le cas de la ville de Jacqueville où les pratiques économiques (rejets industriels) et les activités ménagères (eaux usées, déchets solides, etc.) contribuent très fortement à polluer l'environnement.

Ces sur littoraux, d'autres dysfonctionnements apparaissent en raison des conflits d'usages entre les acteurs en présence : A Grand-Béréby, des rivalités existent entre les pêcheurs autochtones et les pêcheurs étrangers. A Sassandra, il est plutôt question de conflits entre pêcheurs et agriculteurs. Enfin à San-Pédro, ce sont les acteurs de l'économie informelle qui sont opposés aux acteurs de l'économie structurée.

Ces conflits permanents prennent leur origine dans des compétitions liées à l'accès à un espace et à l'utilisation des ressources communes. En outre, il existe des problèmes de cohabitation entre les populations (riches, pauvres, allogènes, allochtones, autochtones). Sur les espaces en bordure de mer, cette difficile cohabitation est exprimée sous forme d'agressions physiques et verbales. Aussi, les questions de ségrégation littorale (natation, accès aux services et stations balnéaires en bordure des mers) sont très fréquentes. Il en est de même pour les phénomènes de gentrification (augmentation des coûts des services, des prestations gastronomiques, des loyers, des maisons) où l'arrivée de nouvelles catégories de populations contribuent à l'éviction des

populations moins aisées (surtout à Grand-Bassam, Jacqueville et San-Pédro). A cela s'ajoute, l'insécurité routière liée à la forte mobilité des populations et à l'apparition de nouveaux engins et matériels roulant (tricycles, remorques, etc.) dans le système de transport ces dernières années. Quotidiennement, de nombreux accidents de la circulation sont enregistrés surtout à San-Pédro avec une moyenne de 6 cas d'accidents par jour (Police de San-Pédro, 2020). Enfin, l'accumulation des pratiques illicites autour des plages (consommation excessive de drogues et d'alcool, prostitution, vols, agressions et infractions en tous genres, dépravation des mœurs) est une réalité nouvelle de l'espace littoral ivoirien. Ces nouvelles habitudes sont la conséquence d'une croissance démographique non maîtrisée et des migrations de population non contrôlée qui exacerbent la pauvreté, le chômage et les inégalités dans l'espace littoral ivoirien.

#### 4. Discussion : L'avenir du littoral ivoirien, vers de nouvelles perspectives littorales ?

L'urbanisation littorale croissante en Côte d'Ivoire se traduit par d'énormes flux migratoires marqués par l'avènement de populations de toutes origines et de diverses catégories. Il en découle une saturation spatiale du centre-ville et des bordures des plages au point où la mer est devenue le principal point d'ancrage des nouvelles activités. Ainsi, la maritimisation des activités traditionnelles comme la pêche et la transformation du poisson, le tourisme et les loisirs, l'essor du trafic portuaire renforcé par la récente

exploitation des hydrocarbures, génère une forte activité, des flux et des aménagements considérables dans les zones touristiques comme dans les ports (agrandissement des terminaux à conteneur et céréalier, création d'un terminal minéralier). Concernant les activités économiques sur l'ensemble du littoral ivoirien, les activités portuaires ont une nette importance et constituent 55 % de l'économie maritime, contre 11 % pour la pêche, 9 % pour les hydrocarbures, 12 % pour le tourisme, 10 % pour les activités informelles et 3 % pour les autres activités. Toutefois, dans chaque ville littorale (principale ou secondaire), la distribution et la part des activités socio-économiques est relative, elle est marquée spécifiquement de contrastes.

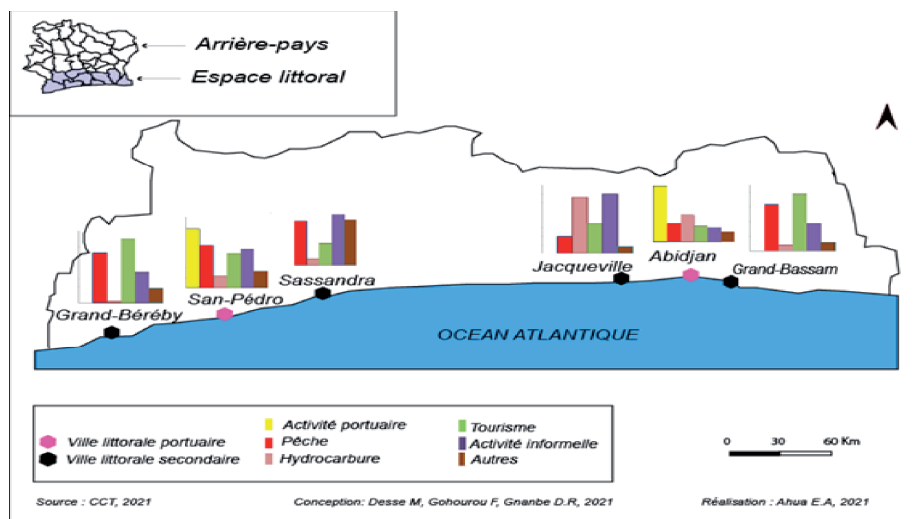
**Tableau 2 : Distribution des activités socio-économiques dans les villes littorales**

Activités	Portuaire	Pêche	Hydrocarbure	Tourisme	Informelle	Autre
Villes						
Abidjan	42%	13%	17%	11%	10%	7%
Grand-Béréby	-	31%	1%	40%	19%	9%
Sassandra	-	26%	4%	13%	30%	27%
Grand-Bassam	-	32%	4%	39%	19%	6
Jacqueville	-	10%	33%	18%	35%	4%
San-Pédro	29%	21%	6%	17%	19%	8%

Source : Port Autonome d'Abidjan et Port Autonome de San-Pédro, 2021

En observant le tableau, il ressort qu'à l'instar des espaces terrestres, l'on retrouve également la problématique des activités concurrentes dans le milieu marin. Ces données permettent de cartographier sur l'ensemble du littoral ivoirien ces différentes activités présentes.

**Figure 2 : Spatialisation des activités socio-économiques sur le littoral ivoirien**



En observant cette spatialisation économique du littoral ivoirien, il devient nécessaire d'engager des politiques spatiales marines afin de réduire les risques environnementaux et anticiper les conflits d'usages. Bien évidemment, cette planification marine doit être la continuité des plans d'aménagements terrestres. Pour ce fait, il est préférable avant tout d'analyser les dysfonctionnements, les conflits et les risques dans leur dimension sociale et institutionnelle pour envisager une meilleure prise en compte des problèmes territoriaux et une meilleure vision des perspectives de gestion durable des mers.

Pour analyser l'émergence et la structuration des conflits, nous appliquerons la démarche proposée par Yahyaoui A. (2018, p.14) qui consiste à croiser une analyse verticale à une analyse horizontale. D'une part, la dimension verticale qui est essentiellement politico-administrative, et qui comprend les structures institutionnelles et sociales auxquelles ont affaire les catégories d'acteurs. D'autre part, la dimension horizontale qui concerne les pratiques à différents niveaux sur un territoire. En nous appuyant sur ces considérations théoriques et les résultats de terrain, nous proposons le tableau de bord suivant pour une planification spatiale marine et terrestre adaptée.

A l'instar de tous les Etats à façades maritimes de la zone UEMOA, la planification spatiale marine (PSM) et les politiques d'aménagements littorales terrestres en Côte d'Ivoire sont à un stade embryonnaire. Comme si ces pays n'en connaissaient pas les enjeux, leurs actions sont bien souvent orientées vers la sécurité maritime, la sûreté maritime et la protection de l'environnement marin au lieu de définir et mettre en œuvre un véritable schéma directeur des actions en mer (Dossou C., 2021, p.150). Cette perspective de gestion du littoral invite à une analyse approfondie des risques et dysfonctionnements, des facteurs à l'origine, des activités concernées et des acteurs en vue de mettre en œuvre des politiques adaptées. En pareilles circonstances, il devient impératif d'entamer une série de recherches sur les acteurs de l'aménagement et de la gestion du littoral, sur les mécanismes d'élaboration des textes réglementaires et les prises de décisions à toutes les échelles pour comprendre réellement la dynamique du système littoral ivoirien. Corlay J.P. (1995, p.255), le dit si bien, Après le qui ? le comment ? Il s'agit ici d'analyser les modes de fréquentation et les processus d'appropriation territoriale des espaces. A ce titre, Ghezali M. (2010, p.8) lançait l'alerte en ces termes « un aménagement sans gestion n'est pas viable, et une gestion sans intégration n'est pas durable, c'est une gestion à problème ».

**Tableau 3 : Proposition de perspectives pour une meilleure gestion du littoral**

<b>Dysfonctionnements / Risques</b>	<b>Facteurs</b>	<b>Activités</b>	<b>Perspectives de planification</b>
Conflits d'usages	Accès au même espace et/ou à la même ressource	Pêche, Tourisme, Navigateur, Hydrocarbure	Partage et délimitation des espaces
	Utilisation de différents outils (porte-conteneurs, filets, palangre, etc.)	Porte-conteneurs et pêche locale	Relocalisation des pratiques de pêche loin des sites portuaires.
	Oppositions entre justice réglementaire et normes traditionnelles	Pêche artisanale et pêche industrielle	Redéfinir les règles en s'appuyant sur les perceptions locales
Dégradation de l'environnement	Oppositions entre les normes nationales et les cognitions locales	Pêche, aquaculture	Aires marines protégées
	Oppositions entre connaissances scientifiques et pratiques locales	Hydrocarbure	Sensibiliser les acteurs au respect des normes environnementales

Source : Auteurs, 2021

## Conclusion

Cette réflexion a permis de comprendre les différentes caractéristiques qu'exprime la littoralisation en Côte d'Ivoire. Une littoralisation contrastée, à la fois embryonnaire et évolutive, qui se nourrit simultanément d'un multiple cortège d'avantages et d'inconvénients. Cette réalité ivoirienne d'autant plus complexe illustre une triple réalité ; des agrégations démographiques vers les littoraux, des dynamiques et mutations socio-spatiales rapides et un défi actuel d'une planification spatiale marine. Entre saturation des principaux pôles littoraux et émergence des villes secondaires, la planification spatiale marine doit tenir compte des différentes caractéristiques des composantes du système littoral (politiques, acteurs, activités, ressources, etc.) en s'imprégnant essentiellement des formes d'interactions (concurrence, opposition, complémentarité, destruction, protection, production, gestion, etc.) pouvant influencer ou être influencé par la littoralisation. Il ressort de ce qui précède que l'espace littoral ivoirien demeure au centre des dynamiques fonctionnelles. Les formes de littoralisation, les facteurs qui les impulsent et les types de paysages (socio-économique, écologique et culturel) qu'elles induisent ou qu'elles façonnent sont l'expression des dysfonctionnements observés. Espaces d'avenir pour un développement, les littoraux ivoiriens incarnent aujourd'hui de nombreux enjeux, nécessitant à l'état actuel, la mise en œuvre de politiques de planification et de gestion efficiente et adaptée. Celles-ci ne doivent pas s'appuyer essentiellement sur les gestionnaires territoriaux mais également sur le grand public en impliquant notamment les usagers, les consommateurs, les producteurs, à travers leurs représentations et en tenant compte des besoins exprimés par chaque acteur. Ce faisant, ces contrastes territoriaux invitent aussi à un renouvellement des approches au niveau des politiques spatiales marines en fonction des spécificités observées dans ces villes. Il apparaît donc avec évidence, que la recherche scientifique sur l'espace littoral ivoirien propose aujourd'hui encore de nombreuses pistes à explorer en raison de multiples questionnements et zones d'ombres qui restent en suspens.

## Bibliographie

- ALAN H., GYLFI P., 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 No. 84F, 39p.
- BIGNOUMBA G.-S., 2018. Perspectives économiques de la mer au Gabon, *Revue canadienne de géographie tropicale*, p. 39-43.
- CADORET A., 2006. Conflits d'usages liés à l'environnement et réseaux sociaux : Enjeux d'une gestion intégrée ? Le cas du littoral de Languedoc-Roussillon. Thèse de doctorat, Université de Montpellier III – Paul Valéry, 591 p.
- CORLAY J.-P., 1995. Géographie sociale, géographie du littoral, in *Noroi* n°165, Janvier-Mars 1995, Doi : <https://doi.org/10.3406/noroi.1995.6623>, p. 247-265.
- DOSSOU C.-I., 2021. Ports, corridors de transport et aménagement du territoire dans l'espace UEMOA, Thèse de doctorat, Université de Nantes. Aménagement Régional et Transport, 350 p.
- GHEZALI M., 2010. La vie tumultueuse du couple GIZC et gestion des risques naturels et technologiques sur le littoral, *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement*, Hors-Série 8- Octobre 2010, DOI : <https://doi.org/10.4000/vertigo.10229>, 13p.
- GOHOUROU F., DESSE M., AHUA E.-A., 2019. Dynamique des acteurs de l'économie informelle autour des ressources en eau de la ville de San-Pedro (Côte d'Ivoire), *Aménagement du territoire au service du développement Durable. Laboratoire d'Aménagement du Territoire, d'Environnement et du Développement Durable (LATEDD)*, Oct. 2019, Abomey-Calavi, p. 79 - 97.
- GOIFFON M., 2003. Pression foncière et littoralisation à la Martinique, *Les Cahiers d'Outre-Mer, Revue de géographie de Bordeaux*, DOI : <https://10.4000/com.831>, ISSN : 1961-860, p. 351-374.

- INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE., 1988. Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH).
- INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE., 1998. Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH).
- INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE., 2014. Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH).
- JULIEN N., EDITH K., 2015. Les dynamiques spatiales des activités halieutiques maritimes, Géographie des mers et des océans : Capes-Agrégation : Histoire-Géographie sous la direction de Nicolas Escaich, Dunod, p. 155-181.
- PORT AUTONOME D'ABIDJAN., 2019. Rapport Annuel, 48p.
- PORT AUTONOME DE SAN-PEDRO., 2019. Rapport Annuel, 32p.
- POTTIER P., ANOH P., 2008. Géographie du littoral de Côte d'Ivoire : Elément de réflexion pour une politique de gestion intégrée, Coopération universitaire Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire) et Nantes (France), 328p.
- TROUILLET B., 2018. Les pêches dans la planification spatiale marine au crible des géo-technologies : perspectives critiques sur le « spatial » et « l'environnement », Mémoire HDR, Université de Nantes, 125p.
- YAHYAOUÏ A., 2018. Conflits d'usage environnementaux sur les rives de la lagune de Bizerte (Tunisie) : une mise en perspective méditerranéenne, Thèse de doctorat de Géographie, Université Aix-Marseille Université, 445p.





# L'ATTRACTIVITÉ DES NOUVELLES VILLES PORTUAIRES SUR LES ARRIÈRE-PAYS. LE CAS DE KRIBI EN AFRIQUE CENTRALE

René Joly ASSAKO ASSAKO, Professeur titulaire Hors échelle,  
Université de Douala, rjassako@yahoo.fr  
Guy Célestin MESSI, PhD Student, Université de Yaoundé I  
e-mail : guycelesmessi@yahoo.fr

## Résumé

Les mouvements des individus et des groupes d'origine africaine s'effectuent du nord vers le sud. Cette cardinalisation des flux migratoires occulte la prise en considération de l'Afrique comme une terre d'attractivité particulièrement visible sur les ports et leurs villes. Pris dans ce contexte, la dynamique démographique de Kribi formule une double interrogation : quels sont les déterminants de l'attractivité humaine de Kribi ? Comment les différentes composantes socio anthropologiques s'intègrent-elles dans la perspective portuaire ? Cet article fait le procès de la mobilité humaine vers Kribi. L'étude s'appuie sur l'état de l'art et des investigations de terrain. Il ressort que des déterminants politiques, touristiques et surtout économiques président à l'attractivité humaine de Kribi.

**Mots clés :** attractivité, migrations, stratégies d'intégration, Kribi

## Abstract

Displacements of people and African groups are done from North to South. This cardinalisation of migratory flux involves the taking into consideration of the African continent as a land of particularly visible attractions on ports cities. In this context, the demographic dynamics in Kribi formulates a double question: what are the determiners of human attraction towards Kribi? How are the different socio-anthropological components integrated in the port perspective? This article questions the human displacement towards Kribi. This study is based on literary review and practical inquiries. We found that political, tourist and much more economic determiners are the causes of human attraction towards Kribi.

**Keys words:** attraction, migrations, integration strategies, Kribi

## 1. Introduction

Si certains ports africains reflètent encore fidèlement le retard « historique » du sud du Sahara dans les circulations maritimes et logistiques planétaires, d'autres, du fait de leur arrimage aux standards qualitatifs et quantitatifs internationaux, enclenchent et conjuguent de facto avec une amélioration des connectivités maritimes pour les économies émergentes (B.Daudet, 2015). C'est notamment le cas des projets greenfield qui entraînent la croissance des trafics. Et de là, naît la concurrence portuaire sous régionale à l'exemple de Lekki et Badagry au Nigeria ; Kribi et Douala au Cameroun. Dans ce dernier cas, Douala continue de perdre en attractivité et en compétitivité parce que saturé et ne disposant plus d'aucune alternative face aux faibles profondeurs du fleuve Wouri, hormis un dragage sans fondement économique. Au même moment, la ville de Kribi gagne en attractivité avec une dynamique portuaire plus innovante qui s'érige comme un baromètre de santé économique, logistique et industrielle (Yann Alix, 2017) source de revenus pour l'Etat et ses populations. Le vrai problème de cette recherche est de savoir comment Kribi se positionne-t-elle par rapport aux autres villes portuaires de la sous-région tout particulièrement dans son rapport à Douala à devenir un pôle attractif pour les populations de l'intérieur et de l'extérieur ? De façon plus prosaïque, l'attractivité humaine de Kribi met aussi à l'ordre du jour la question de l'intégration socio-spatiale des migrants, dans un contexte de cohabitation inter communautaire, où les rapports sociaux sont amplement sous-tendus par le rejet de l'autre.

La présente étude nécessite une approche plurielle du fait de la multiplicité des acteurs, des enjeux et des logiques à l'œuvre. Les réflexions qui vont suivre en vue de répondre à ce constat s'ordonneront en deux parties. La première, centrée sur la dynamique du statut de Kribi, montre que la construction d'un port à rayonnement international a transformé la

situation historique initiale de ville touristique en un complexe industriel qui reconfigure le tissu économique, social et spatial de cette cité balnéaire, faisant d'elle un véritable pôle d'attractivité humaine aux flux migratoires nationaux et internationaux. La deuxième partie analyse les stratégies d'intégration des migrants et caractérisent la cohabitation de la multiethnicité accrochée à la dynamique portuaire.

## 2. Note méthodologique

Les similitudes entre pays, régions et localités sur les questions migratoires conduisent à une répliation du milieu étudié pour mieux caractériser les facteurs d'attractivité. Souscrivant à cette réalité, la méthodologie procède en premier lieu par la présentation de la zone d'étude.

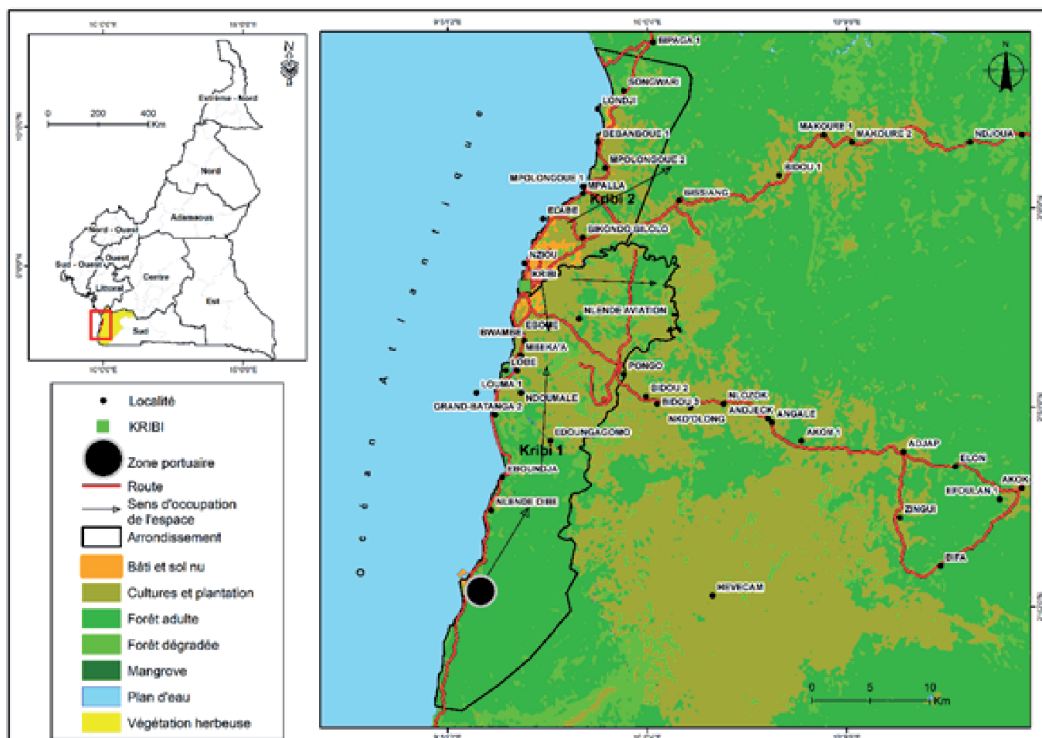
### 2.1 Présentation de la zone d'étude

Située sur la côte atlantique de la région administrative du Sud Cameroun (figure 1), Kribi est le chef-lieu du département de l'Océan. C'est aussi une Communauté Urbaine constituée de deux

communes urbaines d'arrondissement (Kribi 1er et Kribi 2ème) pour une superficie d'environ 321Km<sup>2</sup> (MINDUH et CUK, 2013). Comme l'essentiel des villes camerounaises, Kribi est une ville coloniale fondée en 1890 par les Allemands. Elle a été l'un des pôles de pénétration de la colonisation allemande vers l'intérieur du Cameroun ; et c'est d'ailleurs avec celle-ci qu'a débuté son urbanisation. Mais son nom viendrait de l'appellation KIKIRIBI « Hommes de petite taille » donnée par les Portugais aux pygmées Bagyeli qu'ils ont rencontrés sur place.

A grande échelle, c'est-à-dire à l'échelle locale, il s'observe deux espaces kribien. Le « Kribi traditionnel » touristique connue par ses plages de plaisance et le nouveau Kribi portuaire situé à 25km au sud, qui connaît en ce moment un dynamisme grandissant porté par les implantations industrielles s'inscrivant dans la mouvance de la construction du complexe industrialo-portuaire. Il va sans dire que ces différentes mises en valeur du littoral kribien induisent des transformations profondes de la ville tant sur le plan infrastructurel et spatial que sociologique (migrations).

Figure 1 : Zone d'étude



Source : MINEPAT, 2020

## 2.2 Collecte des données

Les analyses que nous initiions dans cette réflexion ont pour fondements : les résultats des recensements généraux de la population (RGPH) de 1987 et de 2005 ; la maquette du complexe industrialo-portuaire de Kribi ; l'enquête par questionnaire qui a été complétée par une série d'entretiens tant avec les gestionnaires des services (autorités municipales, traditionnelles, administratives et responsables des services du port) qu'avec les autochtones et les communautés de migrants installés à Kribi. Conduites depuis 2018, ces enquêtes s'inscrivent dans le cadre du projet Construire la ville portuaire de demain en Afrique Atlantique. Sur la base d'un échantillon aléatoire, ces enquêtes prennent en compte, et au mieux, l'opinion des commerçants, des pêcheurs, moto-taximan en passant par les fonctionnaires et les agriculteurs qui expriment les enjeux de la migration que formule la ville de Kribi. Au total, 150 ménages ont été interrogés dans quatre quartiers qui ont la particularité d'être multiethniques. Le tableau suivant systématise la répartition de ces ménages entre migrants et natifs selon une approche genrée.

Tableau 1 : composition de l'échantillon d'enquête

Quartier	Migrants		Natifs		Totaux		
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Migrants	Natifs	Total
Afan mabe	23	09	07	02	32	09	41
Mboa manga	18	11	06	03	29	09	38
Mokolo	23	05	04	02	28	06	34
Dombe	25	06	04	02	31	06	37
Total	89	31	21	09	120	30	150

Source : enquête de terrain, novembre 2019

## 3. Déterminants et caractérisation de l'attractivité migratoire à Kribi

Le visage sociologique de Kribi illustre une hétérogénéité démographique consécutive à un brassage des populations aux origines géographiques diversifiées. Dans un tel contexte de mosaïque socioculturelle, les mobilités vers Kribi révèlent diverses trajectoires. Elles donnent lieu de questionner les mobiles de l'attractivité humaine de Kribi ainsi que ses fonctions dans le système de migrations internes et internationales. Reste que, ces mobilités s'inscrivent davantage à la reconfiguration de la localité comme nouvelle ville portuaire.

## 3.1 La dynamique du statut de Kribi : de la cité balnéaire à la nouvelle ville portuaire attractive

Pendant la période allemande, Kribi, du fait de sa situation balnéaire, était considérée comme un lieu de repos. Cette vocation initiale demeure jusqu'à ce jour et lui confère sa fonction première de ville touristique. La diversité des sites touristiques qui caractérise Kribi montre qu'elle s'inscrit dans une perspective du tourisme durable. Dans ce sens, le projet de la Banque Mondiale « filières de compétitivité et croissance », précédé par le Coast<sup>52</sup> en 2005 vise à valoriser certaines plages de Kribi (victimes de l'érosion côtière) et de préserver les lieux d'habitation des gorilles dans le parc national de Campo-Ma'an. Il convient tout de même, à ce niveau, de dire que le chef-lieu du département de l'océan connaît un essor remarquable de l'activité touristique avec le bitumage de la route Edéa-Kribi en 1990. Cette route qui ouvre Kribi aux deux grandes métropoles du pays, fait d'elle une ville carrefour. On y accède par route bitumée venant de Douala et Yaoundé en passant par la ville d'Edéa. Trois autres routes non bitumées mais carrossables la relie aux villes de Lolodorf, Ebolowa et Campo avec la frontière équato-guinéenne. Cité balnéaire au départ, occupée par une population à dominance autochtone, la ville de Kribi a muté aujourd'hui selon des logiques complexes avec la construction du port en eau profonde situé au fond du golfe de Guinée, dans la localité de Mboro distante de la ville de 35 kilomètres. En effet, les villes portuaires tout comme les métropoles ont, généralement, un comportement de phagocytose et de polarisation vis-à-vis de leur arrière-pays proche ou lointain (Assako Assako, 2011). Elles exercent sur celui-ci une ponction intense des ressources humaines pour répondre à la dynamique économique impulsée par le complexe industrialo-portuaire. En faisant porter le poids de son rang de métropole portuaire en devenir, la ville de Kribi exerce déjà une attractivité sur des populations aux origines géographiques différentes. C'est ainsi qu'elle mélange, tout comme elle attire (Bopda, 2003), des personnes aussi bien de l'intérieur que de l'extérieur sortant pour l'essentiel de l'univers villageois et arrivant dans l'ignorance du contexte et des réalités du milieu d'accueil. Cette forte mobilité humaine vers Kribi conduit à un renouvellement permanent de la population dans cette localité où le contexte est marqué par la valorisation et la capitalisation des dividendes portuaires.

52 *Projet de compétitivité des filières et de croissance liée à la prévention des risques côtiers en lien avec les changements climatiques.*

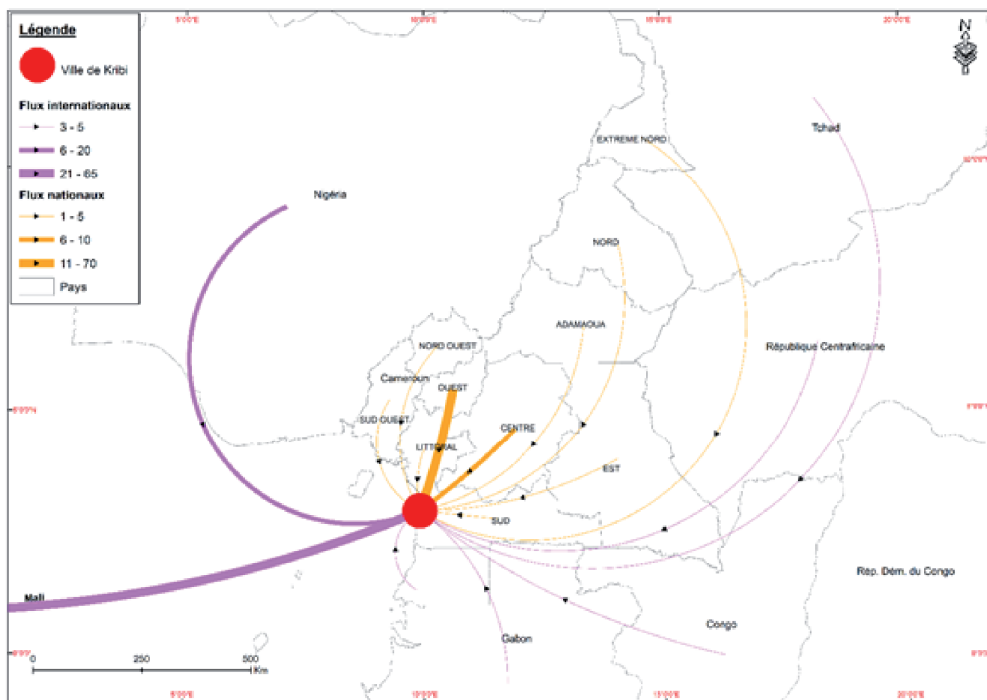
Cela étant, en confrontant une situation historique initiale d'une ville côtière de seule facture touristique due à un tableau exotique composé de plages, d'habitats écologiques, et de cultures autochtones séculaires plurielles, et une ville portuaire aujourd'hui réceptacle de terminaux et d'installations maritimes de dernières générations, la vocation d'un port en eau profonde à caractère international a transformé cette localité en un complexe industriel qui reconfigure le tissu économique, spatial, environnemental et socio-démographique de cette cité balnéaire. En réalité, l'essor de la ville, déclenché par son développement industrialo-portuaire, serait à l'origine d'une croissance démographique consécutive à un important ratissage migratoire.

### 3.2 Une attractivité humaine consécutive à un important ratissage migratoire

Une population croît ou décroît sous l'effet de quatre facteurs que sont : d'une part les naissances et les immigrations qui augmentent l'effectif global de la population, et d'autre part les décès et les émigrations qui les diminuent. Du fait d'un processus migratoire continu et soutenu, la ville est devenue un

centre majeur de l'explosion démographique. Elle a vu sa population croître rapidement et le nombre d'habitants de Kribi a presque doublé de décennie en décennie. Lors du premier recensement officiel de la population et de l'habitat en 1976, Kribi comptait 10512 habitants. Chiffre qui passe à 19778 habitants au recensement de 1987. Et à ce jour, cette localité compte 93246 habitants. Comme il convient de le relever, Kribi a toujours enregistré la population urbaine la plus importante du département de l'océan. Sur les 71 100 habitants vivant en ville dans ce département, Kribi comptabilise, à elle seule, 84% soit 59928 habitants (RGPH 2005). De manière générale, c'est une population jeune au sein de laquelle la différence homme/ femme n'est pas énorme : 50,5% d'hommes pour 49,5% de femmes. Cette croissance démographique est tributaire à une convergence des flux migratoires nationaux et internationaux (Figure 2) qui cohabite avec une population autochtone à neuf communautés ethniques (Mabi et Batanga (qui font partie du grand clan Sawa), Ngoumba, Fang, Bulu, Ewondo, Bassa, Iyassa et les Pygmées Bagyélias). D'où leur diversité culturelle se rapportant tantôt à l'eau tantôt à la forêt.

Figure 2 Attractivité des flux migratoires nationaux et internationaux vers Kribi



Source des données, INS 2017

De la nationalisation à l'internationalisation des mouvements migratoires, la ville de Kribi est devenue un véritable melting-pot sociodémographique. A ce sujet, les travaux réalisés par l'Institut National de Statistique (INS, 2017), ainsi que le confirme notre enquête de terrain montre que ces migrations se sont de plus en plus densifiées à Kribi avec la construction du port en eau profonde devenu, à n'en point douter, son élément polarisant. A partir de cette figure, on peut dégager une typologie de ces migrations vers Kribi tel que le montre clairement le tableau suivant.

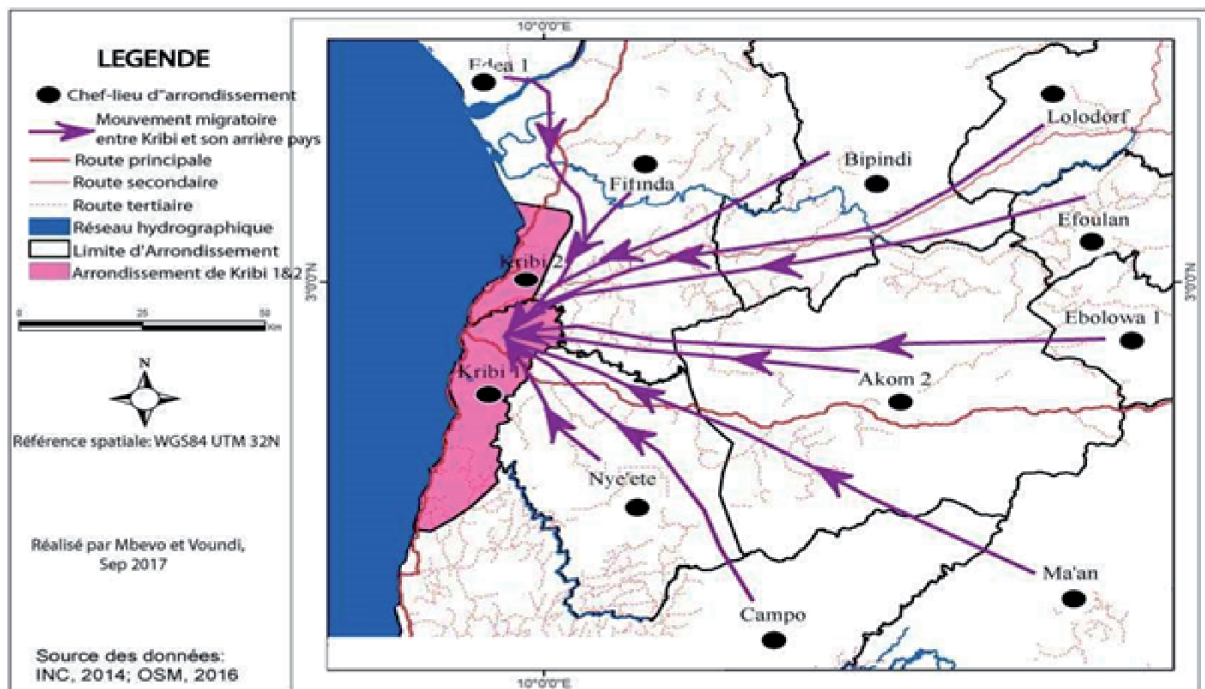
**Tableau 2 : Types de migrations à Kribi**

Types de migrations	Effectifs des migrants	Pourcentages
Migrations locales	08	6.70%
Migrations intrarégionales	13	10.83%
Migrations interrégionales	68	56.67
Migrations transfrontalières	31	25.83
<b>Total</b>	<b>120</b>	<b>100%</b>

Source : enquête de terrain, novembre 2019

Notons que les migrants interrégionaux les plus nombreux sont, pour la plupart, des ressortissants de l'ouest Cameroun. Les Bamouns et les Bamilékés constituent l'essentiel de cette population avec plus de 70%. En ce qui concerne les migrations transfrontalières, les Maliens représentent la communauté la plus nombreuse, suivis des Burkinabés et des Nigériens. Les raisons de cette présence ouest-africaine et particulièrement malienne sont à trouver dans la politique de libre circulation entre le Cameroun et le Mali signée le 6 mai 1964. Cette convention autorisait les ressortissants des deux pays à circuler et à s'installer librement dans le territoire de l'autre tout en bénéficiant des mêmes avantages que les ressortissants de ce pays (Messi, G.C, 2015). Quant aux migrations locales et intra-régionales, il s'agit de l'influence que le port exerce sur l'arrière-pays Kribien proche. Ce comportement de phagocytose et de polarisation vis-à-vis de son arrière-pays proche (Figure 3) se fait au détriment de certaines villes comme Ebolowa (chef-lieu de la région du Sud), Akom 2, Ma'an, Bipindi et Lolodorf situées à proximité de Kribi.

**Figure 3 : Attractivité de Kribi sur son arrière- pays proche**



Source des données Mbevo et Voundi 2018

### 3.2 Les déterminants de l'attractivité humaine à Kribi

Du pôle industrialo-portuaire est née une grande ville qui favorise les migrations internes et transfrontalières. L'enquête sur le terrain révèle que les raisons socio-politiques, touristiques mais surtout économiques sont responsables de l'attractivité des populations vers Kribi. Le tableau ci-dessous présente le pourcentage des immigrés selon leurs motivations.

**Tableau 3 : les déterminants des flux migratoires à Kribi**

Raisons d'immigration	Nombre d'immigrants	Pourcentage
Socio-économiques	76	63.33%
Touristiques	32	26.67%
Sociopolitiques	12	10%
<b>Total</b>	<b>120</b>	<b>100%</b>

Source : Enquête de terrain, novembre 2019.

L'enquête sur le terrain montre que les raisons socio-économiques sont les plus importantes. De toute évidence, l'essor d'un port concourt à rendre la ville plus attractive en fournissant des emplois et des services liés à la gestion d'un flux croissant de marchandises importées et exportées. C'est à ce titre que B. Daudet (2015) considère les villes portuaires comme les plus importantes pourvoyeuses d'emploi pour une population paupérisée installée aux marges immédiates du port. C'est notamment le cas de Kribi qui va drainer une importante population de travailleurs aux emplois directs et indirects ; comme l'illustre le tableau ci-après.

**Tableau 4 : prévisions d'emplois par les grandes industries à Kribi.**

Périodes	2010-2015		2010-2030/2040	
	Emplois directs	Emplois indirects	Emplois directs	Emplois indirects
Cal	1 000	2 000	2 000	4 400
Alcan/rio tinto	900	2 000	1 600	3 500
Bolloré	580	350	580	350
Gdf suez	200	440	200	440
Camiron	580	1 275	580	1 275
Logistics areas	145	90	450	270
Tourisme	1 540	615	3 500	1 400
<b>Total</b>	<b>4 945</b>	<b>6 770</b>	<b>8 910</b>	<b>11 635</b>

Source : PDU Kribi, Novembre 2019

Ces statistiques montrent que Kribi offre une véritable perspective d'emploi à long terme. En effet, les prévisions d'emploi par des grandes sociétés de terminaux s'étendent jusqu'en 2040. Il va sans dire que la demande sera sans cesse croissante en matière de demande d'emploi avec pour conséquence directe le décongestionnement de Yaoundé et Douala de leur macrocéphalie démographique et, ce faisant, le rééquilibrage de l'aménagement du territoire. Et ce d'autant plus que les pôles d'activités économiques (la

centrale électrique de Mpolongwe, l'usine de gaz liquéfié à Bipaga et les implantations industrielles HE-VECAM et SOCAPALM) qui se développent autour de l'infrastructure portuaire sont porteuses de richesses et d'emplois. L'économie informelle n'étant pas en reste, elle absorbe, pour le moment, une grande partie de la population migrante n'ayant pas encore trouvé un emploi au sein des sociétés de la place qui présentent des offres d'emploi. C'est à juste titre qu'un commerçant Bamiléké pense que : « en attendant d'être recruté ou pas par une société, on se débrouille d'abord par des petits boulots et la vente des produits de première nécessité, bon marché sur les principales artères routières ». Tout ceci contribue à améliorer les conditions de vie des migrants qui sont meilleures par rapport à celles de leurs localités d'origine. C'est en effet le modèle du type « répulsion-attraction » (push-pull), qui constitue le fondement de la théorie économique standard des migrations. Et si l'immigration n'est pas forcément causée par des facteurs de répulsion dans les pays d'origine (bas salaires, pas d'emploi, chômage élevé) comme le pense D. Nganawara (2017), mais plutôt par des facteurs d'attraction dans les pays d'accueil (Piore, 1979), l'attractivité de Kribi réside dans les possibilités qu'elle offre aux migrants à assurer, plus ou moins, leur insertion socio-économique et ou professionnelle.

Les raisons touristiques arrivent en deuxième position avec 26,7%. Ces raisons sont liées, d'une part au contact continent-océan, une sorte de balnéotropisme qui formule le rêve de l'ailleurs et la rencontre de l'autre. Et, d'autre part à la présence d'une kyrielle de sites touristiques qui aiguissent la curiosité des populations aux origines diverses. Parmi ces sites touristiques, on compte le village des pêcheurs de Londji ; le fleuve Lobé et ses chutes qui attachent et passionnent aussi les touristes en quête d'exotisme. Au-delà d'être un site consacré aux pratiques traditionnelles et aux rituels adressés aux dieux de chaque tribu de la localité, la Lobé est l'unique endroit au monde où un cours d'eau débouche dans l'océan par des cascades. (Tchindjang, 2011). La ville possède également différentes côtes aux plages de sable fin qui s'étalent jusqu'à Campo sur près de 80 kilomètres. Ces plages confèrent un aspect attrayant particulier au paysage côtier de Kribi. C'est sans doute ces plages qui ont attiré les complexes hôteliers et donc les touristes avant les sites touristiques.

H. Etoga (2011) fait une observation minutieuse de ces marges littorales et distingue quatre types de côtes : les côtes à vasière, les côtes sableuses, les côtes rocheuses et les côtes sablo-rocheuses. Par ailleurs, l'ancienneté du peuple pygmée (premiers

habitants du Cameroun) et de sa culture dans la zone forestière constituent une autre attraction touristique incontournable par la singularité de leur mode de vie et vestimentaire. Kribi demeure aussi célèbre par ses manifestations culturelles dont les plus remarquables sont les fêtes Batanga du 14 février et 9 mai, et le Nguma Mabi du mois de décembre de chaque année. Par contre, les raisons socio-politiques et environnementales ont été signalées par 10% des immigrés enquêtés. Ces raisons trouvent leur acte de naissance dans la précarité des conditions d'existence dans les régions ou pays de départ. La sécheresse dans les pays du Sahel comme au Burkina-Faso et au Mali a provoqué des mouvements de personnes vers Kribi. Toutefois, ces immigrés burkinabés et maliens affirment que la pêche était leur principale activité dans leur pays d'origine. Raison pour laquelle ils ont préféré s'installer dans cette cité balnéaire qui leur est favorable. Il en est de même, des tensions interethniques et religieuses au Nigeria qui ont contraint plusieurs Nigériens à s'installer à Kribi

### **3.3 Les logiques pratiques des « outsiders », une stratégie au cœur de l'intégration des migrants à Kribi**

Vivre dans une communauté socio-politique donnée pour un étranger (non natif) renvoie à son intégration sociale, à sa pénétration du « transcendantal » (Bourdieu, P, 1979) de la société d'accueil. Cette pénétration s'organise le plus souvent autour d'une variété de logiques pratiques. En se rapportant dans le cas de la ville portuaire de Kribi, cette intégration sociocommunautaire pourrait s'analyser à partir de trois niveaux d'observation que sont : les réseaux communautaires, l'investissement dans les activités économiques et l'appropriation foncière.

#### **3.4.1. L'émergence des communautés réseaux, une stratégie favorable à l'intégration des migrants**

Si l'installation de la population migrante a été aisée et sans cesse croissante, il convient de mentionner qu'il s'agit de la résultante d'une politique de promotion des communautés réseaux lancée par les hautes autorités de l'Etat. En effet, même si les mouvements migratoires à destination de Kribi s'apparentent davantage à des mouvements individuels, ces migrations, une fois constituées, s'organisent avant tout en communauté ethnique. L'ethno communautarisme devenant ainsi une première stratégie d'intégration sociale. Cette stratégie renvoie clairement à la notion de « communauté réseau ou de réseau communautaire », défini par P. Merckle (2004) comme « l'ensemble des relations de sociabilité

qu'un individu entretient avec les autres, et des formes que prennent ces relations ».

Développé dans le champ de la sociologie des migrations, le concept de réseau communautaire a montré toute son utilité dans l'analyse de l'insertion des migrants en milieu urbain. Il s'agit particulièrement d'une dimension sociale qui se traduit par la solidité des liens familiaux (Mounir Zouiten, 1995) entre les membres du réseau ; et une dimension économique à travers la recherche d'un emploi et la diversification des sources de revenus des ménages immigrés. Cet aspect économique est mis en évidence par A. Tarrius (1995) dans la construction des réseaux migratoires tant locaux qu'internationaux. Par de-là, l'auteur exhibe un territoire circulaire à l'intérieur duquel se tissent des échanges économiques soutenus par des réseaux au grand dam des normes nationales et internationales : « alors même que s'intensifient, de toute façon, les échanges et les circulations, que se réduisent les distances et s'instaurent tant de ponts entre lieux. Comment ne pas reconnaître la modernité de ceux qui circulent au mieux, qui actualisent le lien social là où les nations proposent la norme, le règlement, les contrôles ». Ce mécanisme de regroupement en communautés assure l'accueil du nouveau migrant, sa socialisation et même l'orientation de celui-ci dans une première activité. De toute évidence, la place des communautés-réseaux ou des associations a pris à bras le corps la vie des citoyens à Kribi, au point où même la population « autochtone » se regroupe désormais en petites associations pour faire face aux populations de l'ouest Cameroun caractérisées par l'esprit d'équipe. Sur les 150 chefs de ménages interrogés l'enquête sur le terrain révèle que 91% font partie d'une communauté-réseau contre 9% qui n'appartiennent pas ou du moins ne font pas encore partie intégrante. Ce regroupement en communauté est une stratégie qui permet aux immigrés de reconnaître les leurs en territoire étranger, de conserver les liens intra ethniques et de résoudre les problèmes qui jaillissent entre eux et avec les autres communautés. Une situation qui connaît plus de l'ampleur avec les échanges sociaux par l'investissement dans les activités économiques.

#### **3.4.2 L'investissement des migrants dans les activités économiques : une ressource de l'intégration sociocommunautaire**

Partis de différents milieux pour diverses raisons, les migrants installés à Kribi sont essentiellement des migrants économiques. Ils sont répandus dans tous les secteurs économiques où ils entretiennent des

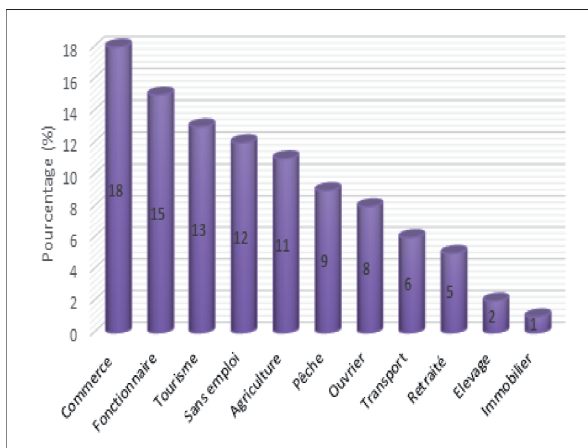
rapports avec les autres populations. Lesquels rapports sont générateurs d'interdépendances entre les différents acteurs conduisant au renforcement de leur acceptation, voire à la légitimation de leur présence à Kribi. En fait les immigrés empruntent, pour la plupart, le détour des activités économiques comme canaux de leur insertion sociale. Il s'agit d'une stratégie sociocommunautaire apparemment subalterne mais qui permet aux migrants de participer à la production de la société et de créer un cordon ombilical avec les autres acteurs. Ces immigrés arrivant par vagues successives admettent que les natifs manquent d'initiatives et n'investissent pas assez dans leur localité. C'est d'ailleurs ce que relève le premier adjoint au Maire de Kribi 2ème en ces termes : « les natifs sont paresseux, vindicatifs, nihilistes et réfractaires au développement. Ils attendent tout de la Mairie ou des services du port sous prétexte qu'ils ont donné du terrain à l'Etat ». A contrario, les migrants restent une population dynamique de par l'importance de leurs activités. L'enquête sur le terrain relève qu'ils sont banquier, cadre d'entreprise, fonctionnaire, tenanciers de bars, d'auberge, agriculteurs, « buyamsellam<sup>53</sup>», électriciens, mécaniciens, maçons, menuisiers, creuseur de sable, fabricant de parpaings, tailleurs, coiffeurs, pêcheurs de poisson, éleveurs de chèvres et de mouton, laveurs de voitures, réparateurs de roue et d'appareils électroménagers, propriétaires des véhicules de transport, de salle de vidéo et de moulin à écraser. Ils sont aussi détenteurs des structures de transfert d'argent et de télécommunication. Tout comme on les retrouve dans la vente des pièces détachées, des médicaments et des produits pétroliers.

Toutes ces activités montrent que les migrants participent à la dynamique socioéconomique de Kribi, celle-ci favorise, plus ou moins, l'amélioration des conditions d'existence de la population locale. Fort de ce constat, l'exploration des secteurs d'activité des migrants montre qu'il s'agit, pour la plupart, des activités non prestigieuses exclues du catalogue des positions de « noblesse sociale », mais qui sont incontournables dans la fourniture des prestations indispensables à la survie quotidienne. En tout état de cause, les immigrés tirent de l'exclusion sociale, les ressources de leur pénétration dans la société d'accueil. D'ailleurs, le chef de la communauté Bamoun déclare : « les migrants s'investissent dans des activités qualifiées de salissantes par les natifs. Ces derniers sont tout de même dépendants de ces activités pour leur survie quotidienne. Ce qui renforce et légitime notre acceptation auprès d'eux ». C'est ce que (Elias, 1997) appelle le recours à la ressource de l'utilité sociale pour contrebalancer la stigmatisation des natifs ; une sorte de dialectique de l'exclusion et de la dépendance qui contraint finalement les groupes établis à la cohabitation avec les allogènes. Ces derniers capitalisent en retour cette ressource pour s'approprier un lopin de terre, avec pour objectif un enracinement durable.

### 3.4.3 l'appropriation foncière par les migrants : une stratégie d'enracinement durable sur fond de conflits multi-formes

Dans un contexte social où les migrants sont inscrits dans une dynamique de l'intégration sociale, la propriété foncière fait l'objet d'enjeux. Respectivement, la terre est conçue comme un bien capitalisable et comme un cadre de développement de la société. Ce statut s'adosse sur deux principaux points. D'une part, la terre constitue le cadre dans lequel les acteurs sociaux communiquent, se multiplient et mènent quotidiennement leurs activités. D'autre part, elle constitue l'espace où les générations d'hommes effectuent leur passage. Dans cette logique, E. Le Roy (1982), dans l'analyse de la terre comme un enjeu, pense que : « la terre est le support de la production et de la reproduction ». Toutefois, si le droit coutumier s'inscrit avec le modèle traditionnel africain d'accès à la terre notamment l'héritage, l'immigration soulève en filigrane le problème du transfert de la propriété foncière avec le droit moderne. Localement, l'implication massive des immigrés dans les transactions foncières rend compte des stratégies mobilisées dans un contexte marqué par une situation foncière duale ; avec d'un côté des textes

Figure 5 : synthèse des activités des migrants à Kribi



Source : Enquête de terrain, novembre 2019

53 Revendeuses des produits vivriers issus des zones rurales



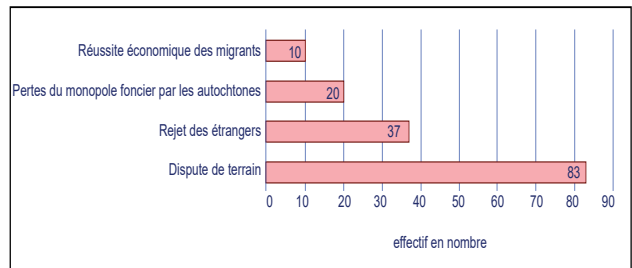
juridiques et réglementaires instaurés par l'État et de l'autre côté des pratiques coutumières. Vu sous l'angle des insuffisances de l'application des premières et de l'inadéquation des secondes, les réseaux communautaires se substituent au système juridique et dictent la gestion foncière par des transactions informelles qu'ils nouent avec les autochtones.

L'analyse de la dynamique foncière dans la localité de Kribi fait état de la situation selon laquelle il existe des migrants propriétaires d'un fonds de terre. Sur les 120 ménages des migrants enquêtés, 102 disposent d'au moins d'un lopin de terre contre 18 qui ne le disposent pas. Soit 85% des migrants ayant un statut de propriétaire contre 15% n'ayant pas ce statut. En réalité, les migrants accèdent à la propriété foncière par trois modes que sont le don, l'héritage et l'achat qui affichent respectivement les proportions suivantes 1,6%, 2,4% et 96%. Ce qui est important de souligner ici, c'est le caractère intra ethnique du don et de l'héritage qui s'opérationnalisent entre les membres d'une même famille et d'un même groupe ethnique. En ce qui concerne l'achat, il s'agit du principal mode d'accès à la propriété foncière qui dote une logique capitaliste d'appropriation de l'espace par les migrants de toute sa crédibilité. Les motifs qui justifient cette prédominance du monnayage sont à trouver dans les mutations sociodémographiques et économiques qui caractérisent la localité. Parmi ces motifs sociodémographiques, il convient de mentionner l'ampleur des mouvements migratoires qui ont induit de profondes mutations dans le système traditionnel<sup>54</sup> de transfert de la propriété foncière du fait d'une demande sans cesse croissante. A cela s'ajoute la double vocation de pôle de développement touristique et industrialo-portuaire qui procure un caractère économique à la terre pour une résidence ; voire pour l'exercice d'une activité génératrice de revenu (commerce, agriculture, élevage, transport...).

Néanmoins, il convient de mentionner que cette stratégie d'enracinement durable des migrants ne peut se faire sans heurts, ne serait-ce à cause des enjeux d'ordre foncier. Car, la demande foncière est devenue plus forte que l'offre, entraînant de fait une compétition foncière, où l'accès à la terre est devenu un véritable combat. Et de là, naît un marché foncier informel source de conflits entre les communautés. Les raisons de ces conflits (figure 5) montrent que ces différences ethniques constituent l'expression a priori d'antagonismes congénitaux (Zambo Belinga,

2002), qui influencent de façon péremptoire la coexistence entre les communautés, dans un contexte où l'objet querellé est la terre.

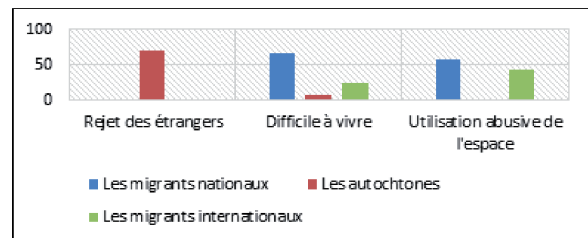
Figure 5 : raisons des conflits entre les communautés



Source : Enquête de terrain, novembre 2019

Ces rivalités montrent que Kribi est devenue le siège des rapports intercommunautaires conflictogènes dont le risque d'implosion est permanent. Ceci se traduit d'une part, par les autochtones qui sentent envahis puis dépossédés de leurs richesses et, d'autre part, par les migrants qui nourrissent l'idée de perdre à tout moment les biens accumulés. Ce qui fait naître réciproquement, des considérations péjoratives qui caractérisent la cohabitation intercommunautaire ainsi que le montre la figure 6.

Figure 6 : Caractérisation de la cohabitation intercommunautaire



Source : Enquête de terrain, novembre 2019

Discussion : Comment articuler un projet de complexe industrialo-portuaire et le développement local intégral ?

Paradoxes entre attractivité et fragilité, les zones côtières constituent un objet de recherche diversement apprécié par les spécialistes du domaine. En Afrique atlantique, B. Daudet (2015) apparaît comme l'une des pionnières dans l'analyse du concept de villes portuaires. Ces dernières, affirme-t-elle, concentrent les services et constituent les poumons administra-

54 Système traditionnel de transfert de la propriété foncière : c'est un système où la terre est un bien collectif et qui se transmet de générations en générations au sein d'une même famille

tifs et fiscaux. Elles demeurent les portes d'entrée incontournables du continent et connectent les réseaux d'où s'orchestrent les opportunités liées aux échanges régionaux et internationaux. Elle s'est aussi consacrée à l'étude de la fluidité portuaire aux sédentarisation métropolitaines en prescrivant une gouvernance des relations entre la ville et le port, à l'exemple de Douala. Reste que cette modalité de gouvernance ville-port devrait constituer une sorte d'anticipation de planification pour le cas de Kribi qui est, à l'heure actuelle, l'épicentre de la politique de développement économique du Cameroun avec la réalisation des grands projets structurants (MINEPAT, 2020). E. Voundi et Meupiapyie (2019) consolident cette vision en prônant cette fois-ci une rigueur environnementale dans le processus de développement durable et d'aménagement du territoire. En réalité, l'analyse faite par ces auteurs montre que la dynamique industrialo-portuaire est consécutive à de multiples aménagements et à des flux migratoires importants qui transforment radicalement l'environnement de Kribi avec des externalités souvent négatives : pollutions diverses, déforestation, érosion côtière, inondation... A cela s'ajoute l'extension de la ville qui modifie le paysage littoral, soumis à la « colonisation du béton » du bois et du fer (Nsegebe, 2012). Ces risques ne sont pas seulement environnementaux mais aussi sanitaires. Pour une population migrante dont la majorité des activités s'articule autour du commerce, la multiplication des déchets et surtout leur gestion restent encore une préoccupation majeure des autorités municipales et des populations qui y vivent (DORIER-APRIL, 2006). Assako Assako et al (2010) établissaient déjà le lien entre le risque sanitaire et la gestion des déchets et des eaux usées à Kribi. Il apparaît de leurs travaux que le risque sanitaire est vécu à l'interface des pratiques sociales (mode de vie) et des pratiques spatiales (utilisation de l'espace aussi bien pour le dépôt que le transfert des ordures).

Ces propositions alimentent une autre plus prospective pour concilier complexe industrialo-portuaire et développement local. Dans cette cité balnéaire en pleine recomposition, la capitalisation différentielle des dividendes portuaires, entre migrants et natifs, a généré une multiplicité d'enjeux divergents mettant en scène une allochtonie majoritaire et économiquement agressive contre une autochtonie laxiste et en progressive minorisation. D'un côté, on observe les populations locales qui ne profitent pas du port et n'ont ni la perception comme un bien économique, ni la dynamique de développement et encore moins les stratégies qui les accompagnent. Ce caractère subi de la dynamique portuaire par les populations

autochtones pourrait se justifier au-delà de l'absence de leur dynamisme, par la difficulté qu'elles manifestent à s'adapter à un environnement concurrentiel, de plus en plus cosmopolite. De l'autre côté, on observe une population allochtone active au regard de la forte prégnance des initiatives exogènes dont elle est à l'origine. Ce constat montre clairement que, l'implantation du port en eau profonde à Kribi pose un problème de développement local. Ce que l'on peut encore appeler développement par le bas, c'est-à-dire un développement qui prend en compte les préoccupations des populations locales, par elles-mêmes et pour elles-mêmes, avec ou non l'appui et surtout l'accompagnement du haut (Lieugong, 2008). Si cette tendance persiste sur de mauvais augures, il n'est pas question d'écarter cet aspect du problème, le développement de Kribi, puisque impulsé par le haut, se fait par l'exclusion des natifs et surtout contre eux. A ce sujet, les enquêtes effectuées auprès des 30 autochtones révèlent que : « les natifs ont été marginalisés dans le recrutement du personnel au port de Kribi. Ils sont très minoritaires par rapport à l'immense majorité des allogènes recrutés soit à la base d'une connaissance d'un haut commis de l'Etat bien positionnée ou par les réseaux de corruption moyennant un coût financier ». Par ailleurs, certains aspects comme la cherté de la vie reste un sérieux problème largement déploré par les populations locales au point où sont nées, et vont s'exacerber, des inégalités socio-spatiales préjudiciables à une cohabitation harmonieuse entre les communautés.

C'est la raison pour laquelle il serait souhaitable de penser la ville portuaire dans une logique d'intégration économique et sociologique multimodale. Une approche par laquelle la dynamique portuaire entraînerait toutes les populations dans ce vaste mouvement en suscitant de la part de celles-ci des investissements dans divers domaines (économique, social et touristique). Les dynamiques associatives à l'œuvre et la décentralisation effective constituent des gages pour un développement local durable. Par-delà, le dialogue intercommunautaire via la formation des associations transcommunautaires à bénéfice réciproque, garantirait une vie de fortes relations entre les communautés.

#### 4. Conclusion

Etudier l'attractivité des nouvelles villes portuaires en Afrique centrale est l'occasion de montrer l'arrimage de certains pays du sud du Sahara aux standards qualitatifs et quantitatifs internationaux. Il est évident qu'on observe dans certains cas, comme à

Kribi une grande ville qui sera reliée aux deux métropoles par les infrastructures routières. Avec les re-flux économiques générés par le port, la ville sera connectée à la sous-région par le développement des corridors Kribi-Bangui (RCA) ; Kribi-Kisangani(RDC) et Kribi-Ndjamenas qui se couplera avec l'oléoduc Tchad-Cameroun opérationnel depuis 2003. Sans oublier ses extensions avec la Guinée-Equatoriale et le Gabon voisin. Ce qui fait de cette localité un espace de rencontre au cœur de l'Afrique centrale jouant, de ce fait, un rôle intégrateur de premier plan et de plaque tournante de la mobilité humaine à l'échelle sous-régionale. C'est en réalité cette cohabitation des activités économiques qui détermine l'attractivité humaine de Kribi. Reste que, cette attractivité formule les contraintes de gouvernance urbaine dans cette ville. Ceci, au regard du nombre des citadins et surtout des nouveaux arrivants, sans cesse croissant, à qui, il faut fournir un cadre de vie décent et sécurisé.

## Bibliographie

Assako Assako R.J., Djilo Tonmeu C.A et Bley D. (2010), « Risques sanitaires et gestion des eaux usées et des déchets à Kribi (Cameroun) » in Veranza-Licht N., Gruénais M.-E., Bley D., Sociétés Environnements Santé, Marseille, IRD Editions, 364 p.

Assako Assako R.J. (2011), Yaoundé, La métropole face à son arrière-pays. Paris dinaoia, 167p.

Bopda. A. (2003), Yaoundé et le défi camerounais de l'intégration- a quoi sert une capitale d'Afrique tropicale ? Editions CNRS, Paris, 2003, 422p.

Bourdieu p. (1979), La distinction. Critique social du jugement, Paris, minuit.

Communauté Urbaine de Kribi (CUK), 2013, Plan directeur de l'Urbanisation de la ville de Kribi, Ministère de l'Habitat et du développement Urbain (MINHDU), Cameroun, 101 p.

Crousse b. (1986), Espaces disputés en Afrique noire, pratiques foncières locales. Paris, orstom/ cnrs  
Daudet B. (2015), « Métropoles portuaires africaines : note prospective et stratégique », université le Havre, fondation Sefacil

Dorier-Aprill E., (2006) « La gestion de l'eau et des déchets dans les villes des PVD, entre modèles exogènes et pratiques populaires ». In Dorier-Aprill E. (éd) : Ville et Environnement, Paris, Editions Sedes : 385-412.

Elias n. (1997), la société des individus, Paris, Fayard

Gray c.j. (1998), « Cultivating citizenship through xenophobia in Gabon, 1960-1995 », africa today, « re-thinking citizenship in Africa », vol. 45, n° 3-4, p. 389-409.

Institut National de la Statistique (2017), « deuxième enquête sur l'emploi et le secteur informel au Cameroun (eesi2) », phase 1 : enquête sur l'emploi. Rapport principal de 131p.

Le Roy E. (1982), Enjeux fonciers en Afrique noire, Paris, Karthala, 115 p.

Lieugomg M (2008), « l'avenir du développement rural par le bas au Cameroun », in enjeux et opportunités scientifiques pour le développement durable de l'Afrique, in géographie et géomatique Editions clé, p. 33-46.

Mbevo Fendoung P., Voundi E. Tsopbeng C., (2018), "Dynamique paysagère du Littoral Kribien face aux pressions de l'agro industrielle et de l'urbanisation", vertigo revue électronique en sciences de l'environnement, volume 18, n°3.

Merckle P. (2004), Sociologie des réseaux sociaux, Paris, la découverte/ syros.

Messi G. C (2015), Migrations frontalières et conflits fonciers à kyè-ossi, sud-Cameroun. Mémoire de master2 en géographie, université de Yaoundé 1. 150 p.

Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire (MINEPAT, 2020) Stratégie Nationale de Développement

Mounir zouiten (1995), Migrations, réseaux familiaux et stratégies d'insertion urbaine des migrants ruraux au Maroc. Thèse de doctorat en géographie, université de Montréal, 234 p.

Nganawara D. (2017), analyse de la migration, les documents pédagogiques de l'iford, Yaoundé, 131 p.

Nsegebe A. (2012), Document stratégie pour la croissance et l'emploi (DSCE) Cadre de référence de l'action gouvernementale pour la période 2010-2020, Cam, 34-40, 174p. « Analyse géographique des pressions environnementales de l'urbanisme du Littoral camerounais. Cas de Douala et Kribi », thèse de Doctorat, Université de Yaoundé I, 397 p.

Piche v. (2013), « Les fondements des théories migratoires contemporaines » in Piche v. (dir), les théories de la migration, Paris, in ed, les manuels/textes fondamentaux, pp. 19-60.

Piore M. (1979), Birds of passage, Cambridge, Cambridge university press.

Tchindjang M., Steck B et Bopda A. (2019), Construire la ville portuaire de demain en Afrique atlantique. Edition EMS France 680 p

Voundi E et Meupiapyie T (2019), « Construction du port de Kribi, dynamique territoriale et risques environnementaux » in Tchindjang M., Steck B et Bopda A.(dir) construire la ville portuaire de demain en Afrique atlantique. Edition EMS France 680 p.

Zambo Belinga J. (2002), « Démocratisation, exacerbation, régime identitaire et rivalités ethniques : le cas du sud Cameroun », in Afrique et développement, vol xxvii, n°1 et 2 pp. 175-204.

Cameroon Tribune, Recrutements au port autonome de Kribi : l'expertise du FNE sollicitée. En ligne : [https:// www. Cameroon-Tribune. Cm/articles/12690/en/ Recrutements-au-port-autonome-de-Kribi-l-expertise-du fne-sollicite% C3% A9e](https://www.Cameroon-Tribune.Cm/articles/12690/en/Recrutements-au-port-autonome-de-Kribi-l-expertise-du-fne-sollicite%C3%A9)

# DJIBOUTI, L'ESSOR DE L'INTERFACE MER/TERRE.

Achaa ABDILLAHI AHMED<sup>55</sup>,  
Ismaël ABDILLAHI GUIRREH<sup>55</sup>,  
Ali MIGANEH HADI<sup>55</sup>,  
Jean-Marie MIOSSEC<sup>56</sup>

## Résumé

Djibouti, l'essor de l'interface mer/terre

La situation avantageuse de Djibouti au détroit de Bab el-Mandeb, là où mer Rouge et Océan Indien entrent en contact, s'est récemment renforcée en raison de l'accroissement massif du transport maritime conteneurisé, de la croissance de l'économie éthiopienne et de l'intérêt géostratégique et géopolitique accru du petit État de la Corne de l'Afrique. L'interface mer/terre en est revigoré. Le premier élément de cet essor spectaculaire vient de l'adossement à un arrière-pays imposant à désenclaver. Avec plus de 110 millions d'habitants, l'Éthiopie, État enclavé, dépend presque totalement des terminaux portuaires de Djibouti pour son approvisionnement et ses exportations : les deux économies sont interdépendantes. L'intérêt des grandes entreprises de transport maritime, logistique, BTP et des bailleurs de fonds étatiques et internationaux a favorisé les politiques de diversification : Djibouti regarde aussi vers le large et se voudrait un port de transbordement (hub) régional, tandis que l'Éthiopie espère s'ouvrir sur d'autres rivages (Somaliland, Érythrée). Djibouti a bénéficié récemment des défis sécuritaires particulièrement vifs à la Corne de l'Afrique et au Sud de la péninsule arabe. La route maritime, artère majeure du commerce mondial, entre rivages asiatiques du Pacifique et Méditerranée-Europe, a dû être sécurisée : Pas moins de 7 bases militaires sont présentes dans le petit État, dont trois grandes bases interarmes (France, USA, Chine). La rançon est une dépendance et un endettement accrus, une gestion délicate des concessions de terminaux, et un remodelage complet de la capitale qui est en train de changer d'échelle. L'assise productive de la zone franche internationale de Djibouti est un élément de la consolidation future de la place maritime djiboutienne.

**Mots clés** : Transport maritime, armements maritimes, compagnies de gestion de terminaux, port, terminal maritime, conteneurisation, transbordement, hinterland, logistique et chaîne d'approvisionnement, défi sécuritaire, piraterie, bases militaires, géopolitique, Djibouti, Éthiopie, Corne de l'Afrique, Arabie, Chine

## Summary

Djibouti, the rise of the sea / land interface.

Djibouti's advantageous position at the strait of Bab al-Mandab, where the Red Sea and the Indian Ocean come into contact, has recently been strengthened due to the massive increase of containerized maritime transport, the growth of the Ethiopian economy and the increased geostrategic and geopolitical interest of the small state of the Horn of Africa. The sea / land interface is invigorated. The first element of this spectacular development comes from the imposing hinterland to open up. With more than 110 million inhabitants, Ethiopia, a landlocked state, depends almost entirely on Djibouti's port terminals for its supplies and exports: the two economies are interdependent. The interest of large maritime transport companies (logistics, construction companies, state and international funders) has promoted diversification policies: Djibouti is also looking offshore and would like to have a regional transshipment port, while Ethiopia hopes to open up to other shores (Somaliland, Eritrea). Djibouti has recently taken advantage from security challenges particularly acute in the Horn of Africa and the southern part of Arabian Peninsula. The sea route, a major road of world trade, between the Asian rims of the Pacific and the Mediterranean-Europe, had to be secured. At least 7 military bases are present in the small state, including three large combined armed bases (France, USA,

<sup>55</sup> Université de Djibouti

<sup>56</sup> Université Paul Valéry-Montpellier, LAGAM

China). The ransom is an increased dependency and debt, a delicate management of terminal concessions, and a complete overhaul of the capital that is changing scale. The productive base of the international free zone of Djibouti is an element of the future consolidation of the Djiboutian maritime place.

**Keys words :** Shipping, Shipping Compagnies, International Terminal Operators, Harbor, maritime Terminal, Containers, Hub, Hinterland, Logistics and supply Chain, Security Challenges, Piracy, military Bases, Geopolitics, Djibouti, Ethiopia, Horn of Africa, Arabia, China

## Introduction

Les interfaces mer/terre se réorganisent en fonction de l'évolution de la combinaison de plusieurs facteurs : l'évolution ou l'involution des économies territoriales, les nouveaux choix en matière de transport maritime, les transformations des données géopolitiques. La montée en puissance de l'économie du pays atelier mondial, la Chine, la consolidation des grands armements maritimes et l'ubiquité, désormais, de la conteneurisation, la nouvelle donne géopolitique et géostratégique (émergence de certains États, dislocation ou faillite, d'autres nouveaux liens de dépendance, nouveaux positionnements des curseurs des zones à risque, etc.) rebattent les cartes. La capacité de saisir les opportunités qui se dessinent est au cœur de la gouvernance des États ou entités territorialisées et des grandes entreprises de la mondialisation. Compte tenu de la configuration des mers et des terres et du découpage historique des frontières des États actuels, chaque point du littoral mondial présente une spécificité mais s'inscrit dans un environnement dont il doit compter afin de jouer « sa » partition dans la grande orchestration mondiale du shipping et du commerce mondial, et, au-delà, de son positionnement politique.

La route maritime et le pont terrestre qui relie l'Europe à l'Asie se sont modifiés à plusieurs reprises. Inutile de revenir sur le grand trafic caravanier du Moyen Age, sur le contournement de l'Afrique lors des « découvertes », ni sur le percement du canal de Suez et ses aléas. Depuis quatre décennies, le trafic maritime Asie-Europe via golfe d'Aden, Bab al-Mandeb, Mer Rouge et canal de Suez s'est intensifié et transformé : à la domination du trafic des hydrocarbures s'est substitué une domination du trafic

conteneurisé. Des dizaines de milliers de navires cellulaires, chargés chacun de milliers de boîtes – voire pour certains de plus de 22 000 EVP –, passent chaque année devant les rivages de la corne de l'Afrique. A un échange direct entre deux façades – façades japonaise, chinoise et coréenne, d'une part, façade Nord-Europe (Northern Range) et façades secondaires européennes (Méditerranée, Atlantique) de l'autre, s'est rapidement substitué une mise en réseau plus complexe, associant ces deux ensembles de façades et, entre elles, des points forts où se concentre la redistribution vers des territoires jusqu'à moins productifs et à taux de consommation moindre. Le système hub and spoke associe une ligne ou plusieurs lignes et, le long de cette artère majeure (lignes-mères), des relais sous la forme de ports de transbordement (transshipment), de hubs rayonnant par des lignes nourricières (feeders) vers et en provenance de ports et terminaux moins importants situés plus à l'écart de la voie principale. Cette organisation de l'espace maritime permet d'optimiser distance et trafic, alors que la ligne directe minimise distance et trafic et que la ligne de cabotage – desservant de nombreux ports intermédiaires –, maximise distance et trafic. Par contre, le système ne peut se satisfaire d'une multiplication exagérée de zones de concentrations de hubs et d'une multiplication de ceux-ci (Miossec, 2016) : d'où l'intense concurrence entre les ports et les terminaux afin d'attirer l'escale d'une ligne et la fidéliser.

L'attractivité pour un port et ses terminaux a ainsi ses exigences : qualité des équipements (portiques, matériel roulant etc.), qualité des multiples services d'un terminal et d'un port (du service de pilotage aux filtres douaniers et policiers d'entrée et sortie de l'enceinte portuaire) et des services support de la ville-portuaire, excellence dans l'organisation et la gouvernance des différents acteurs intervenants, capacité d'adaptabilité et d'évolution, sûreté et sécurité du site et de son environnement, qualité de la desserte de l'arrière-pays, importance des possibilités de transbordement, le tout dans le contexte du niveau des marchés à desservir, locaux, régionaux, nationaux, supra-nationaux.

C'est dans ce contexte que Djibouti a engagé une croissance et un épanouissement focalisé sur le secteur maritime. Celui-ci s'y est rapidement diversifié. Malgré l'étroitesse du marché djiboutien, les ports – puisqu'il s'agit de plusieurs organismes portuaires et

de multiples terminaux à Djibouti-ville -, jouent un rôle bien plus large que celui de la seule desserte d'un pays relativement petit et encore à un niveau inférieur dans l'échelle du développement. En peu de temps, Djibouti-ports, Djibouti-ville et l'État de Djibouti ont renforcé quatre atouts liés à leur position. Djibouti joue à plein son rôle de port de l'Éthiopie, son massif voisin ; les infrastructures et équipements portuaires se sont multipliés et modernisés, attirant l'intérêt de nombreux acteurs de la mondialisation ; Djibouti est devenu un pôle de sûreté et de sécurité maritime essentiel sur l'ensemble Mer Rouge/Bab al-Mandeb et Golfe d'Aden ; l'État et les opérateurs maritimes, logistiques et commerciaux diversifient leur action régionale afin de faire de l'organisme portuaire un puissant pôle de transbordement et favoriser l'émergence d'un véritable foyer maritime.

### **1) L'Adossement à un arrière-pays imposant à désenclaver**

Si à l'origine le port de Djibouti était destiné à servir de station de ravitaillement des navires français (d'abord militaires, puis civils), rapidement le regard se tourne, comme ailleurs, vers l'intérieur des terres. D'ailleurs, le choix d'un site aussi proche de Zeila, l'un des principaux ports caravaniers de l'époque, destinait dès le départ le port (Djibouti) à s'ouvrir sur cette mystérieuse partie du continent, l'Abyssinie. En effet, à Zeila s'embarquaient les principaux produits (café, peaux, ivoire, etc.) venant des régions de l'intérieur (Harar, Ankobar). Les Français abandonnèrent rapidement ainsi la route du Nord, au départ de Tadjourah, au profit d'un itinéraire moins accidenté et plus méridional c'est-à-dire à proximité de l'axe Zeila - Harar. En effet, le couple formé par Djibouti et l'Éthiopie est singulier : il associe le plus petit pays avec des installations portuaires gigantesques pour le continent et le plus grand pays enclavé du monde (en termes démographique). La relation entre les deux devient alors un cas d'étude intéressant dans un essai de relire le paradigme pays littoraux-pays enclavés. Comment cette ville créée ex-nihilo s'est retrouvée être la porte de l'empire d'Abyssinie à la fin du XIXe siècle ? Et comment, cette « cité -État » demeure encore, aujourd'hui, la principale porte d'entrée de l'Éthiopie alors que Djibouti n'est pas la seule voie d'accès à la mer.

### **A) Deux pays interdépendants**

Une construction historique

Les circonstances du développement du port de Djibouti et de son émergence ont un lien direct avec les événements historiques intervenus dans la région au XIXe siècle. On ne saurait donc comprendre la singularité du port de Djibouti, sans arrière-pays propre, sans se pencher sur la question de l'introduction des frontières dans la Corne d'Afrique par les puissances coloniales au XIXe siècle. Les considérations géopolitiques et le partage orchestrés par ces dernières bouleversent l'ensemble de la région en redéfinissant les voies de communications (pistes caravanières) et les accès à la mer. Cette situation est rapidement renforcée par l'incapacité de l'empire d'Abyssinie de disposer d'un débouché sur la mer malgré des conquêtes territoriales considérables. Port sans arrière-pays propre, Djibouti, a donc lié, dès sa création à la fin XIXe siècle, son destin à celui de son grand voisin enclavé, l'Éthiopie, subissant de fait les aléas de la politique d'Addis-Abeba.

Si l'Éthiopie a pu donc échapper au statut de colonie contrairement à la majeure partie du continent, elle a dû composer avec les puissances coloniales pour son ouverture sur le monde. Le port français (Djibouti) s'imposait avec comme la porte d'entrée de l'Éthiopie face à ses concurrents Britanniques (Zeila et Berbera) et Italiens (Massawa). Un choix qui sera entériné définitivement par le projet ferroviaire reliant la nouvelle ville portuaire (Djibouti) aux hauts plateaux éthiopiens. Cependant, l'étroitesse du marché national ne doit pas être vue comme l'unique horizon économique des ports car Djibouti, c'est d'abord le port de l'Éthiopie, l'une des principales économies du continent africain. Avec son poids économique et démographique, l'émergence de l'Éthiopie ne peut qu'être bénéfique pour l'ensemble des États de la Corne d'Afrique et, en premier lieu à Djibouti grâce à ses différentes connexions (rail, route) avec son voisin.

Deux économies interdépendantes.

Au-delà du contexte géopolitique régional, Djibouti et Éthiopie ont des intérêts économiques parfaitement complémentaires, puisque la première assure la quasi-totalité du transit et des prestations portuaires dans les deux sens (importation et exporta-

tion) pour le compte de la seconde. En dépit des changements politiques régionaux - la paix retrouvée entre l'Erythrée et l'Éthiopie, l'arrivée DP World (holdingportuaire de l'émirat de Dubai) à Berbera en Somalie, et donc d'une possibilité de diversification des voies d'accès à la mer-, Djibouti demeure encore la voie privilégiée de l'Éthiopie. L'Éthiopie dépend ainsi principalement pour son approvisionnement des ports de djiboutiens. Le transit éthiopien représente plus de 80 % de leur trafic (tableau 1).

**Tableau 1 : part du transit éthiopien (en %) du trafic global des ports djiboutiens entre 2015 - 2019**

Part du trafic éthiopien en pourcentage du trafic global, 2015-2019						
	2015	2016	2017	2018	2019	Var. 2019/18
Marchandises	86,10%	88,40%	87,16%	93,50%	91,68%	-1,9%
Hydrocarbures	77,10%	82,70%	84,90%	88,50%	88,30%	-0,2%
<b>Total</b>	<b>82,50%</b>	<b>86,40%</b>	<b>86,20%</b>	<b>91,30%</b>	<b>90,24%</b>	<b>-1,2%</b>

Source : Ports, BCD, 2019

L'omniprésence du transit éthiopien s'est encore renforcée récemment puisqu'en 2018, le seuil de 90% a été franchi : 91,30% en 2018, 90,24% en 2019 (source BCD, rapport annuel 2019). Le trafic ferroviaire conteneurisé, inexistant avant l'ouverture de la nouvelle voie ferrée Djibouti-Addis Abeba (2018), est passé de 72 335 EVP en 2019 à 97 598 EVP en 2020, et, pour les quatre premiers mois de 2021, déjà à 41 542 EVP à la SGTD.

Mais, le trafic global transporté par le train comprend également les marchandises en vrac chargées à partir du DMP. Le train a acheminé plus de 229 160 tonnes métriques en 2020 et 207 200 tonnes métriques pour les 7 premiers mois de l'année de 2021. Dès cette année, le train affichait une rentabilité intéressante en raison d'une cadence élevée de ses rotations. Il aurait rapporté plus de 29 millions de dollars pour l'exercice 2020/2021 bien que la situation sanitaire ait fortement ralenti les activités de transport au courant de l'année 2020<sup>57</sup>. En effet, les Deux États (Djibouti, Éthiopie) se sont entendus pour qu'une part significative soit transportée par le train afin d'assurer les échéances du prêt chinois.

Les liens d'interdépendances ne sont pas uniquement dus aux services portuaires. Ils se sont renforcés avec la mise en place d'autres projets d'interconnexions réalisés au cours de la dernière décennie (électricité, eau, fibre optique pour l'internet) ou encore en cours comme le gazoduc (projet gazier de région de l'Ogaden de l'Éthiopie), sans parler des transports par camions (Abdillahi Guirreh, 2017). Djibouti a donc profité à la fois d'un contexte géopolitique favorable mais également d'une bonne conjoncture économique de l'Éthiopie. Son adossement à cet immense arrière-pays (111 millions d'habitants en 2021) renforce encore la place de Djibouti qui est devenue, aujourd'hui, un nœud du commerce mondial. Le port djiboutien dépourvu d'arrière-pays propre n'a pas eu d'autres vocations (excepté le stockage d'antan et le transshipment actuel) que de servir les intérêts de son grand voisin. Le Sud Soudan est aussi aujourd'hui un arrière-pays auquel Djibouti s'intéresse de plus en plus notamment l'évacuation du pétrole. D'ailleurs, l'ouverture d'une représentation à Juba comme à Addis-Abeba témoigne de l'importance qu'accorde Djibouti à ce nouvel horizon. Mais la situation conflictuelle du pays n'a pas permis pour le moment le développement de relations économiques plus intenses.

## **B) Deux pays avec de politiques de diversification Djibouti un regard vers le large**

La relation entre Djibouti et son voisin, éthiopien est singulière. À première vue, le rapport entre l'Éthiopie et Djibouti pourrait jouer en faveur de cette dernière par son ouverture sur le monde que les Djiboutiens aimeraient bien faire remonter à l'Égypte pharaonique et aux expéditions d'Hatshepsout. D'ailleurs, l'obsession historique de l'empire d'Abyssinie d'avoir absolument un accès à la mer, au point de rentrer en conflit avec les pays maritimes de la Corne, conforterait l'idée que l'enclavement est un handicap pour lui. Mais là plus qu'ailleurs sans doute, la relation entre le port de Djibouti et son arrière-pays n'est pas aussi évidente qu'il n'y paraît. Comme toute relation à deux n'est jamais parfaitement équilibrée, dans ce duopole si spécifique, comment la ville marine tire-t-elle un grand avantage de cette relation ? En effet, le poids prépondérant du trafic de l'Éthiopie, chiffré à plus de 80% de l'activité portuaire place de

57 <https://www.agenceecofin.com/transports/2206-89366-le-chemin-de-fer-ethiopie-djibouti-a-transporte-3-45-millions-de-tonnes-de-marchandises-en-trois-ans>



facto Djibouti dans une situation de dépendance. Cette configuration, unique au monde, contredit donc l'idée que les pays maritimes sont en position privilégiée par rapport aux pays enclavés clients. Djibouti est donc le contre-exemple parfait de cette situation. Elle incite donc Djibouti à trouver d'autres solutions pour ses installations portuaires en essayant d'équilibrer ses relations économiques avec son voisin.

Le regard se tourne de plus en plus vers le large pour se défaire de la dépendance éthiopienne. L'autre fonction du port de Djibouti fut à l'origine de servir de point ravitaillement pour les marines marchandes. Mais suite au déclin de « soutage » (bunkering) précipité entre autres par la fermeture de canal de Suez en 1967, le port perd sa principale activité des années 50-60. Le pays accède donc à l'indépendance dans une période de morosité économique où la perte de soutage vient s'ajouter le basculement de la majeure partie de l'activité du transit sur Assab. De plus, en dépit de la réouverture du canal de Suez en 1975, l'activité de soutage a nettement décliné principalement à cause de l'évolution du transport maritime. Face à cette situation, les autorités du pays cherchent, une fois de plus, à adapter l'appareil portuaire aux évolutions économiques mondiales. Relancer l'activité portuaire devient donc une priorité.

Dans ces années 80 du siècle dernier, l'organisation du transport maritime s'est profondément transformée. La conteneurisation s'est amorcée avec vigueur et de nouveaux opérateurs se positionnent sur l'axe Asie-Europe, plus précisément, rivages orientaux de l'Asie et Nord-Europe (Northern Range). Ces armements maritimes (Maersk, MSC, CMA CGM, Evergreen, Hapag Lloyd, COSCO, PIL, etc.) (Drewry, 2021), prospectent les marchés qui, le long de cette route amirale, permettrait de maximiser le trafic, et, de concert avec les opérateurs de terminaux (PSA, HPH, DPW, APM, etc.) et avec les États, ils cherchent à optimiser leur réseau avec la constitution de quelques grosses concentrations comprenant chacune quelques hubs, concentrations que l'on peut dénommer « roues de la fortune » (Miossec, 2016). Sur la ligne Chine-Corée-Japon / Méditerranée-Europe, quatre grands regroupements de hubs ont pour vocation de drainer et de redistribuer les conteneurs sur un vaste rayon alentour. La première concentration se situe sur les rives des détroits de Singapour et de Malacca : Singapour, Tanjung Pele-

pas, Port Kelang. La seconde concerne le golfe arabo-persique, Salalah, Khor Fakkan, Jebel Ali, mais cette « roue de la fortune » peut s'élargir afin de desservir l'Afrique orientale, et Djibouti y est l'interface privilégiée, sans concurrent de niveau comparable à ce jour. Au-delà, deux autres concentrations sont à noter, la Méditerranée orientale et centrale (Suez-Est, Le Pirée, Malte (Malta Free Port à Marsaxlokk), Gioia Tauro) et à l'extrémité occidentale de la Méditerranée, en ouverture atlantique, le détroit de Gibraltar avec Algeciras et TangerMed I et II.

Portés par cette évolution prometteuse, les autorités du pays optent dans la décennie 80 du siècle passé pour la mise en place d'un terminal à conteneur afin de profiter de la position géographique de Djibouti sur une route maritime très fréquentée et de plus en plus fréquentée. Depuis l'ouverture du terminal à conteneur en 1984, le trafic de transbordement (transshipment) connaît une croissance soutenue plaçant Djibouti comme un hub majeur de la mer Rouge même s'il n'est pas encore en mesure de concurrencer les principaux hubs de la région (Salalah, Jebel Ali (Dubai), Khor Fakkan, Djeddah). Toutefois, Djibouti ne cesse de développer ce type de trafic avec l'ouverture d'un nouveau terminal à Doraleh en 2009. Bien que le trafic de transbordement soit très volatile et qu'il génère moins de recettes que le transit, son renforcement contribue à alléger la dépendance éthiopienne et à offrir une diversification. Mais l'Éthiopie cherche, elle aussi, à diversifier ses accès aux ports afin d'atténuer sa dépendance quasi exclusive à l'égard des terminaux de Djibouti.

Éthiopie : un espoir de diversification

Djibouti n'est pas l'unique horizon maritime de l'Éthiopie mais le contexte géopolitique régional a longtemps favorisé le corridor djiboutien au détriment des autres (Assab en raison du conflit frontalier, Berbera pour la faiblesse infrastructurelle et l'incertitude politique), cependant, la région connaît des changements majeurs. Le rétablissement des relations entre l'Éthiopie et l'Érythrée, et donc la possibilité d'utilisation des ports érythréens, tandis que DP World chassé de Djibouti en 2018 prend pied sur Berbera, sont des événements qui laissent augurer des changements à court terme. Toutefois, en dépit des mutations intervenues dans la région et l'inquiétude des autorités djiboutiennes, la quasi-totalité du transit éthiopien passe encore par Djibouti.

Malgré l'intégration poussée des deux économies, chaque partenaire s'efforce d'atténuer sa dépendance. Depuis la prise en main du port de Berbera par DP World, le désir d'Addis-Abeba de rentrer dans le capital (à hauteur de 19%) du port par l'intermédiaire de l'armateur Ethiopian Shipping Lines et la signature des accords avec le Soudan en août 2017 montrent les ambitions éthiopiennes de diversification de ses voies d'approvisionnement. Néanmoins, l'importance des sommes engagées (chemin de fer, port etc.) par les Chinois dans le domaine des infrastructures de transport aussi bien en Ethiopie qu'à Djibouti semble donner une indication du rôle futur des autres ports de la région (Berbera, Assab), à savoir de les assigner comme des voies complémentaires plutôt que des alternatives à Djibouti.

En outre, même si les événements récents peuvent accélérer la recomposition portuaire de la Corne d'Afrique, la situation semble plus complexe qu'une simple mise en concurrence des principaux corridors d'approvisionnement de l'arrière-pays éthiopien. Au-delà des sommes importantes investies par les Chinois dans les infrastructures après celles engagées par Dubai, Djibouti a acquis une certaine expertise dans le domaine portuaire et un savoir-faire managérial contrairement à ses concurrents (Assab et Berbera). Ces derniers nécessitent des investissements importants pour la modernisation de leurs infrastructures et équipements. En dépit de la paix retrouvée les ports érythréens n'ont pour l'instant bénéficié ni du trafic éthiopien ni des investissements tandis que l'implantation de DP World à Berbera est brouillée par la situation politique de la Somalie. L'action de DP World au Somaliland semble plutôt une manière de mettre la pression sur les autorités djiboutiennes pour qu'elles reviennent sur leur décision de rupture de contrat. Nous assisterons certainement à une recomposition portuaire dans la région mais seulement à moyen ou long terme s'il n'y a pas d'autres bouleversements dont la région est coutumière.

Une attention particulière doit être réservée aux évolutions en cours sur le littoral kényan. En effet, si les crises somaliennes ne permettent pas d'envisager, même à moyen terme, une restructuration sérieuse des ports de cette entité déchirée par les conflits, le Kenya, lui aussi frontalier de l'Ethiopie, mais également du Sud Soudan, d'Ouganda et de Tanzanie, et desservant en grande partie les petits Etats enclavés (Rwanda et Burundi) ainsi que l'Est de la République

Démocratique du Congo (favorisé en cela par les difficultés récentes du port de Dar es-Salam), a engagé une politique de modernisation des infrastructures avec, en particulier, l'amélioration des liaisons routières et ferroviaires littoral/intérieur, et la création d'un port en eau profonde à Lamu. D'importants retards ont été observés dans la réalisation de ce dernier projet, inauguré seulement le 20 mai 2021, mais qui, depuis, n'a connu que trois touchers (deux navires de Maersk et un de CMA CGM). L'incomplétude des équipements, services et dessertes du nouveau port rend les opérateurs très réticents à en faire un port d'escale (et encore moins un hub). Actuellement (automne 2021), les négociations entre armements maritimes et autorités portuaires et politiques sont au point mort, les armateurs désirant un renforcement de leurs quais dédiés à Mombasa et au nouveau terminal que l'Etat kenyan veut y réaliser (sur financement et maîtrise d'œuvre japonais), avant de s'intéresser, éventuellement, à Lamu. Mais, à long terme, ce nouvel organisme portuaire, ajouté à une amélioration qualitative et quantitative de Mombasa, pourrait constituer un élément à ne pas négliger dans l'ensemble de l'organisation portuaire des pays de l'IGAD. C'est en effet, de plus en plus, l'échelle de la vaste région de l'Afrique de l'Est (Intergovernmental Authority for Development, IGAD) qui regroupe neuf entités territoriales (Djibouti, Ethiopie, Erythrée, Somaliland, Somalie, Soudan, Sud Soudan, Ouganda, Kenya), initialement rassemblées pour lutter contre les catastrophes naturelles (Omar Ali, 2021) qui les affectent régulièrement, qui constitue le cadre opérationnel des logistiques maritimes, terrestres et aériennes. C'est cette vaste aire qui est prise en compte dans les études prospectives de développement (JICA, 2018).

## **2. Sécuriser et gérer le dispositif portuaire et les mers bordières.**

Depuis quelques années, la République de Djibouti a pris conscience que les défis sécuritaires du siècle (menaces transnationales, trafics et flux illicites, menace terroriste, problématique de la piraterie maritime somalienne, blanchiment d'argent et dissémination des armes), détériorent l'organisation publique sécuritaire des Etats fragiles. « Phare de la mer Rouge », Djibouti a su tirer parti du contexte géographique et politique avantageux pour accueillir des puissances militaires et des organisations internationales étrangères (comme moyen de déploiement opéra-

tionnel et logistique), comme le justifie dans son article Alain Gascon, « les États-Unis et l'OTAN, engagés dans la lutte contre le terrorisme en Afghanistan, ont trouvé à Djibouti un allié empressé et un port accueillant » (Gascon, 2013). En même temps, les autorités djiboutiennes attiraient les investisseurs du Golfe : Dubaï Port World, qui exploitait désormais le port, s'associe avec l'État (djiboutien) pour la construction du nouveau terminal de conteneurs de Doraleh, tourné vers l'océan Indien dont il aspire à devenir le Singapour. Par ailleurs, les Français puis les Américains ne s'y sont pas trompés en implantant des bases militaires : la Chine est la dernière en date à s'y implanter. Ainsi, Djibouti est devenu le centre de gravité de la lutte antiterroriste dans la Corne de l'Afrique et dans la péninsule Arabique (Le Gouriellec, 2010), ce petit territoire sert base arrière d'appui pour la sécurisation des approvisionnements et le libre accès au détroit de Bab-el-Mandab.

### **Sécuriser une route maritime.**

Dans cette lutte permanente contre la criminalité transnationale, Djibouti fait partie des rares pays de l'Afrique de l'Est appuyant favorablement la communauté internationale dans sa quête de sécurisation des routes maritimes et à la préservation des intérêts sécuritaires de la région via ses infrastructures portuaires. En effet, depuis 2008, les installations portuaires de Djibouti ont accueilli et fourni annuellement des services à plus de 300 navires militaires (Miganeh Hadi, 2015). Avec l'accroissement des bases militaires étrangères, Djibouti est devenue en peu de temps une plateforme maritime internationale où de nouvelles méthodes de coopération et de coordination s'y sont développées (Mohamed Osman, 2016). Cependant, l'instabilité régionale et la récente émergence des violences au Yémen, en Somalie et en Éthiopie (mouvement de rebelle et chute du régime dominé par les Tigréens) ont conduit la République de Djibouti à devenir un géant portuaire (à double usage militaro-commerciale).

Cette perception est également partagée par Sonia Le Gouriellec qui confirme que Djibouti est devenu une « garnison internationale, [une] plate-forme de correspondance maritime et logistique régionale, Djibouti l'oublié se trouve désormais au cœur du nouveau grand jeu international. Djibouti représente également un atout économique majeur.

Bien que ce territoire ne produise aucune richesse, il pourrait jouer un rôle de plate-forme régionale et une pièce maîtresse dans le projet d'intégration économique, soutenu par Pékin » (Le Gouriellec, 2016). Les opérations de la communauté internationale de lutte contre la piraterie somalienne (Guiziou et Fritsch, 2014, Guiziou, 2018), en particulier l'opération Atalante, ont conféré un rôle logistique, stratégique et symbolique au port de Djibouti, qui devient, avec la présence de bases militaires navales et aériennes, un point d'appui pour les différentes missions de lutte contre la criminalité (piraterie, terrorisme, la pêche INN etc.) qui sévit dans la Corne de l'Afrique. D'ailleurs, nous ne pouvons pas ignorer le fait que le port a mis en exergue une imbrication de deux logiques : d'une part une logique purement stratégique (servir d'arrière base logistique aux forces internationales luttant contre cette piraterie) de surveillance des intérêts particuliers des États (U.E, États-Unis, Chine, Japon, Arabie-Saoudite etc.) présents dans la lutte contre la criminalité de tout genre, et d'autre part une logique commerciale du bien public de l'État avec des partenaires privés pour lesquels le port de Djibouti bénéficie de retombées économiques. Ceci engendre un engouement, du côté des partenaires privés et des investisseurs, de plus en plus prononcé pour le développement des infrastructures des ports (par le biais d'outils de partenariats public-privé pour le développement du port de Djibouti).

Cette transformation portuaire (par le biais de l'insécurité maritime) mise en œuvre à Djibouti n'est pas seulement une approche militaire, mais revêt également aussi une dimension de garantie économique grâce à cette présence d'armadas militaires. Djibouti concentre l'attention par son attractivité stratégique, à la fois par la multiplication de bases militaires et par la réalisation de grandes infrastructures (terminaux spécialisés et polyvalents, oléoducs, voie ferrée, zones franches). A cela s'ajoute, « le regain d'intérêt stratégique que suscite la mer Rouge comme enjeu de sécurité internationale, d'abord au travers de la lutte contre le terrorisme (fin de la décennie 1990 et début des années 2000), puis de la lutte contre la piraterie (au milieu de la décennie 2000) et enfin par les implications de l'arrivée de la Chine et des Nouvelles Routes de la Soie » (Dazi-Héni et Le Gouriellec, 2019).

## Une rente de situation valorisée

Par ailleurs, en voyant le degré de l'implication des Ports de Djibouti à la sécurisation des navires commerciaux, les armateurs accordent une certaine confiance à cette route maritime passant obligatoirement devant et, autant que faire se peut, par Djibouti. Sur un plan purement commercial, le port gagne en fiabilité et rares sont les clients qui évitent d'y faire escale.

Nous pouvons donc supposer que le port a su développer une bonne image auprès des armateurs commerciaux. Ces opérations d'envergure internationale ont permis au port de réduire de façon significative une désertion des navires marchands. Il est à noter qu'aux débuts de la piraterie somalienne, beaucoup d'armateurs ont jugé trop dangereux d'emprunter le Golfe d'Aden et ont menacé de préférer le contourner, quitte à faire un long détour en passant par le Cap de Bonne Espérance au large de l'Afrique du Sud. Mais pour François Guiziou, « les déclarations des compagnies en faveur d'un détournement du trafic du golfe d'Aden vers le Cap relèvent de l'effet de manche et n'ont jamais été suivies d'effets durables, les difficultés liées au low streaming comme les coûts en temps et carburants s'avérant des limites rédhibitoires (Guiziou, 2012) ». Par ailleurs, nous pouvons constater qu'avec l'élargissement du passage du canal de Suez on observe une augmentation considérable des navires : « en 2000, le trafic du canal était de 14 000 navires pour 230 Mt. En 2015, les chiffres étaient de 17 500 navires pour 823 Mt. Cela démontre à la fois la formidable croissance du trafic maritime international et témoigne du gigantisme (croissance plus rapide du tonnage que du nombre de navires en transit). Le passage du canal coûte cher (0,5 M \$ pour un grand porte-conteneurs) » (Tourret, 2017), et du fait du coût élevé du passage, les armateurs s'interrogent sur le contournement par le Cap de Bonne Espérance. Naturellement, cette route est plus longue de 9 000 km. De telles annonces ont cependant suscité l'énorme inquiétude des autorités portuaires de Djibouti qui ont senti la menace pouvant faire perdre beaucoup de clients et d'armateurs.

Le blocage récent du canal de Suez lors de l'accident de l'Ever Given de la compagnie Evergreen, a relancé le débat sur la sûreté des passages maritimes étroits et pose avec encore plus d'acuité le problème de la sécurité tout au long d'une route maritime : préoccupation constante des navigateurs et

des armateurs, depuis toujours, la sécurité sur la ligne devant être garantie sur toute la longueur de son parcours. L'intérêt des grandes puissances commerciales, militaires et politiques s'est, de tout temps porté sur la nécessaire fluidité de la circulation sur de longs segments maritimes, d'où leurs interventions afin de la garantir ou de l'entraver en cas de conflit. La Russie et la Chine, nouveaux venus dans l'aire géographique, sont, désormais, particulièrement sensibles à la sécurisation du canal de Suez, tant sur le plan sûreté que sécurité. Pour cette dernière, le canal est le lien incontournable entre ses deux ancrages majeurs, l'ancrage africain à Djibouti et l'ancrage européen au Pirée.

Avec les succès des opérations de l'UE et de l'OTAN dans la lutte contre la piraterie somalienne, les craintes pour la compétitivité du Port de Djibouti, se sont bien dissipées. En effet, la sécurisation de la route maritime du golfe d'Aden a été un sérieux atout pour le Port et, ce, en termes de concurrence et de compétitivité. Notons qu'aujourd'hui avec la crise au Yémen, les navires préfèrent accoster au Port de Djibouti jugé plus sûr que celui d'Aden. Cette nouvelle conjoncture politique au Yémen, alliée à la réussite des opérations de lutte contre la piraterie somalienne, a fait du Port de Djibouti un point stratégique (proximité avec la Somalie, présence déjà sur place des forces européennes et américaines, etc.). Mais surtout ce qui est conforté, c'est le positionnement stratégique de la République de Djibouti dans ces opérations de lutte contre la piraterie aux larges des côtes somaliennes.

L'intérêt en retombées positives en termes d'images des ports sûrs dans la région est évident : elle renforce le croisement entre une logique stratégique militaire (servir de base logistique et d'appui dans la lutte contre cette piraterie somalienne susceptible d'avoir un impact sur les activités du port) et logique commerciale (demeurer toujours compétitif, ne pas perdre des parts de marchés, attirer toujours des navires marchands). Djibouti a su jouer habilement de sa rente de situation dans un contexte troublé par les crises. Passage obligé, Djibouti est, avec le détroit de Bab al-Mandeb, l'un des points de contrôle de la porte d'entrée de l'Europe et – également – d'une des entrées de l'Océan Indien. C'est aussi le port essentiel de l'Éthiopie, marché potentiel de plus de 100 millions d'habitants et zone potentielle de production avec une main d'œuvre à coûts réduits.

C'est enfin un havre de paix, à l'intersection des vecteurs de tensions régionales (Ethiopie, Tigré, Oromo, Ogaden, Somalie, Somaliland, Puntland, Erythrée, Assir, Yémen, piraterie), stabilisé par les présences militaires étrangères et par la rente de situation.

### 3) Dans l'engrenage des concessions.

Cependant, les ambitions affichées par le petit pays dépassent largement ses frontières et sont disproportionnées par rapport à sa taille : « la cité-Etat (...) doit (sic) devenir le port d'éclatement, pour l'Afrique de l'Est et la péninsule Arabique, des porte-conteneurs reliant l'Europe et l'Asie » (Gascon, 2005). Est mis en avant, de façon incantatoire, dans de nombreuses publications l'intérêt de devenir une plaque tournante commerciale entre le Moyen-Orient et l'Afrique de l'Est et centrale, un « Pôle sécuritaire », un « Hub portuaire et logistique », destiné à la réexportation, au transbordement et au stockage pour toute la région (Omar Abdillahi, 2012). Néanmoins, au-delà de ces ambitions, son avenir demeure, également, incertain et fragile du fait que le port de Djibouti est à l'épreuve de l'insécurité maritime mondialisée et d'un contexte régional tendu. C'est dans un tel marasme que le Gouvernement djiboutien cherche tant bien que mal des solutions, afin de bâtir et de nouer des nouvelles relations tendant à se consolider par les montages contractuels des partenariats privés-publics portuaire qui ne sont que vecteur « d'une richesse juridique et d'émergence économie » pour les développements de ces ports. Cependant, la mise en œuvre de ce type de contrat partenariat public privé (PPP) va permettre au Gouvernement d'ouvrir la réalisation des travaux publics au financement du secteur privé. Incité par les organismes internationaux, le Gouvernement considère le PPP comme une solution alternative qui peut pallier l'écart entre la nécessité du développement de l'infrastructure publique et le déficit des finances publiques. Ainsi, la privatisation de la propriété ou de la gestion va procéder d'une privatisation plus complexe du marché des entreprises publiques. Se pose alors la question : le processus de désengagement de l'Etat traduit-il une nouvelle réalité ou s'agit-il d'une simple mutation ? Pour les ports Djiboutiens, la sécurisation de ces infrastructures de transport comme points d'appui aux forces étrangères et base logistiques de la lutte contre les criminalités transnationales a permis la réorganisation du mode de management purement public vers l'intégration des partenaires privée et celui-ci

a autorisé la construction de nouveaux terminaux plus modernes. Ainsi, l'autorité portuaire adopte une nouvelle politique. Les anciennes installations portuaires de la ville de Djibouti (Nour Ayeh, 2015) ne correspondant plus aux réalités économiques, le port n'était pas en mesure d'accueillir tous les types de navires à cause de la faible profondeur des bassins pour les porte-conteneurs modernes, et il n'y avait pas de place pour l'expansion. Pour financer les constructions nécessaires et développer les infrastructures portuaires, l'État ne disposait pas de moyens financiers suffisants.

Les pouvoirs publics ont pris conscience de l'importance d'adopter une nouvelle politique portuaire prônant une nouvelle stratégie économique, afin de tirer profit de sa position géostratégique sur la voie maritime la plus fréquentée. Pour ce faire, l'autorité publique devait choisir un mode de gestion et d'exploitation du port dans le but de ne pas supporter les charges financières que nécessite la modernisation des infrastructures portuaires. De ce fait, la modernisation des infrastructures portuaires djiboutiennes passe par le biais des investissements privés, et nécessite la prise en compte d'un climat juridique attractif et favorable au développement des ports. Il a été rappelé, dans un article de Clément Seka Aba, l'importance de la mise en place d'outils juridiques au service du développement des ports africains, même s'il en soulève également la carence : « relevant essentiellement des régimes de la concession et de l'autorisation, les outils juridiques qui organisent les partenariats public-privé du secteur portuaire africain sont parfois inadaptés ; Ils doivent donc évoluer pour mieux prendre en compte les attentes des opérateurs privés en termes de stabilité et de sécurité. En particulier, une meilleure application des règles de concurrence et un assouplissement du droit de la domanialité publique favoriseraient certainement les investissements (Clément 2017) ». Ceci a non seulement permis de faire croître les activités des ports maritimes, en particulier africains (Miossec, 2019), qui ont voulu prendre en compte les exigences des opérateurs du transport multimodal mais les a invités aussi à participer à des partenariats techniques, économiques et financiers.

La promotion d'une gestion des activités portuaires calquée sur les méthodes du secteur privé est au cœur des nombreuses réformes qui ont été menées ces dernières années sous l'égide des bailleurs de

fonds (Banque Mondiale, Fond Monétaire International). Le principe général, prôné par la Banque Mondiale (2003, 2007), est celui de la mise en place de concessions de type BOT (Built Operate Transfer) où l'opérateur concessionnaire réalise sur un site précis les infrastructures et équipements, se paye sur la gestion de ces installations pendant une période contractuelle donnée, et, à l'issue de celle-ci, transfère le site ainsi équipé aux autorités publiques (Miossec, 2016). Cette procédure a suscité le développement d'opérateurs hautement spécialisés dans ces montages, en particulier dans le domaine des terminaux maritimes. Par ailleurs, les objectifs des autorités djiboutiennes étaient d'assainir la gestion et d'améliorer la préservation des services offerts afin de répondre aux attentes et aux besoins des clients éthiopiens. Cela s'accompagne par la mise en place d'une zone franche pour créer plus de valeurs ajoutées (des emplois etc.) dans le domaine des transports (Abdillahi Ahmed, 2012), et de permettre la mise en œuvre d'une stratégie de développement des infrastructures portuaires financée par le secteur privé pour le PAID (Port Autonome International de Djibouti) qui vise, entre autres, les éléments suivants :

- « améliorer et accroître l'efficacité et la compétitivité du port et de ses infrastructures,
- doter le port d'une part, des infrastructures et des moyens matériels et humains nécessaires au traitement rapide des navires porte-conteneurs, et d'autre part, d'une capacité de stockage important ;
- réviser l'organisation du port et améliorer dans tous les services la capacité de communication et la maîtrise des langues du commerce international ;
- replacer substantiellement et solidement le corridor djiboutien sur les trafics de transit de l'Éthiopie et du Nord de la Somalie ;
- consolider et améliorer la position du port sur le marché de transbordement de desserte régionale ;
- mettre en place une logique performance et compétitivité de transports terminaux de conteneurs, impliquant le rail, la route et un port sec ;
- programmer et créer une zone commerciale et portuaire sur le site de Doraleh (Abdillahi Ahmed, 2012).»

Ce processus s'est concrétisé en juin 2001 par la conclusion d'un contrat de concession avec l'opéra-

teur Dubaï Port World (DPW), puis par la privatisation de l'ensemble des ports et terminaux, le développement des zones franches industrielles (DIFTZ Djibouti International Free Trade Zone avec la phase 1 opérationnelle, le projet de DDID Djibouti Damerjog Industrial Development démarré en 2018)<sup>58</sup> et les concessions avec les opérateurs chinois. Même si la situation s'est, par la suite, corsée avec l'opérateur émirati - aboutissant à son éviction unilatérale-, les réalisations sont effectives et ont complètement remodelé le paysage côtier de la capitale, transformé son assiette (figure 1) et modifié en profondeur toute la gouvernance de l'État.

**Tableau 2 : Récapitulatif des infrastructures développées depuis 2000.**

Port / Terminal / plateforme logistique	Année de création ou de mise en service	Statut	Shares/Holding
Great Horn Investments Holdings SAS	Créée en 2016 par décret présidentiel	Société (Capital de 85 milliards USD)	100% DJIBOUTI (Autorité des Ports et des Zones Franches de Djibouti)
PDSA Port de Djibouti SA	2012		Djibouti (GHIH) 76.5%, Chine (CHINA MERCHANT) 23.5%
DMP Doraleh Multipurpose Port	2017	Phase 1 opérationnelle	100% DJIBOUTI (PDSA)
Société De Gestion Du Terminal A Conteneur De Doraleh (SGTD), ancien Terminal à conteneurs de Doraleh (DCT),	2009	SGTD	66,66% Djibouti(PDSA)
Terminal pétrolier de Doraleh (HTDL)	2005		Djibouti et investisseurs privés (1)
Terminal Vraquier (SDTV)	2003		Djibouti et investisseurs privés
Port Autonome de Tadjourah, Dédié à l'exportation de la potasse	2017		100% DJIBOUTI (GHIH)
Port Autonome de Ghoubet, Dédié à l'exportation de sel	2017		100% DJIBOUTI (GHIH)
Port d'exportation de bétail à Damerjog	non opérationnel	En projet	
DDID Djibouti Damerjog Industrial Development FZE	Projet en phase de construction,	zone pilote opérationnelle	100% DJIBOUTI (GHIH)
DIFTZ Djibouti International Free Trade Zone	2018	1ère phase opérationnelle, une phase pilote de 2,4 km <sup>2</sup> Hectares sur 4,8.	40% Djibouti / 60% China (EAST ADEN HOLDING COMPANY LIMITED (HONG KONG))
DFZ Djibouti Free Zone	2004		Djibouti et DUBAI (JAFZA)
Djibouti International Container Terminal FZCO	2017	En projet	
Khor Ambado free zone CO	en projet	En projet	100% DJIBOUTI (GHIH)
DNCS Djibouti National Shipping Company	2020	opérationnelle	100% DJIBOUTI (GHIH)

(1) : Horizon Terminal Ltd (40%), des intérêts djiboutiens (30% au privé et 10% à l'Etat) et une compagnie pétrolière kowétienne, 'Independant Petroleum Group' (20%) filiale du groupe saoudien Midroc.

<sup>58</sup> Par ailleurs, d'autres projets ont vu le jour comme la création de la première ligne maritime (Djibouti Shipping Line), DPCR Djibouti Port Corridor Road, ou en cours de finalisation comme la construction du chantier naval et de réparation des navires, Damerjog oil terminal, Aéroport Al Hadj Ahmed Dini, Aéroport Al Hadj Hassan Gouled, Djibouti International Container Terminal, etc.

Le DMP (Doraleh Multipurpose port), le port autonome de Tadjourah et le Port autonome de Goubet ont été inaugurés en 2017. Ces deux derniers sont des sociétés S.A.S<sup>59</sup> dont 100% des actions sont détenues par la Société GHIH (Great Horn Investment Holdings) SAS. L'objet principal de la GHIH, dont l'unique actionnaire est l'Autorité des Ports et des Zones Franches<sup>60</sup> de Djibouti, est la création, le développement, l'aménagement et la gestion des ports francs. Par conséquent, la gouvernance dans ces ports a changé. Pour mieux comprendre, d'abord, il faut séparer en deux temps :

#### 1. Avant 2013 :

En novembre 2012, le port autonome international de Djibouti (PAID) est devenu une société anonyme d'État, « Port de Djibouti SA », en cédant 23,5 % des parts sociales de l'entreprise à l'opérateur portuaire China Merchants Holding International (CHMI) pour une valeur de 185 millions de dollars<sup>61</sup>. La société « Port de Djibouti SA », détenue à 76 ,5 % par l'état, remplace l'actionnaire PAID dans toutes les sociétés dans lesquelles le PAID détient des actions telles que le DCT, DFZ, etc.

Ainsi, DCT, actuelle SGTD, à travers PDSA, a accueilli, en 2012, un nouvel actionnaire dans son conseil d'administration, CMHI. Le port de Djibouti S.A était connu sous le nom du PAID (Port Autonome International de Djibouti), qui est un établissement public à caractère administratif et à caractère industriel et commercial avec une autonomie financière et de gestion.

Les infrastructures portuaires qui étaient mises en place avant 2013 étaient gérées d'une manière autonome. A cette époque et avant l'arrivée du nouvel opérateur CMH, la gestion des terminaux spécialisés djiboutiens, DCT S.A, Horizon Terminal LTD et SDTV (Société Djiboutienne du Terminal Vraquier) était différente de celle du PAID. Chaque terminal avait sa propre gouvernance et sa propre gestion.

#### 2. Après 2013 et depuis l'arrivée du nouvel opérateur portuaire CMH :

Depuis la transformation du PAID (Port Autonome International de Djibouti) en Société Anonyme, Port de Djibouti SA, le 31 décembre 2012 puis de la Convention d'achat d'actions (SPA : Share Purchase Agreement) le 29 déc 2012, ensuite et enfin celle du Pacte d'actionnaires (SHA : Shareholders Agreement) le 5 fév2013 ; les modes de gouvernance des nouveaux ports Djiboutiens ont complètement changé.

Le PDSA (Port de Djibouti SA), depuis sa création en décembre 2012, est géré comme une entreprise, dotée de ses instruments juridiques. La gouvernance des ports de Djibouti se base sur les engagements contractuels entre les actionnaires fondés sur l'accord de volonté entre les parties.

Dans le cas de Djibouti, ces engagements contractuels se développent d'une part entre l'autorité portuaire et les opérateurs portuaires et d'autre part entre l'État et l'autorité portuaire.

Sous la poussée de son double intérêt, économique - en relais sur l'artère maritime principale et comme port de l'Ethiopie -, et géopolitique au passage de Bab el-Mandeb qui sépare et unit Afrique orientale et péninsule arabique, la ville de Djibouti s'est métamorphosée (figures 11 et 12). A l'indépendance (1977), seule la presqu'île de Ras Dika et une partie de Boulaos étaient urbanisés tandis que quelques bidonvilles commençaient à s'édifier à Balbala, sur la rive gauche de l'oued Ambouli, aux crues redoutables ; le port était réduit à une petite partie du PAID (port autonome international) actuel. Aujourd'hui, outre le PDSA (Port de Djibouti SA, on compte un terminal pétrolier (HDT, Horizon Djibouti Terminal), un terminal à conteneurs (SGDT, Société de Gestion Du Terminal à Conteneurs de Doraleh, ex DCT, Djibouti Container Terminal avant l'éviction de DPW) et un port polyvalent (DMP, Djibouti Multipurpose Port) et des projets pharaoniques de remblaiement et de poldérisation du front d'eau, en partie sur investissements chinois.

59 L'Autorité des ports et des Zones Franches est chargée de la mise en place de ces sociétés.

60 Depuis juin 2020, Des réserves constituées, outre des rendements du portefeuille de projets à venir et de l'optimisation des actifs transférés au fonds, de 40 % des parts détenues par l'État dans Great Horn Investment Holding (GHIH) ont été transférées au fonds souverain, FSD. Ce dernier devient un nouvel actionnaire du GHIH à hauteur 40 %.

61 Les textes portant agrément de la cession des parts sociales mentionnent uniquement une prise de participation et non pas de management direct du port de Djibouti « SA ». Par ailleurs, deux postes clés, dont le directeur financier et le directeur des opérations, sont occupés par des responsables chinois.

Ce sont les Chinois qui ont financé la nouvelle voie ferrée<sup>62</sup> Djibouti/Addis-Abeba, avec une gare en grande périphérie, à Nagad, et qui ont implanté une puissante base aéronavale, au cœur du dispositif des terminaux et de la future zone franche qu'ils pilotent. En raison de l'intérêt stratégique, 4 autres bases sont présentes (France, Italie, Japon, USA<sup>63</sup>) tandis que les armées allemandes et espagnoles ont, chacune, sur place une petite garnison et que les Indiens frappent à la porte.

Avec un changement d'échelle complet, la capitale s'étale désormais sur plus de 20 km d'Est en Ouest et progresse vers le Sud, le long de la route menant au Somaliland et vers le futur port d'exportation de bestiaux (camélidés, caprins, ovins, à destination de la péninsule arabique) de Damerjog. et extensions programmées et projetées

Figure 1 : Djibouti, extensions spatiales en 2000 (sources : Rayaleh, 2005)

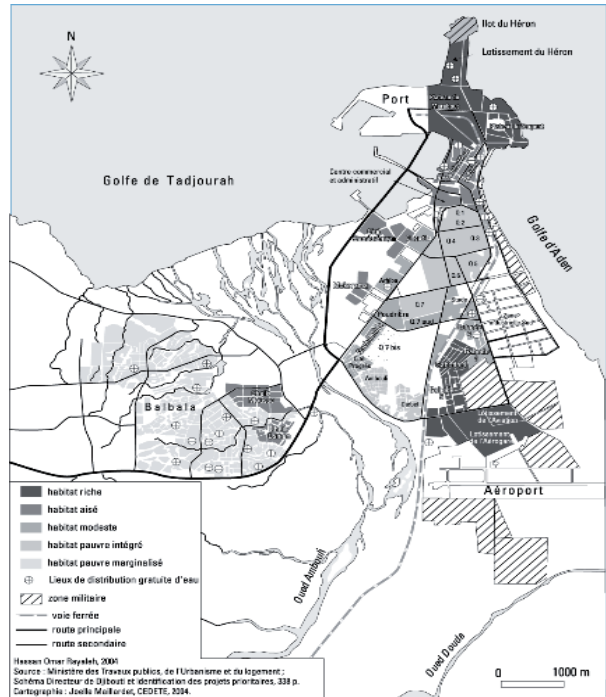
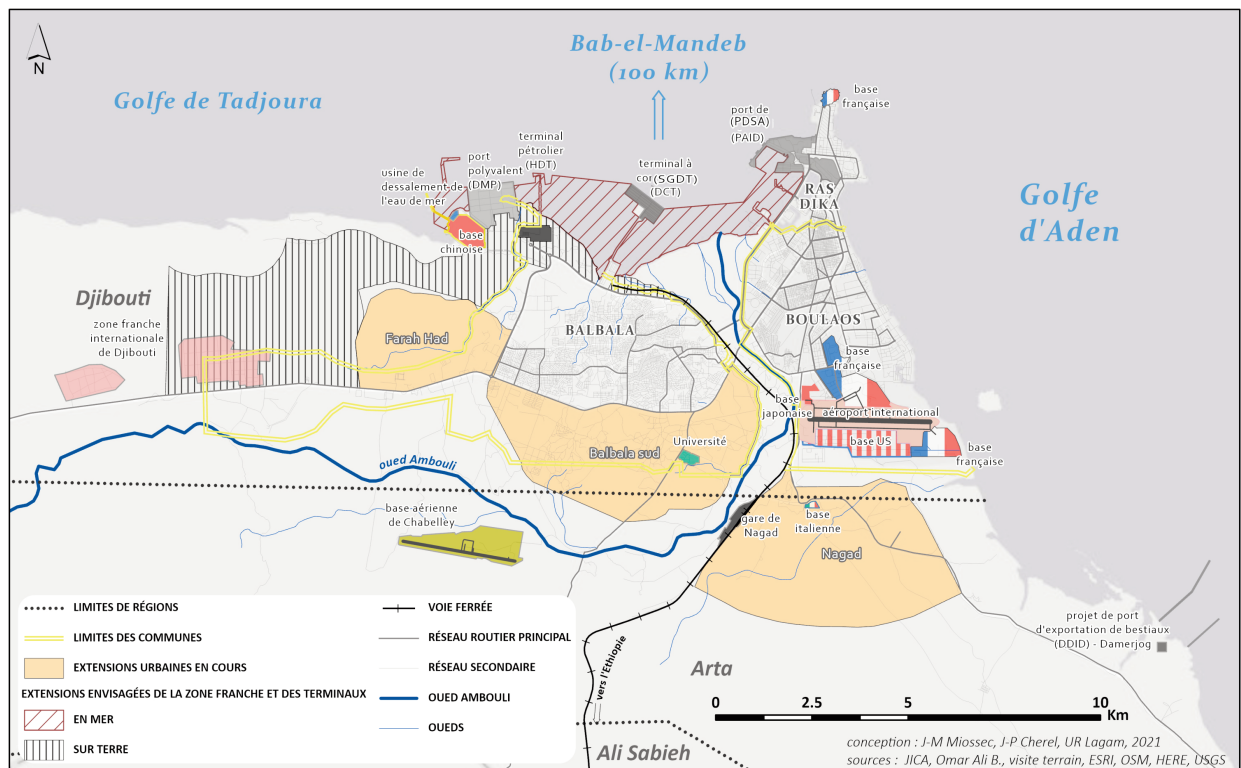


Figure 2 : étalement spatial, front d'eau et bases militaires à Djibouti en 2021



62 Construite sur une digue, elle accentue les inondations de l'oued Ambouli.

63 La base aérienne de Chabelley est dédiée au stationnement et à la maintenance des drones US utilisés au-dessus du Yemen et de la Somalie.



Dès le retour du transit éthiopien sur Djibouti en 1998, le quartier périphérique dit de PK 12 a été choisie pour servir zone de stationnement aux camionneurs éthiopiens avant d'aller charger au port. Depuis PK 12 connaît une transformation totale avec le développement de l'habitat mais surtout d'une économie au service de la clientèle éthiopienne. Cette intrusion des camionneurs a impulsé une nouvelle dynamique en modifiant le schéma directeur du développement de la ville. En effet, initialement le schéma directeur prévoyait un développement de la ville vers le Sud en direction de la frontière somalienne, la ville a complètement basculé sur le sud-ouest en raison des nouvelles dynamiques (transit éthiopien, construction des terminaux de Doraleh). Ceci témoigne de l'importance du trafic éthiopien et de ses conséquences sur les mutations spatiales mais surtout le choix des sites de construction des nouveaux terminaux (SGTD, DMP) et des zones franches.

## Conclusion

Les forces profondes, à l'œuvre dans la région de l'IGAD (Corne de l'Afrique), combinées avec les logiques du transport maritime, créent un contexte spécifique. C'est sur cette scène mouvante et évolutive que les acteurs locaux, régionaux et internationaux opèrent. L'interface mer-terre apparaît, plus que jamais, comme l'un des éléments majeurs du clavier sur lequel les protagonistes s'épaulent ou/et s'affrontent. Adossé à un très puissant hinterland, positionné face à la route principale du transport maritime international, Djibouti est un nœud désormais majeur et exceptionnel. D'exception en ce sens que son port et ses terminaux n'ont, actuellement, pas d'égal dans la région. D'exception également car la convergence des intérêts internationaux et nationaux a permis de sécuriser la mer et donc les terminaux, en attendant une meilleure fonctionnalité du corridor Djibouti-Addis Abeba.

Trois enjeux majeurs se profilent. Dans l'urgence des réalisations portuaires et logistiques, l'organisation d'ensemble de la capitale n'a pas été réfléchie. Cette carence de planification territoriale est un handicap pour le futur, tant pour le bon fonctionnement des terminaux maritimes que pour celui de la vie quotidienne des Djiboutiens. Dans le contexte de l'impératif de développement, la dépendance à l'égard des bailleurs de fonds ne laisse qu'une faible marge de manœuvre autonome. Afin de soulager

l'extrême dépendance vis-à-vis du transit éthiopien (désormais 9/10ème du trafic du port), un effort devrait se porter dans trois directions : conforter nettement la fonction de transbordement aujourd'hui atone, réaliser effectivement les plate-formes productives sur les zones franches et commencer à jeter les jalons d'un futur cluster maritime. Ces trois objectifs nécessitent un renforcement de la réflexion d'ensemble sur une aire géographique désormais plus vaste. Ils imposent surtout une incitation politique très ferme afin que le port et ses terminaux et la ville ne soient pas seulement des pions sur un échiquier. Ces objectifs constituent une fenêtre vers l'avenir, qui permettrait de consolider durablement, à l'échelon régional, la place maritime djiboutienne.

## Bibliographie

Abdillahi Ahmed (Achaa), 2012, Conteneurisation, stratégies des acteurs et développement portuaire : le cas de Djibouti, Univ. Perpignan, 421 pages.

Abdillahi Ahmed (Achaa), Chitou (Ibrahim) et Smeeters (Bernadette)(eds), 2015, Stratégie logistique net de transport au service du développement en Afrique, L'Harmattan, 272 pages.

Abdillahi Guirreh (Ismaël), 2017, Développement et dépendance des systèmes portuaires d'un Etat fragile, ancrés dans la mondialisation : l'exemple de Djibouti, Univ. Le Havre, 275 pages.

Abdi Wais (Barwako), 2013, Les enjeux portuaires de Djibouti, Univ Paul Valéry-Montpellier, 179 pages.  
Banque Mondiale, 2003, Port Reform Toolkit, 453 pages.

Banque Mondiale, 2007, Port Reform Toolkit, xix, 375 pages.

Clément (Seka Aba), 2017, Des outils juridiques au service du développement des ports africains, Proparco, Secteur privé et développement, n°26, non paginé.

Dazi-Héni (Fatih) et Le Gouriellec (Sonia), 2019, La mer Rouge : Nouvel espace d'enjeux de sécurité interdépendants entre les Etats du Golfe et de la corne de l'Afrique, Institut de recherche stratégique de l'école militaire, notes de recherche n°75, 18 pages.

Drewry (2021), Global Container Terminal Operators, Annual Review and Forecast, Annual Report 2021/22, 285 pages.

Gascon (André), 2005, Djibouti : Singapour sur mer

rouge un confetti d'Empire futur dragon africain, Outre-Terre, 11, pp 455-466.

Gascon (André), 2013, Djibouti, un port entre continent et grand large. Base militaire, port de l'Éthiopie, de l'Afrique de l'Est, de l'Océan Indien, in Amina Saïd Chiré, 2013, Djibouti contemporain, Karthala, 354 pages.

Guiziou (François), 2012, La piraterie comme innovation : une esquisse géographique de la piraterie somalie » in Gnanouenon (Amandine), les défis politiques et stratégiques en Somalie, Cahiers de l'IRSEM, n°13, pp 67-81.

Guiziou (François) et Fritsch (B), 2018, La piraterie maritime : quelques réflexions géographiques, annuaire de droit maritime et océanique de Nantes, TomesXXXVI, p. 427-440.

Guiziou (François), 2018, Le monde somali. Les apparences du chaos aux périphéries de la mondialisation, univ. Nantes, 538 pages.

JICA (Japan International Cooperation Agency), 2018, Etude sur la collecte de données pour le corridor de Djibouti. Rapport final, 169 pages.

Le Gouriellec (Sonia), 2010, Base militaire à Djibouti : le paradoxe de la puissance japonaise, Revue de Défense Nationale, 734, pp 88-92

Le Gouriellec (Sonia), 2016, Djibouti dans le jeu international, DOI10.3917/espri.1610.0013 <http://www.cairn.info/revue-esprit-2016-10-page-13.htm>

Le Gouriellec (Sonia), 2020, Djibouti, la diplomatie de géant d'un petit Etat, Septentrion, 221 pages.

Miganeh Hadi (Ali), 2015, Opération de lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden, in Abdillahi Ahmed (Acha), Chitou (Ibrahim) et Smeeters (Bernadette) (eds), 2015, Stratégie logistique net de transport au service du développement en Afrique, L'Harmattan, pp 135-152.

Miganeh Hadi (Ali), 2017, Challenge économique et maîtrise des nouveaux risques maritimes : quelle croissance bleue ? éditions Université de Nantes Gomylex, pp. 77-78 <https://univ-droit.fr/recherche/actualites-de-la-recherche/parutions/24626-challenge-economique-et-maitrise-des-nouveaux-risques-maritimes-quelle-croissance-bleue>

Miganeh Hadi (Ali), 2018, Analyse de l'évolution portuaire : le cas du port de Djibouti. Croisement et articulations entre contexte de piraterie maritime, dynamiques institutionnelle et logiques de marché, univ. Nantes, 560 pages.

Miossec (Jean-Marie), 2016, Le conteneur et la nouvelle géographie des océans et des rivages de la mer. Dans le sillage de la CMA CGM, L'Harmattan, 718 pages.

Miossec (Jean-Marie), 2019, Le désenclavement portuaire de l'Afrique au Nord de l'Équateur, enjeu du XXIe siècle dans un contexte de conteneurisation-mondialisation et de tensions géopolitiques, Noirois, 252, pp 19-39.

Miossec (Jean-Marie), 2021, Ad augusta per augusta : le risque passage maritime resserré (sous presse), 38 pages.

Nour Ayeh (Mustapha), 2015, La ville de Djibouti entre intégration aux enjeux mondiaux et fragmentation urbaine, Territoire en mouvement [En ligne], 27-28 <http://journals.openedition.org/tem/3183>

Mohamed Osman (Roukiya), 2016, La politique de sécurité et de défense dans la corne de l'Afrique : le cas de Djibouti, univ. Toulouse, 363 pages.

Omar Abdillahi (Aden), 2012, Géopolitique de Djibouti : des incertitudes de la naissance à l'espérance de l'âge adulte, in Saïd Chiré (Amina), Djibouti contemporain, Karthala,

Omar Ali (Bouh), 2021, Risques naturels et développement en Afrique de l'Est (région de l'IGAD), L'Harmattan, 469 pages.

Rayaleh (Hassan-Omar), 2005, « Une pénurie d'eau gérée par l'inégalité : le cas de la ville de Djibouti », Géocarrefour [En ligne], vol. 80/4

Saïd Chiré (Amina), 2013, Djibouti contemporain, Karthala, 354 pages.

Teillard (Thibaud), 2018, Les ambitions déçues de DP World, Jeune Afrique, n° 2979, pp 44-48.

Tourret (P.-), « 20 ans de mutations des routes maritimes », Note de Synthèse N°190 – Mai 2017, <https://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2017/05/ISEMAR-note-de-synthese-190-20-ans-de-mutations-des-routes-maritimes.pdf>

# CAMEROUN-CONGO, QUAND LA MINE DICTE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : DU GISEMENT DE FER DE MBALAM À LA CONSTRUCTION DU COMPLEXE PORTUAIRE DE KRIBI

Éric **VOUNDI**, Doctorant au département de géographie de l'Université de Yaoundé I, Consultant à Global Mapping and Environmental Monitoring (GMEM)  
Philippe **MBEVO FENDOUNG**, Doctorant, Département de Géographie, Université de Yaoundé I, Cartographe et Consultant à Global Mapping and Environmental Monitoring (GMEM) ;  
Mesmin **TCHINDJANG**, Professeur titulaire des Universités, Enseignant-Chercheur au département de Géographie de l'Université de Yaoundé I, Président de Global Mapping and Environmental Monitoring (GMEM)

## Résumé

L'exploitation minière détermine les trajectoires d'aménagement des territoires. Le Cameroun et le Congo développent le projet de fer de Mbalam-Nabeba dans un contexte territorial enclavé et de pauvreté à leur interface frontalier. Comment ce projet impacte-t-il les arrière-pays traversés ? Ce texte examine les fondements d'aménagement du territoire, au Sud-Est Cameroun liés à l'exploitation du gisement de fer de Mbalam-Nabeba et son transport vers le port de Kribi. L'approche géographique, déclinée en une revue de la littérature et des réalisations cartographiques, révèle que ce projet préside aux politiques d'aménagement du territoire dans cette Région. Les mutations qui en résultent questionnent les échelles de gouvernance en contexte de décentralisation et les tensions qui naissent avec les autres secteurs d'activité.

**Mots-clés** : Cameroun-Congo, gisement de fer, Mbalam-Nabeba, aménagement, port de Kribi

## Abstract

Mining determines the spatial development trajectories. Cameroon and Congo are developing the Mbalam-Nabeba iron project in a landlocked territorial context of poverty at their cross-border interface. How does this project impact the hinterlands crossed? This text examines the foundations of regional planning in South-East Cameroon, linked to the exploitation of the Mbalam-Nabeba iron deposit and its evacuation to the port of Kribi. The geographic approach, declined in a review of the literature and car-

tophographic achievements, reveals that this project presides over regional planning policies in this Region. The resulting changes question the scales of governance in the context of decentralization and the tensions that arise with other sectors of activity.

**Keywords** : Cameroon-Congo, Mbalam-Nabeba iron deposit, development, Kribi port

## Introduction

Depuis la promulgation du code minier en 2001, la libération du secteur en 2005 et l'atteinte du point d'achèvement de l'initiative Pays Pauvres très Endettés (PPTE) en 2006, le Cameroun s'est lancé dans une politique de grands projets de développement, y compris miniers. Il est question d'inscrire les mines au service du développement national et local (MINEPAT, 2020) suivant le Schéma National de Développement Durable du Territoire (SNADDT) (MINEPAT, 2017a ; 2017b). La construction du complexe industrialo-portuaire de Kribi qui s'inscrit dans cette mouvance (Voundi et Meupiapyie, 2018) est, en partie, connectée au projet d'exploitation du gisement de fer de Mbalam-Nabeba à l'interface frontalier Cameroun-République du Congo. Il est envisagé la construction d'un quai minéralier au port de Kribi pour l'exportation du fer venant de Mbalam-Nabeba. Par son emprise géographique et l'importance des aménagements annoncés, ce projet renforce la perspective d'aménagement territorial dans la région Sud-Est (Billand, 2012 ; Belhedi, 2011). Toutefois, l'exploitation et l'évacuation du fer des gisements de Mbalam-Nabeba vers le port de Kribi formulent des questions : comment ce projet va-t-il impacter les

arrière-pays traversés ? Pour quel visage de l'aménagement du territoire ? Cet article est une analyse prospective. Il examine les modalités d'aménagement des territoires dans les régions Sud et Sud-Est Cameroun à partir de la connexion des projets d'exploitation du gisement de fer de Mbalam-Nabeba et la construction du complexe industrialo-portuaire de Kribi. Les spécificités de ce projet imposent d'en faire d'abord une lecture géographique régionale avant de présenter sa structuration et d'analyser son potentiel de transformation des territoires impactés.

## 1. Les mines de Mbalam-Nabeba dans le contexte régional

La carte minière de l'Afrique est très diversifiée mais incomplète. De nouveaux gisements sont sans cesse découverts. On se souvient bien de l'initiative, controversée, de la Banque Mondiale sur la cartographie des ressources minières africaines, dénommée « la carte à un milliard de dollars » (Laidi, 2014 et Pitron, 2018). Qu'il s'agisse de métaux précieux comme l'or, l'argent, le platine... ou encore des métaux de base (cuivre, plomb, zinc, etc.) et ferreux, le classement des pays africains dépend du potentiel ou des volumes de production. Sur la base des connaissances géologiques actuelles et de par son potentiel, le gisement de fer de Mbalam-Nabeba est classé comme l'un des plus importants en Afrique. Mais en attendant sa mise en exploitation et l'émergence d'une véritable industrie minière, le Cameroun tout comme le Congo ne figure pas, pour le moment, dans la liste des pays producteurs de fer en Afrique. Celle-ci reste dominée par l'Afrique du Sud, la Mauritanie, la Sierra Leone et l'Algérie (Tableau 1).

**Tableau 1. Classement des pays producteurs du minerai de fer en Afrique**

Rang	État ou territoire	Production de minerai de fer (en tonne)		
		2000	2010	2017
1	Afrique du sud	33 707 364	58 709 330	74 643 375
2	Mauritanie	11 069 000	11 109 000	11 771 000
3	Sierra Leone	0	0	6 856 000
4	Liberia	0	0	1 934 193
5	Algérie	1 645 000	1 474 279	830 000
6	Égypte	2 500 000	3 320 878	600 000
7	Tunisie	183 300	171 566	285 000
8	Maroc	6 462	44 665	100 345
9	Nigéria	0	63 000	50 000
10	Mali	0	0	5 000
11	Ouganda	0	3 795	2 320
12	Mali	0	4 600	0
13	Soudan	0	1 700	0
14	Zimbabwe	438 495	28	0

Source: World Mineral Statistics, Natural Environment Research Council, British Geological Survey

Néanmoins, selon le classement 2020 du site AFRIKATech.com, le Cameroun figure à la 15e position des pays africains les plus riches en ressources naturelles, avec des réserves de fer estimées à près de 8 milliards de tonnes (Tableau 2). Ce potentiel est appelé à être revu à la hausse dans la mesure où certains sites, comme Nkout et les mamelles de Kribi sont encore au stade de l'évaluation partielle des gisements. Aussi, depuis 2014, le Cameroun a initié, sur financement de la Banque Mondiale et l'appui technique du groupement, Bureau de Recherche Géologique et Minière (BRGM) de France, GTK (Finlande), l'actualisation et le développement de sa carte géologique et minière. Dans le cadre de ce programme, le Ministre des mines indiquait, en conférence de presse le 17 juin 2019, qu'entre 2014 et 2019, des opérations d'exploration du territoire camerounais ont permis de mettre en évidence 300 nouveaux sites miniers. Parmi les minerais mis en exergue figure bien le fer dans les régions de l'Est, de l'Adamaoua et du Sud.

**Tableau 2. Estimations du potentiel des gisements de fer non exploités au Cameroun**

Rang	Nom du site ou de la localité	Estimations du gisement	Compagnie
1	Nkout	4 milliards de tonnes	Caminex
2	Mbalam-Nabeba	2,5 milliards de tonnes	Sundance Ressources
3	Mamelles de Kribi	632,8 millions de tonnes	Sinosteel Cam SA
4	Akom II	428 millions de tonnes	G-Stone Ressources

MINMIDT, 2016 ; MINEPAT, 2020

Il faut indiquer que l'exploitation intensive du minerai de fer a débuté en Afrique occidentale dans les années 1930 avec la colonisation. Elle s'est intensifiée à l'interface 1950-1960 avec l'intérêt des sidérurgistes européens de la Ruhr sur les minerais riches découverts en Afrique occidentale. Le Liberia, la Sierra Leone et la Guinée Conakry étaient alors les épices, en Afrique, de l'exploitation du fer avec le début des activités dans les mines de Bomi Hills en 1951 et Bong Range en 1965 (au Liberia), Marampa en 1933 et Mano River en 1961 (en Sierra Leone), Mont Nimba en 1963 (en Guinée) (Lerat, 1969).

## Les mines au Cameroun et au Congo

L'exploitation minière commence dans les deux pays avec la colonisation européenne. Reste que le Cameroun et le Congo sont peu évoqués parmi les pays miniers d'Afrique (à l'exception des hydrocarbures

non pris en compte dans ce texte) du fait du caractère encore modeste de leurs productions de minerais. L'économie minière est peu développée, essentiellement artisanale comptant pour moins de 1% dans le PIB au Cameroun et environ 2% au Congo. Pourtant au Cameroun comme au Congo, les mines sont désormais au cœur des politiques de développement (MINEPAT, 2020 ; République du Congo, 2012) et des efforts consentis pour améliorer la cartographie minière encore incomplète. Au Cameroun, les inventaires géologiques et miniers réalisés jusqu'aux années 1980 sur 40% du territoire national ont mis en évidence cinquante-deux types de ressources minérales ou cibles minières (Ntep Gweth, 2011). Depuis 2014, dans le cadre du programme d'actualisation et de développement de la carte géologique et minière du Cameroun, 300 nouveaux sites miniers ont été mis en évidence. On y recense, des métaux précieux, des métaux de base, des minerais, des pierres précieuses. Le fort potentiel minier du Cameroun ne cesse d'alimenter des discours dithyrambiques des experts avec des gisements de classe mondiale (diamants de Mobilong, fer de Mbalam, bauxite de Mimi Martap). L'histoire des inventaires géologiques et miniers est quasiment la même au Congo avec cependant un potentiel prouvé moins important que celui du Cameroun. Les activités débutées pendant la période coloniale jusqu'aux années 1970 ont mis en évidence treize cibles minières allant de l'or aux phosphates en passant par le diamant, le fer, le magnésium, la potasse.

### **Mbalam : un gisement transfrontalier**

Le Cameroun et le Congo partagent la même histoire géologique de l'Afrique centrale. Au niveau de leur interface frontalier, le substratum illustre la présence des formations précambriennes, sédimentaires et métamorphiques appartenant globalement aux séries du Dja ou de la Sangha. Ces similitudes géologiques expliquent en grande partie l'étalement entre les deux pays du gisement de fer de Mbalam-Nabeba.

## **2. Mbalam-Nabeba, un projet australien par concours de circonstances**

Freudenthal (2017) et l'entretien avec des responsables du ministère des mines permettent de résumer la naissance de ce projet, le tout teinté des soupçons de corruption. Le gisement a été découvert par une étude géologique des Nations Unies qui date des

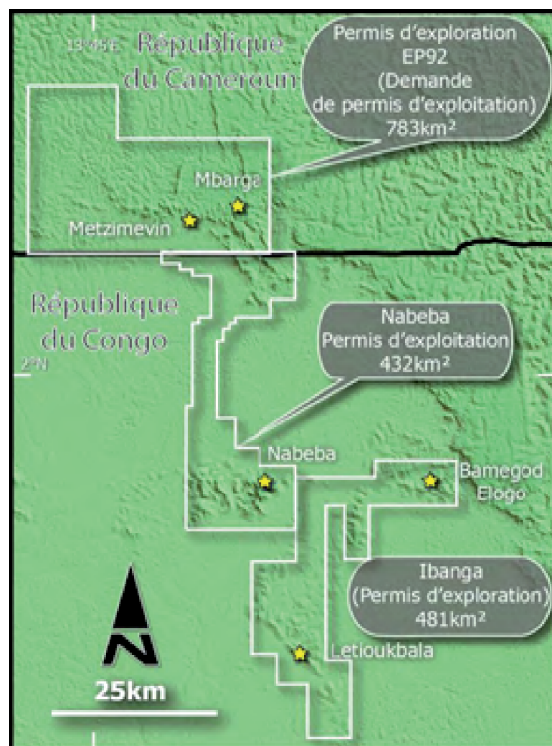
années 1980. Celle-ci signalait alors d'importantes réserves de fer dans la région de Mbalam, à l'Est Cameroun. Les résultats de l'étude sont longtemps restés rangés dans les archives du ministère des mines jusqu'à leur découverte, en 2000, par un homme d'affaire camerounais qui y effectuait des démarches pour un projet de mine de diamants dans la région de l'Est. En partenariat avec un géologue australien, l'homme d'affaire crée et enregistre l'entreprise Cam Iron en avril 2005 dans un contexte où le prix du fer décolle dans les marchés internationaux. Cinq mois plus tard, le ministre des mines octroie à cette nouvelle entreprise un permis de recherche exclusif de 875 km<sup>2</sup> dans la zone de Mbalam. Sur la base de ce permis les deux partenaires obtiennent un second permis de l'autre côté de la frontière, en république du Congo, dans la région de Nabeba.

Cependant face à l'exigence de moyens financiers et techniques importants pour mettre en valeur ce gisement de fer, la société australienne Sundance Resources rachète 90 % du capital de Cam Iron et devient de facto propriétaire du projet Mbalam-Nabeba. La convention minière signée en novembre 2012 entre le gouvernement camerounais et Sundance Resources, pour un montant de 8,7 milliards de dollars, donnera à l'entreprise australienne la possibilité de développer ce projet par la recherche de financements et de partenaires techniques.

### **Structuration du projet de fer de Mbalam-Nabeba**

Le projet est constitué de cinq gisements avoisinants dans les zones de Mbarga au Cameroun et de Nabeba en République du Congo. Il est composé de trois permis miniers : le permis d'exploration (PE92) dans la région de l'Est Cameroun, le permis d'exploitation de Nabeba et le permis d'exploration Ibanga (Figure 1). Le potentiel minéral de ces gisements comprend 775,4 millions de tonnes d'hématite de haute qualité avec une teneur en Fe de 57,2%, et 4,05 milliards de tonnes d'itabirite avec une teneur en Fe de 36,3%. Toutes les réserves sont rapportées conformément au Code Australien JORC (Sundance Resources, 2013).

**Figure 1. Site d'exploitation du gisement de fer de Mbalam-Nabeba**



Source : Sundance Resources, 2013

Le permis PE92 est détenu par Cam Iron SA (Cam Iron), une entreprise filiale détenue à 90% par Sundance Ressources et enregistrée au Cameroun tandis qu'au Congo, les permis Nabeba et Ibanga sont les propriétés de Congo Iron SA (Congo Iron), entreprise filiale enregistrée au Congo détenue à 76.5% par Sundance Ressources. Sur la base de l'obtention de permis propre à chaque pays, le projet de fer de Mbalam-Nabeba a été considéré comme « Projet de Mbalam » au Cameroun et « Projet de Nabeba » au Congo, même si la planification du projet Mbalam-Nabeba prévoit l'acheminement de la production de fer vers le port de Kribi. Les deux Projets ont reçu les approbations environnementales, conclu les accords miniers avec leurs gouvernements respectifs, et réalisé les études de faisabilité et la conception préliminaire de la phase 1 en fin 2012. En effet, le projet est articulé en deux phases de production. La phase 1 impliquera la production de 35 millions de tonnes par an de minerai de fer de qualité à enfournement direct pour au moins 10 ans. La phase 2 maintiendra l'exploitation minière à un rythme de production de 35 millions de tonnes par an des gisements d'itabirite.

Le projet Mbalam-Nabeba inclut le développement des mines à ciel ouvert au Cameroun et au Congo, la construction d'une ligne de chemin de fer de 510 km pour le transport du minerai vers le port de Kribi, la construction d'une ligne de chemin de fer secondaire de 70 km reliant les mines du Congo à celles du Cameroun, et la construction d'un terminal minéralier de fer au port de Kribi. Le terminal sera conçu pour emmagasiner une capacité maximale de minerai de fer de 300 000 tonnes de port en lourd (Responsable, CamIron SA, 12 juillet, 2017).

### Les retards pris par le projet

La politique d'aménagement du territoire à travers l'ouverture de mines industrielles, demande des investissements importants. Compte tenu du coût de construction du chemin de fer, des villes minières et des ports minéraliers... se pose le problème de la mobilisation des investissements et de leur amortissement. Les experts de Sundance Ressources ont calculé que, pour permettre l'extraction de 35 millions de tonnes par an de minerai fer, les investissements nécessaires à la réalisation du projet se chiffrent à environ 3000 milliards de FCFA (soit près de 4,6 milliards d'euro). La construction des voies ferrées de 510 et 71 km représenteraient 52% des dépenses, l'aménagement du terminal minéralier au port en eau profonde de Kribi, 21 % contre 17% pour la construction des mines et l'acquisition des équipements divers. En tenant compte de la planification du développement du projet établi par Sundance Ressources (Tableau 3), celui-ci accuse un grand retard.

**Tableau 3. Phases de développement du projet de fer Mbalam-Nabeba**

Phases du projet	Périodes
Étude de faisabilité finale pour la phase 1	Réalisée en mars 2011
Étude initiale d'ingénierie	Achevée en 2014
Financement du projet	2014-2015
Phase de construction	6 mois de travaux préliminaires et trois ans de construction suite à la sécurisation des financements
Mise en service et lancement	1 à 3 mois après la phase de construction

La convention minière qui lie l'Etat du Cameroun et Cam Iron SA a été signée en 2012 ; elle a déjà été prorogée deux fois, en 2015 et 2017. Mais face à l'incapacité de Soundance Ressources à développer le projet minier de Mbalam-Nabeba depuis près de 10 ans, les gouvernements du Cameroun et du Congo lui ont retiré leur confiance à l'entreprise en 2020. Il faut dire que malgré la caducité de sa convention avec le Cameroun depuis 2018 et le Congo depuis

2019, l'entreprise australienne poursuivait des négociations avec la compagnie chinoise AustSino Resources dans le cadre du projet Mbalam-Nabeba. La convention entre les deux entreprises pré-voyait la cession de parts majoritaires (58,250 millions US\$) de Sundance à AustSino, qui devait se charger ensuite de développer le projet.

Mais la réalisation du projet minier Mbalam-Nabeba semble être tributaire du coût du fer sur le marché mondial (tendance baissière). Ce qui, en partie, expliquerait les difficultés qu'aura rencontré Sundance Resources à mobiliser les financements nécessaires au démarrage du projet (BRM, 2019). La convention minière prévoyait la création de trois entreprises pour réaliser les trois grands projets intégrés qui composent le projet de fer Mbalam-Nabeba : MineCo pour les activités minières ; RailCo pour le chemin de fer Mbalam-Kribi et PortCo pour les activités portuaires.

La convention pour la construction du chemin de fer Mbalam-Kribi (510 km) et Nabeba-Mbalam (71 km) a été signé le 5 juin 2014 entre le groupe portugais de BTP Mota-Engil SGPS, et Sundance Ressources pour un montant de 3,5 milliards de dollars. Le groupe portugais disposait de douze mois pour structurer la syndication bancaire du projet. Face à l'échec de Mota-Engil, l'État camerounais annonce le 1er juillet 2015, la reprise à son compte de la partie infrastructures du projet non sans satisfaire les responsables de Sundance Ressources qui voient en cette décision, un allègement de leurs charges dans le projet et une perspective de mobiliser plus facilement les financements. « Désormais, nous allons concentrer nos efforts sur le financement de la partie minière du projet. Ce qui requière un financement trois fois moins important que lorsque nous pilotions les deux composantes du projet » (CEO de Sundance Ressources, joint par Jeune Afrique le 02 juillet 2015). La décision du Cameroun était motivée par la promesse de financements chinois lors d'un déplacement du premier ministre dans le pays.

Cependant, face à l'accentuation de la tendance baissière des cours du fer sur le marché international, le contrat qui aurait dû être signé en décembre 2015 entre l'État du Cameroun et l'entreprise chinoise China Ghezouba Group, n'a pas eu lieu. La partie chinoise a souhaité que le contrat soit paraphé plus tard, en attendant que les conditions du marché

s'améliorent et que le processus de recherche des financements soit plus avancé. Le 1er février 2016, Sundance Ressources annonce qu'elle procédera à une réduction de 80% de ses charges sur le projet de fer de Mbalam-Nabeba ; décision que l'entreprise met en exécution quelques semaines plus tard (Responsable, ministère des mines du Cameroun, 03 novembre 2019). Cependant, malgré une attente qui se prolonge pour le démarrage effectif du projet, les attentes pour la région minière restent importantes.

### **3. Les attentes en termes de désenclavement régional**

Les investissements des compagnies minières à l'avenir de l'exploitation du gisement de fer de Mbalam-Nabeba fondent les attentes de l'aménagement régional. La question est aussi ancienne que la collaboration entre les États et les compagnies privées existe. Elle donne lieu à la sous-traitance par l'État aux grandes compagnies, des politiques de développement et d'aménagement régional par l'entremise des contenus locaux inclus dans les contrats ou conventions signées. Les réalisations qui en découlent sont ainsi le fruit d'un aménagement régional pensé par l'État, mais réalisé par les entreprises.

La construction du chemin de fer Mbalam-Kribi (510 km) impliquera la connexion des arrière-pays très enclavés des régions du Sud et de l'Est à la côte atlantique sonnant leur entrée dans globalisation des échanges dont la maritimisation des économies est l'un des meilleurs reflets. Il faut relever qu'au niveau national, sur la base du rapport sur les Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD), les Régions de l'Est et du Sud se situent respectivement aux 5e et 6e rangs (sur les dix régions que compte le Cameroun) en termes d'indice de pauvreté (INS, 2015). Les deux régions comptent également parmi les plus enclavées où le réseau routier pauvre dessine des pistes poussiéreuses ou boueuses en fonction des saisons.

#### **Les attentes pour la région minière**

Le Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES) adossé à l'Étude d'Impact Environnemental et Social (EIES) (Sundance Ressources, 2011) permet de faire une lecture synoptique de l'inscription du projet Mbalam-Nabeba au sein des politiques d'aménagement régional. Il est certain que dans la

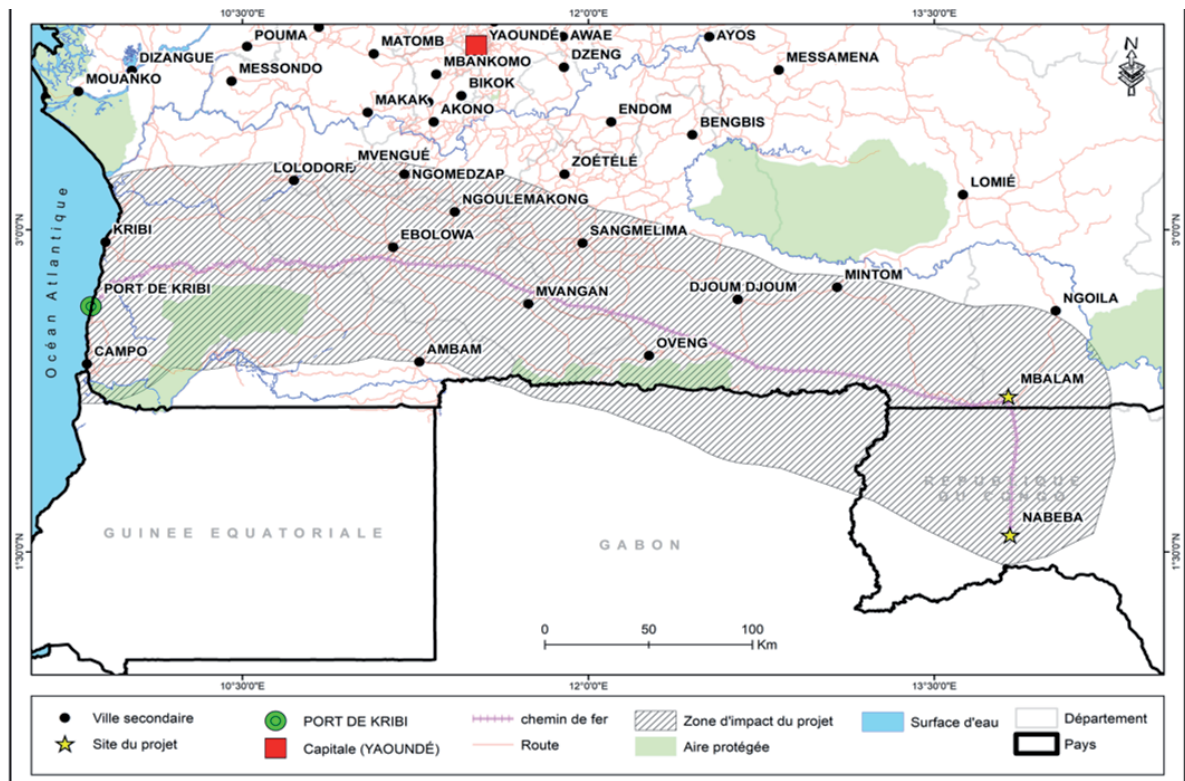
région minière, les attentes des populations sont nombreuses dans une perspective de mutations territoriales profondes. Un élu local confie à propos : « il s'agit là d'un don du ciel, un moyen pour la région de l'Est de décoller économiquement et socialement et de rattraper les autres régions du pays ; et pourquoi pas passer devant en termes de développement [...] » (Élu local, 17 juillet, 2017).

Les territoires des régions administratives de l'Est et du Sud au Cameroun et la province de la Sangha au Nord en République du Congo seront directement impactés par les aménagements liés au projet Mbalam-Nabeba (Figure 2). Il s'agit, pour le Cameroun, des régions très enclavées, faiblement peuplées, où les contraintes de mobilité liées à l'absence ou au mauvais état des routes mettent les populations en marge des dynamiques de développement local. La faible dotation en infrastructures de ces régions, notamment les routes, explique les attentes, portées

aussi bien par les populations que les autorités, sur le début des activités d'exploitation du gisement de fer de Mbalam.

En attendant une éventuelle reprise du projet, c'est le statu quo des études antérieures conduites par Soundance Resources. Le tracé du chemin de fer de 510 km entre Mbalam et Kribi a été arrêté en 2015. En considérant un rayon de 50 km de part et d'autre du tracé du chemin de fer comme zone d'impact du projet, l'on se projette aisément sur les attentes des populations de la région minière. Le projet est appelé à animer ou à induire le dynamisme socioéconomique à l'interface frontalier Cameroun-Congo-Gabon. S'il lie directement le Cameroun et le Congo parce que planifié comme une modalité de renforcement des liens socioéconomiques entre les deux pays, d'aménagement et de développement de leur interface frontalier ; le Gabon voisin tient là également l'occasion de désenclaver sa région nord.

Figure 2. La région minière du projet de fer de Mbalam





Sur le territoire camerounais, il s'agit de treize villes (chefs-lieux d'arrondissements) et de leurs arrière-pays (environ 1197 villages) qui sont concernés dans ce rayon (décompte à partir du fichier numérique de la carte administrative du Cameroun, INS, 2014). Les modalités d'aménagement du territoire dans le sillage du projet de Mbalam-Nabeba devront tenir compte, plus ou moins dans cet espace, de la nécessité de réhabiliter et de construire des routes, des écoles, de doter les villes et villages des adductions d'eau potable en prévision aux nocivités du projet sur les cours d'eau, de l'électrification rurale, de la formation des jeunes, l'appui à la vie associative, etc. En effet, la signature des conventions et l'octroi des permis miniers au Cameroun mettent l'accent sur le contenu local. Ce dernier est défini dans le code minier comme un « ensemble d'activités axées sur le développement des capacités locales, l'utilisation des ressources humaines et matérielles locales, le transfert de technologie, la sous-traitance des entreprises, des services et de produits locaux et la création de valeurs additionnelles mesurables à l'économie locale ». Au-delà des dédommagements, des indemnisations et des compensations que divers travaux du projet vont impliquer, le contenu local déclina la liste des modalités de Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE) ; il y va également au plan environnemental à l'ère de l'inflation des discours sur le développement durable.

Pour ce qui est du désenclavement, les compagnies minières sont appelées à réhabiliter de nombreuses routes, adjacentes ou parallèles au chemin de fer, permettant de désenclaver de nombreuses localités. Dans le rivage direct de Mbalam, la priorité pourrait être portée sur des axes comme Ngoila-Mbalam, Mintom-Mbalam, ou en direction de Kribi, Djoum-Oveng-Mvangan.

Entre 2012-2013 dans le cadre de viabilisation du site du projet à Mbalam des actions de responsabilité sociale de Sundances Ressources se chiffraient à 123 749 \$ (environ 61 145 604 FCFA). Elles étaient réparties entre : réhabilitation de trois salles de classe dans les écoles des villages Mbalam, Ntam ou Assoumindele, appui à l'éducation, entretien de tronçons de routes (Figure 3), appui aux associations et aux activités culturelles, aménagement des trois points d'adduction en eau potable, appui matériel au centre de santé de Mbalam.

Figure 3. Route Mbalga-Mbalam (A) et salle de classe réhabilitée au village Ntam (B)



Source : Voundi, juillet 2019

Ces actions de responsabilité sociale qui s'inscrivaient à une échelle locale dans les localités riveraines des sites d'exploitation du fer sont appelées à s'étendre sur tout le corridor Mbalam-Kribi au moment du démarrage du projet.

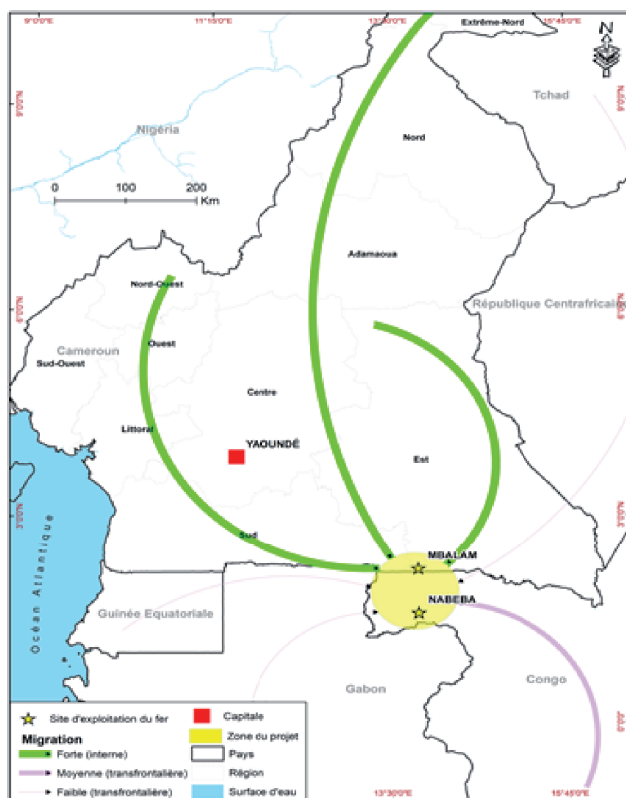
Dans cette perspective, l'entrée en service des activités d'exploitation des gisements de fer de Mbalam-Nabeba formule des opportunités d'emplois dans la région minière, des dynamiques de migrations et des mutations territoriales. Sur la base des déclarations du CEO de Sundances Ressources et d'un membre du Conseil d'administration de Cam Iron, le projet de fer de Mbalam-Nabeba est susceptible de créer environ 11 000 emplois directs et indirects. « Environ 7500 emplois sont annoncés pendant la phase de construction des infrastructures du projet dont 1100 emplois directs et permanents. On s'attend également à des milliers d'emplois indirects [...] » (Membre du Conseil d'Administration de Cam Iron, 11 juillet, 2017).

Au début du Projet en 2007, Cam Iron s'est engagé à promouvoir et à valoriser la diversité de ses équipes d'employés pour se conformer aux exigences du code du travail et respecter les quotas énoncés dans la Convention minière signée avec le gouvernement. L'entreprise a indiqué qu'elle donnera la priorité à l'embauche aux camerounais et aux populations locales, de même pour le choix de ses fournisseurs et sous-traitants. En août 2013-2014, 98 camerounais étaient employés dans le projet et représentaient 39% du total des salariés. Les populations locales comptaient pour 27% de cet effectif, soit environ 26 personnes.

## Des migrations et des mutations territoriales en perspective

Il est certain que ces projections de grandes opportunités d'emplois vont alimenter des vagues migratoires de populations venant de toutes les régions du Cameroun et même des pays voisins : Congo, Gabon, Guinée Équatoriale, République Centrafricaine, voire au-delà (Figure 4). Entre chercheurs d'emplois dans les mines et opportunités de développer des activités économiques dans le sillage de l'exploitation du fer, la région minière est appelée à connaître des mutations territoriales profondes, plus ou moins localisées.

Figure 4. Flux migratoires à destination de la région minière de Mbalam-Nabeba



Ces migrations sont à la fois locales, régionales, interrégionales et internationales et aussi transfrontalières (Congo, Gabon, RCA, Guinée Équatoriale, Tchad). Mais cette dernière catégorie mobilisera certainement aussi la main d'œuvre hautement qualifiée, constituée le plus souvent d'expatriés venant d'autres pays africains ou alors en provenance d'autres continents. Dans tous les cas, l'exploitation minière implique toujours des mouvements de

personnes, pour diverses raisons et l'essor des activités connexes. La territorialisation qu'elle induit illustre l'intrusion dans un espace donné, des logiques d'économie capitaliste participant ainsi au chamboulement des pratiques culturelles anciennes.

Les mutations à prévoir dans le cadre du projet de Mbalam-Nabeba sont d'abord sociodémographiques et socio-spatiales. La perspective d'irruption de 11 000 personnes pour travailler dans les mines presque autant dans les activités économiques connexes, se sont environ 20 000 personnes et leurs familles qui vont s'installer dans la zone de Mbalam-Nabeba dans un contexte où la densité de la population oscille autour de 4,66 habitants au km<sup>2</sup>. Il est certain que cette évolution réexaminera le contexte social local en termes des rapports de force et les interactions possibles entre groupes, les nouvelles dynamiques socioéconomiques qui vont naître, les modalités d'occupation et d'aménagement de l'espace, la reconfiguration du paysage. Le boom démographique minier en perspective exigera ainsi de loger les employés de la mine avec tout ce que cela implique comme constructions, circuits de ravitaillement et transformation de l'espace. Les villes minières de Mbalam et Nabeba sont ainsi planifiées, certes en fonction des implantations des mines, mais surtout en articulant leurs interactions avec le reste du territoire régional en termes de mobilité et d'échanges. Des routes sont tracées, des habitations et commerces construits, des réseaux de ravitaillement (eau, électricité, etc.) sont installés. Bref, une nouvelle organisation de l'espace est appelée à se mettre en place traduisant de facto une reconfiguration territoriale et paysagère. Par endroit, les bassins forestiers vont laisser place à des constructions diverses et à une recomposition de l'espace. Les mutations sont aussi socioéconomiques. En effet, pour les populations locales, l'essor de l'économie minière réexamine profondément les dynamiques socioéconomiques anciennes.

La perspective d'un emploi salarié dans la mine va rapidement supplanter la petite économie locale basée sur les activités agricoles, de chasse, de pêche, de cueillette et l'artisanat. Même si l'exploitation minière est au même titre que l'agriculture une activité économique du secteur primaire, les dynamiques liées à celle-ci entraînent l'anathème des accaparements fonciers et l'abandon des activités agricoles. La généralisation d'une économie minière,

très lucrative, implique des transformations structurelles des territoires dans le secteur économique avec l'émergence des emplois salariés (mines et sous-traitants), le développement des services, l'essor des activités commerciales (débits de boissons, restauration, commerce général). L'effervescence des activités économiques en contexte extractif va inévitablement induire des mutations socioculturelles avec l'apparition de nouveaux profils de métiers à l'instar de la prostitution. L'exploitation minière aime systématiquement le développement de la prostitution (Voundi et al., 2019). Celle-ci est le fait des filles locales ou des migrations des professionnelles venant des grandes villes (Kribi, Bertoua, Ebolowa, Yaoundé, Douala, Brazzaville, etc.). Cette activité participe d'ailleurs de l'une des modalités qui déterminent l'animation des territoires miniers dans un contexte où l'argent coule généralement à flot. Dans le même sillage également, l'exploitation minière alimente le grand banditisme et des réseaux d'escroquerie de tout genre.

#### **La perspective d'une vie frontalière plus ou moins animée**

Comme susmentionné, le projet de fer de Mbalam-Nabéba se développe dans l'une des régions les plus moroses du Cameroun. La situation est identique dans les marges septentrionales de la province du nord Congo adjacente. Cette vaste zone d'interface frontalière Cameroun-Congo-Gabon est faiblement occupée et très enclavée. Elle capitalise tous les traits de visage d'une région en marge des dynamiques de développement. La mosaïque socioculturelle locale illustre un contexte sociologique hétéroclite constitué des Djem, pygmées Baka, Mpo et Fang au Cameroun, des Fang au Nord Gabon et des Djem et Nord du Congo. Le continuum sociologique entre le Cameroun et le Congo est donc constitué des Djem comme il l'est des Fang avec le Gabon. Mais les replis identitaires constituent la principale contrainte à la perspective d'articulation des initiatives locales susceptibles d'être un frein au développement du projet. Au contraire, ce contexte sociologique est un vrai levier de développement du territoire dans un environnement social où les populations sont habituées à la cohabitation pacifique avec d'autres groupes et où la diversification des initiatives, même à caractère socioculturelles, pourraient impulser le développement local. Il va sans dire qu'avec la perspective d'exploitation du fer de Mbalam des petits centres

administratifs comme Ngoïla et Oveng (à une cinquantaine de km de la frontière) devront connaître les effets induits du développement des activités économiques dans la ville minière en devenir de Mbalam. Le développement des voies de communication et le boom démographique vont alimenter l'essor de l'économie locale et le développement d'une vie frontalière avec les capitaux apportés par l'exploitation du fer et les activités connexes. Ce territoire est appelé à être un nouveau pôle économique transfrontalier et la connexion avec Kribi et les aménagements que cela implique, formule de profondes transformations socio-économiques (Marijke Roux-Westters, 2006).

#### **Le développement des liens avec Kribi**

La construction des lignes de chemin de fer Nabéba-Mbalam (71km) et Mbalam-Kribi (510 km) reconfigure l'aménagement du territoire dans l'interface frontalier Sud-Est du Cameroun. La question est celle d'une réorganisation des circuits de développement dans cet espace. En effet, l'ouverture vers Kribi va redessiner les circuits d'échanges dans les régions du Sud et de l'Est en détournant la circulation traditionnelle des flux vers les places centrales régionales (Bertoua, Abong-Mbang, Yokadouma, Yaoundé, etc.) pour les rediriger vers la côte kribienne. Ce balnéotropisme des échanges auquel il faut s'attendre s'explique par le fait que les aménagements envisagés sont appelés à résoudre le problème de l'enclavement et de l'isolement des marges Sud-Est du Cameroun. La question est également celle du raccourcissement des distances et de la fluidification des mobilités qui seront désormais plus orientées vers la ville de Kribi que vers Yaoundé. À titre indicatif, le déplacement par routes, en terre et mal entretenues, de Mbalam à Yaoundé, couvre un trajet d'environ 650 km ; le trajet est d'environ 600 km entre Ngoïla Yaoundé et d'environ 520 km entre Oveng et Yaoundé. Ainsi, au-delà de faciliter les échanges avec la zone côtière, cette ouverture vers Kribi renforce le statut de la ville comme nouveau pôle économique sous-régional. De Mbalam vers Kribi, il faut envisager cette ouverture comme une opportunité d'exportation des productions diverses des arrière-pays des régions du Sud et de l'Est au Cameroun, et la province de la Sangha au Congo (Figure 5). Il s'agira essentiellement de l'exportation de produits de l'extractivisme minier (Thomas, 2013) et agricole, mais aussi de l'exploitation forestière.

Figure 5. Interaction entre Kribi et la région minière



En considérant les échanges et l'influence dans le sens contraire, l'ouverture à Kribi formule, en retour, la facilitation de la pénétration des flux importants de produits industriels manufacturés vers ces arrière-pays, qui s'en trouvent désormais inondés. Il faut y voir les ressorts d'une certaine agressivité de la mondialisation sur les territoires qui pose, de façon sous-jacente, la question de leurs réponses : résistance (préservation par exemple des ressources forestières et du patrimoine socioculturel - des pygmées Baka -) ou changement social ? Authenticité ou compromis social ? Dans tous les cas, les rapports de force qui vont naître structurent l'affrontement entre le global et le local.

Par là même, le projet de fer Mbalam-Nabeba démontre toute sa dimension multi-scalaire par cet emboîtement complexe qu'il projette entre le local et le global, entre territoires nationaux, régionaux et locaux. Par les aménagements envisagés les trajectoires socioéconomiques des territoires des régions traversées s'en trouveront certainement bouleversés par l'ouverture à l'économie maritime qu'il implique.

**Discussion : projet de chemin de fer Mbalam-Nabeba, quelles perspectives d'aménagement durable du territoire dans les marges Sud-Est Cameroun ?**

Ces dernières décennies les ressources minières participent de la meilleure focale d'appréciation des jeux et enjeux géostratégiques par l'entremise des

compagnies minières multinationales (Thomas, 2013 ; Pitron, 2012 ; Union Africaine, 2009 ; Commission européenne, 2008). Les ressources s'amenuisent dans un contexte mondial actuel marqué par une forte demande portée par la Chine. L'exploitation minière est une activité primaire importante au centre du processus d'industrialisation des pays développés et en développement.

Aujourd'hui plus qu'hier, les ressources sont, d'une part, au cœur des débats et stratégies de développement des grandes puissances (Blanchard et al., 2010 ; Barreau et al., 2013 ; République Fédérale d'Allemagne, 2013), des pays en voie de développement comme le Cameroun (MINEPAT, 2020) des puissances émergentes (Chine, Brésil, Inde, Afrique du Sud,...), d'institutions financières internationales (Banque Mondiale) et d'institutions continentales : Union Africaine et Union Européenne (Union Africaine, 2009 ; Commission européenne, 2008). D'autre part, elles jouent un rôle prépondérant dans la dynamique des relations commerciales Nord-Sud et même Sud-Sud et alimentent, par endroits, des conflits (International Alert, 2009 ; Triest, 2012 ; Thomas, 2013). Par des aménagements qu'elles impliquent, les activités minières participent enfin à des transformations radicales des territoires et constituent, par là même, l'un des postes d'observation privilégié à partir duquel interroger les modalités d'aménagement des territoires.

Dans le contexte de la sous-région Afrique centrale, on aurait pu s'attendre à ce que les institutions communautaires à l'instar de la Communauté Économique et Monétaire d'Afrique Centrale (CEMAC) ou la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) jouent un rôle prépondérant dans des projets intégrateurs comme celui de Mbalam-Nabeba. Ce dernier, à partir des hypothèses géologiques sur le gisement de fer transfrontalier, a le potentiel de s'étendre au-delà du Cameroun et du Congo, au Gabon et à la RCA. Malheureusement il n'en est rien dans une sous-région où les égoïsmes nationaux plombent les projets intégrateurs. Il est surprenant de constater que les textes communautaires restent totalement muets sur le principe d'unité de gisement minier quand bien même de nombreux cas de figure de gisements miniers transfrontaliers existent. Sauf à envisager que le code minier sous-régional, en gestation depuis 2016, et toujours attendu, prendra en compte cette disposition essentielle.

Qu'à cela ne tienne, dans le contexte de Mbalam-Nabeba, la question des implications en termes d'aménagement des territoires prend une inscription particulière lorsqu'il s'agit d'analyser, même dans une démarche prospective, les transformations potentielles induites par l'exploitation minière en rapport avec les politiques locales d'aménagement du territoire. La question traîne trois déterminants qui peuvent permettre de mieux appréhender les enjeux. Le premier s'articule autour de la prééminence des enjeux socioéconomiques liés au besoin de désenclavement régional dans le cadre d'un projet qui devrait préalablement mieux appréhender le territoire comme support de planification des activités (Rochefort, 1962). Le second déterminant dénote que la planification en aménagement territorial est très souvent oubliée dans l'articulation des politiques de développement. Les priorités politiques centrées sur d'autres préoccupations s'ajoutent à l'absence de ressources humaines, à la méconnaissance des outils et des enjeux de la planification de l'aménagement durable des territoires.

Le troisième et dernier déterminant combine les deux premiers et relève la jeunesse de la question de l'aménagement du territoire au Cameroun avec la création récente du Ministère de l'Économie de la Planification et de l'Aménagement du territoire (MI-NEPAT). Jusqu'ici, les schémas Régionaux d'aménagement du territoire tardent à être produits. Au

niveau des communes, la question fait encore moins l'objet d'un enjeu fondamental tant elle est souvent ignorée ou effleurée dans les Plans Communaux de Développement (PCD) qui, eux-mêmes, quand ils existent, ne sont jamais appliqués. Conséquence, en l'absence d'un schéma élaboré et prédéfini d'aménagement du territoire national, les collectivités territoriales décentralisées au Cameroun (Régions et communes) subissent des plans d'aménagements des projets comme celui de Mbalam-Nabeba.

Bien plus, parce qu'il s'agit d'un projet à fort potentiel d'intégration sous-régionale, les instances communautaires (CEMAC et CEEAC) pourraient être étroitement associés à sa planification pour un aménagement cohérent de l'interface frontalier Cameroun-Congo-Gabon-RCA.

En contexte de décentralisation accélérée au Cameroun et de l'essor des enjeux de développement intégré et durable, un projet de fer Mbalam-Nabeba implique d'examiner comment assurer conjointement une structure spatiale durable, un développement global, viable, équitable, rentable et efficace des territoires.

## Conclusion

L'examen des modalités d'aménagement du territoire dans le cadre de la lecture emboîtée du développement du projet de fer de Mbalam-Nabeba et la construction du port en eau profonde de Kribi interrogent les logiques qui président aux transformations territoriales des arrière-pays impactés par ce projet. L'analyse peut sembler évidente dans un contexte où l'espace est envisagé comme principale ressource, socle de planification et de répartition des activités humaines. À contrario, l'absence d'articulation politique en matière d'aménagement, tant au niveau national que local, relève d'une constance au Cameroun malgré l'existence d'un ministère dédié. Dans les marges sud-Est du pays, le projet d'exploitation du gisement de fer de Mbalam-Nabeba et son évacuation vers le port de Kribi, réactualisent les enjeux de planification de l'aménagement régional à l'interface frontalier Cameroun-Congo-Gabon et RCA. La perspective en est, avec la construction du chemin de fer de 510 km de Mbalam à Kribi et l'aménagement des routes adjacentes, une réorientation des trajectoires de développement des territoires de la région minière avec Kribi comme futur exutoire

des flux de production. L'exécution des dispositions contractuelles sur la RSE sous-traite aux compagnies minières la mise en œuvre des politiques publiques d'aménagement du territoire ; ce qui montre la faiblesse de l'État dans l'organisation et l'aménagement de ses marges.

La mise en perspective des recompositions territoriales dans le cadre du projet de fer de Mbalam-Nabeba indiquent que le désenclavement des arrière-pays des régions Sud-Est du Cameroun et du Nord du Congo va induire une intensification des échanges avec la côte kribienne. Pour le nord du Congo voire du Gabon, mais aussi probablement les marges Sud-Ouest de la RCA, il y a à envisager que ces régions se détournent du reste du pays au bénéfice du Cameroun marquant ainsi l'entrée des territoires, longtemps isolés, dans l'économie maritime ou côtière à Kribi.

### Références bibliographiques

Barreau (B), Hossie (G) et Lutfalla, 2013, Approvisionnements en métaux critiques : Un enjeu pour la compétitivité des industries française et européenne, République Française, Premier Ministre, Commissariat général à la stratégie et à la prospective, Document de travail, 52p.

Belhedi (A), 2010, l'aménagement du territoire, principes et approches, Université de Tunis, 127 p.

Belhedi (A), 2011, Décentralisation, aménagement du territoire et démocratie locale en Tunisie : Défis et enjeux, 157-170, In Ministère de l'Intérieur « La décentralisation et la démocratie locale en Tunisie : Enjeux et perspectives », CFAD, 261p.

Billand (A), (septembre 2012), Facteurs de déforestation, Enjeux d'aménagement du territoire en Afrique centrale ; Communication présenté à la Conférence PFBC, N'djamena, septembre 2012, 43 p.

Blanchard (P), Da Silva (F), Dupont (J), Fautrat (G), Haloiseau (B), Lesieur (S), Lkhaoua (P) et Pesesse (E), 2010, Analyse de la stratégie de gestion des matières premières critiques de la France : État des lieux et Analyse, Réseau d'experts en Intelligence Économique (AEGE), 71 p.

BRM, 2015, Kribi la touristique vire lentement vers l'industrielle, Investir au Cameroun, n°42, pp. 8-15.

BRM, 2016, Projet de fer de Mbalam-Nabeba : l'espoir continue de s'éloigner, In « Projets miniers : le point de la situation », Investir au Cameroun, n°48, pp. 10-16

BRM, 2019, La convention minière entre l'Australien Sundance Resources et l'État du Cameroun sur le gisement de fer de Mbalam, est caduque. [En ligne], URL : [https://www.investiraucameroun.com/mines/3101-12084-la-convention-mini%C3%A9re-entre-l-australien-sundance-resources-et-l-etat-du-cameroun-sur-le-gisement-de-fer-de-mbalam-est-caduque?utm\\_source=newsletter\\_7239&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=investir-au-cameroun-31-01-2019-mag-n-80-81](https://www.investiraucameroun.com/mines/3101-12084-la-convention-mini%C3%A9re-entre-l-australien-sundance-resources-et-l-etat-du-cameroun-sur-le-gisement-de-fer-de-mbalam-est-caduque?utm_source=newsletter_7239&utm_medium=email&utm_campaign=investir-au-cameroun-31-01-2019-mag-n-80-81). Consulté le 20 janvier 2020

Brunet (R) et Ferras (R), 1995, Les mots de la géographie. Dictionnaire critique de la géographie. Doc Française, Bélin.

Buffon, 1855, « Histoire naturelle des minéraux », tomes X et XI, in Littré, p. 87.

Chevalier (M), 2014, Concilier la conservation du patrimoine avec de nouveaux usages dans les aménagements : un pari sur mesures, Mémoire de master en Sciences agricoles, Agro Campus Ouest, 41 p. [En ligne], URL : <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01071303>

Commission Européenne, 2008, The raw materials initiative – meeting our critical needs for growth and jobs in Europe, Bruxelles. [En ligne], URL : <http://ec.europa.eu>

Digard (J-P), 2001, « Pierre Briant ed., Irrigation et drainage dans l'Antiquité, qanâts et canalisations souterraines en Iran, en Égypte et en Grèce. Paris, Thotm Éditions (« Persika 2 »), 2001, 190 p., ill. », Études rurales [Online], 163-164, 2002, Online since 25 June 2003, connection on 19 April 2019. URL : <http://journals.openedition.org/etudesrurales/126>

Freudenthal (E), 2017, Au Cameroun, des fortunes se font et se défont sur une mine de fer qui n'a jamais produit, le Monde Afrique. [En ligne], URL : [http://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/09/24/au-cameroun-des-fortunes-se-font-et-se-defont-sur-une-mines-de-fer-qui-n-a-jamais-produit\\_5190533\\_3212.html](http://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/09/24/au-cameroun-des-fortunes-se-font-et-se-defont-sur-une-mines-de-fer-qui-n-a-jamais-produit_5190533_3212.html). Consulté le 26/09/2017

Institut National de la Cartographie (INC), 2014, Carte administrative du Cameroun (version numérique).

- Institut National de la Statistique (INS), (septembre 2015), Rapport national sur objectifs de développement en 2015, 48 p.
- Laidi (A), (2014, 06 décembre), La carte des richesses naturelles de l'Afrique dévoilée : vers un pilage organisé ? [Vidéo en ligne], URL : <https://www.france24.com/fr/20141206-banque-mondiale-carte-afrique-ressources-gestion-ocde-marches>. Téléchargé le 26 mars 2018.
- Le Berre (M), 1992, « Territoire », in Bailly A.S. et Pumaïn D. (dir.). Encyclopédie de la Géographie, Economica.
- Lerat (S), 1969, Les gisements de minerai de fer d'Afrique noire occidentale (Libéria, Sierra Leone, Guinée). In : Cahiers d'outremer. N° 85 - 22e année, Janvier-mars 1969. pp.75-87.
- Marijke (R-W), 2006, Villes fantômes de l'Ouest américain, leur vie, leur mort, leur survie, publication de l'Université de Saint-Etienne, 334 p.
- Ministère de l'Économie de la Planification et de l'Aménagement du Territoire (MINEPAT), 2017a, Élaboration du schéma national d'aménagement et de développement durable du territoire du Cameroun (SNADDT) : trajectoire socio-historique et politiques d'aménagement du territoire, Rapport diagnostic, 121 p.
- Ministère de l'Économie de la Planification et de l'Aménagement du Territoire (MINEPAT), 2017b, Élaboration du schéma national d'aménagement et de développement durable du territoire du Cameroun (SNADDT) : secteurs économiques et dynamiques spatiales, Rapport de diagnostic, 609 p.
- Ministère de l'Économie de la Planification et de l'Aménagement du Territoire (MINEPAT), 2020, Stratégie Nationale de Développement, 162 p.
- Pesquidoux (de J.), 1925, « Le Livre de raison, i », Coupe de taillis, Plon, 1928. p. 1.
- Pitron (G), 2012, La guerre des métaux rares est déclarée, terra eco, n°36 (Enquête), pp. 26-31.
- Pitron (G), 2012, La guerre des métaux rares est déclarée, terra eco, n°36 (Enquête), pp. 26-31.
- Pitron (G), 2018, La guerre des métaux rares : la face cachée de la transition énergétique et numérique, éd. Les liens qui libèrent, 296 p.
- Raffestin (C), 1986, Ecogenèse territoriale et territorialité. In : AURIAC F. BRUNET R. Espaces, jeux et enjeux. Paris : Fayard & Fondation Diderot, p. 175-185
- République Fédérale d'Allemagne-Ministère fédéral de l'Éducation et de la Recherche (BMBF), 2013, Matières premières stratégiques pour l'économie de l'Allemagne, site de haute technologie : Programme de recherche et de développement sur les technologies pour les matières premières, 55p.
- Rochefort (R), 1962, Problèmes humains de l'aménagement du territoire. In: Revue de géographie de Lyon, vol. 37, n°4, pp. 287-311.
- Sundance Resources, 2013, Projet d'exploitation du Minerai de fer de Mbalam : rapport Environnemental Annuel 2013, 128 p.
- Thomas (F), 2013, Exploitation minière au sud : enjeux et conflits, Alternatives sud, 20, 2013/2, pp. 7-28
- Triest (F), 2011, Initiative sur les matières premières : l'UE dans le jeu d'une nouvelle guerre économique. Quels impacts pour les pays du Sud, Commission Justice et paix belge francophone, 10 p.
- Union Africaine, 2009, Vision 2050 du régime minier de l'Afrique, rapport d'étude, 49p.
- Verne (J), 1876, « Michel Strogoff », Le Livre de Poche, n° 2034, 1966, p. 118.
- Voundi (E) et Meupiapyie Tchassem (J.F), 2018, Construction du Port de Kribi, dynamique territoriale et risques, 23p. In : Tchindjang M., Steck B., et Bopda A., « Construire la ville portuaire de demain en Afrique atlantique », Éditions ems, Caen, pp. 503-526.





# GOUVERNANCE ET GESTION PARTICIPATIVE DES RESSOURCES MARINES ET CÔTIÈRES : LES AIRES MARINES PROTÉGÉES AU SÉNÉGAL.

**Mamadou THIOR**, Docteur, Université Assane Seck de Ziguinchor (Sénégal),  
Département de Géographie, UFR des Sciences et Technologies,  
Laboratoire de Géomatique et d'Environnement (LGE), thioriaz@yahoo.fr

## Résumé

Les régions de l'Afrique de l'Ouest sont d'une manière générale confrontées à une exploitation abusive de ressources marines et côtières. Au Sénégal, ces formes d'exploitation s'expliquent par une population côtière en perpétuelle croissance depuis les longues périodes de sécheresse des années 1970. Cette surexploitation non maîtrisée et les insuffisances de moyens de conservation des ressources halieutiques marines ont incité l'Etat du Sénégal à recourir à des aires marines protégées (AMP). Ainsi, en 2004, cinq AMP (Saint-Louis, Cayar, Joal Fadiouth, Bamboung et Abéné) ont été créées correspondant à la première génération. Depuis, le gouvernement a créé en 2016, une autre série d'AMP puis en 2020. A chaque fois, les modalités de création et de gouvernance sont modifiées afin de mieux répondre aux exigences de la gestion participative, on parle alors de génération d'AMP. La promotion du mode de gouvernance de ces AMP, devenue une tendance du fait de la démarche participative mise en avant, a élargi la gestion des AMP aux communautés locales à l'image des Aires et territoires du patrimoine autochtone et communautaire (APAC).

L'objectif de ce travail est d'étudier les trois générations d'AMP et leur mode de gouvernance. Il s'agit également sur la base de l'exploitation des documents et de l'expérience de terrain sur les aires protégées de la Casamance d'étudier les deux cas de mode de gouvernance (AMP et APAC). Ainsi, si les AMP sont perçues comme une injonction de politiques publiques dont l'appropriation par tous les acteurs n'est pas encore certaine, les APAC elles, sont, des initiatives locales nées d'une sacralisation des espaces naturels.

**Mots clés** : aire marine protégée, gouvernance, ressources.

## Abstract

The regions of West Africa are generally confronted with an abusive exploitation of marine and coastal resources. In Senegal, these forms of exploitation can be explained by a coastal population that has been constantly growing since the long periods of drought of the 1970s. This uncontrolled overexploitation and the lack of means for conserving marine fishery resources have prompted the government to set up marine protected areas (MPAs). Thus, in 2004, five MPAs (Saint-Louis, Cayar, Joal Fadiouth, Bamboung and Abéné) were created corresponding to the first generation. Since then, the government created another series of MPAs in 2016 then in 2020. Each time, the creation and governance modalities are modified in order to better meet the requirements of participatory management. The promotion of the mode of governance of these MPAs, which has become a trend due to the participatory approach put forward, has extended the management of MPAs to local communities like the Indigenous and Community Heritage Areas and Territories (ICCAs).

The objective of this work is to study the three generations of MPAs and their mode of governance. It is also in the basis of documents exploitation and field experience on the protected areas of Casamance to study the two cases of mode of governance (AMP and APAC). Thus, if MPAs are perceived as an injunction of public policies whose appropriation by all the stakeholders is not yet certain, APACs are local initiatives born from a sacredness of natural spaces.

**Key words**: marine protected area, governance, resources.

## Introduction

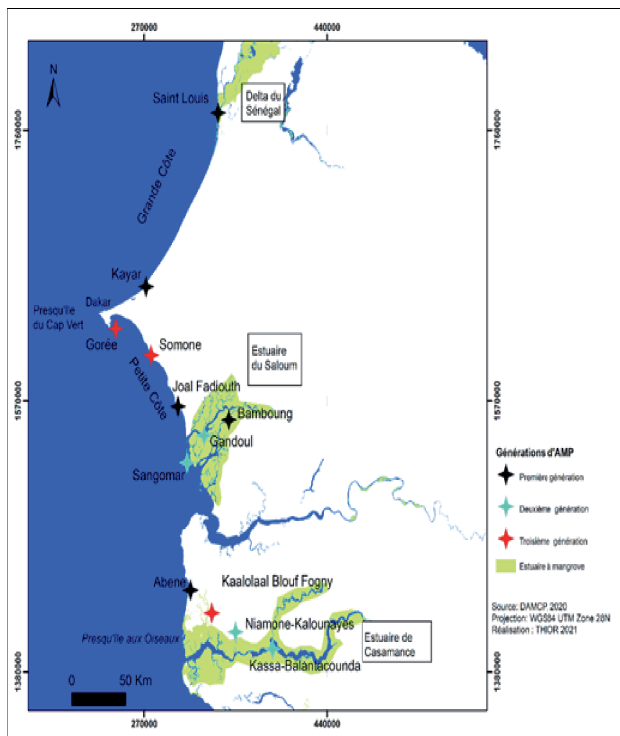
Les nouvelles politiques publiques du Sénégal avant la création des aires marines protégées (AMP) avaient pour but la gestion rationnelle des ressources halieutiques. Ces politiques qui se manifestaient par la mise en place de nouvelles installations de pêche, ne jurent que par la modernisation, l'intensification, l'augmentation de la production (Cormier-Salem, 2013). Leur but était en partie en déphasage avec la protection des ressources à l'origine des dynamiques d'occupation de l'espace littoral parfois contradictoires et de la surexploitation des ressources halieutiques (Sène et Diémé, 2018 ; Sy et al., 2018 ; Thior, 2020). Mais au regard de la pression sur les ressources, accentuée en partie par les politiques de modernisation (quai de pêche) qui intensifient la production, d'autres initiatives sont prises pour un changement de politiques de gestion des ressources naturelles. Ce changement de politiques se traduit au Sénégal par la création, l'extension et la mise en réseau des AMP qui ne sont alors plus conçues comme des outils de contrôle (et d'exclusion) des pêcheurs, mais comme des outils de gestion partagée et durable des ressources marines et littorales (Dahou ; 2009 ; Cormier-Salem, 2013).

Ainsi, les AMP sont devenues l'un des principaux recours des politiques gouvernementales pour contrôler l'exploitation des ressources halieutiques en Afrique de l'Ouest (Badiane et Coly, 2017 ; Grdr et al., 2017 ; Thior et al., 2020). Au Sénégal, pour la conservation de sa biodiversité marine et côtière, le gouvernement a mis en place une première génération d'AMP en 2004 au lendemain du cinquième Congrès mondial des Parcs Nationaux, tenu en septembre 2003 à Durban (Afrique du Sud). Cependant, ces AMP pour atteindre leurs objectifs devaient être gérées de manière rationnelle (Balland, 2009). C'est en effet la raison pour laquelle en 2012, a été mise en place une Direction des Aires Marines Communautaires Protégées (DAMCP) sous la tutelle du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable. Cette orientation politique vise à renforcer la protection des ressources marines et côtières par la mise en place d'un réseau fonctionnel d'AMP suffisamment représentatif des écosystèmes côtiers, estuariens et marins. Les résultats prometteurs de ces nouvelles AMP dotées d'organes de gestion adaptés

prouvent la volonté manifeste de l'Etat du Sénégal à se conformer aux recommandations de la Convention sur la Biodiversité de Rio 1992. Il est à noter par ailleurs que la multiplication des AMP montre la volonté de se conformer aux décisions adoptées lors de la Conférence de Nagoya au Japon en 2010 dont l'objectif 11 consiste à atteindre 10% d'AMP d'ici 2020. Cependant, les premières générations d'AMP considérées comme une prise de conscience mondiale d'un nécessaire changement de paradigme n'étaient pas toujours appréciées par les populations. Mais la promotion du « faire participer » les communautés locales à la gestion de ces AMP s'est avérée un succès. C'est dans cette logique que les dernières générations d'AMP ont vu le jour. Désormais, l'implication des communautés locales, à qui les savoirs et le savoir-faire en matière de conservation de la nature sont bien reconnus, est devenue impérative et répond ainsi à l'impératif d'un juste et équitable partage des ressources comme décrit dans la convention de Rio 1992 (Cormier-Salem et Roussel, 2005 ; Diallo, 2017). Par ailleurs, en Casamance, au-delà du modèle participatif, les sites naturels sacrés avec lesquels les communautés ont établi des relations divines font l'objet d'un modèle de gouvernance sociale et culturelle. Ce modèle est bien adapté à la conservation et à la gestion des ressources naturelles (Badiane et Coly, 2017).

L'objectif de ce travail est d'étudier les trois générations d'AMP et leur mode de gouvernance (fig.1). L'intérêt est de comprendre les changements de paradigmes dans le temps motivant le renforcement des politiques de gestion des ressources naturelles sur l'étendue de l'espace maritime sénégalais. Il s'agit également sur la base de l'exploitation des documents et de l'expérience de terrain sur les aires protégées de la Casamance, d'étudier les deux cas de mode de gouvernance : AMP et Aires et territoires du patrimoine autochtone et communautaire (APAC). L'article s'articule autour de trois axes. D'abord, il s'agira de voir comment on est passé de la protection du patrimoine littoral à une gestion participative des ressources marines et côtières. Ensuite, nous essaierons de nuancer les gouvernances entre AMP et APAC en Casamance. Enfin, nous analyserons l'importance de la sacralité des sites dans la conservation des ressources naturelles en se basant sur les APAC de Mangangoulak et de Mlomp.

Figure 1 : Les différentes générations d'AMP au Sénégal



## 1. D'une mouvance de protection du patrimoine littoral à une gestion participative des ressources marines et côtières

La pression sur les ressources halieutiques, les compétitions et conflits entre usagers de l'espace maritimes difficilement contrôlables rendaient les politiques publiques inefficaces. Ces dernières ont ainsi évolué dans le temps intégrant à chaque étape de nouveaux concepts, avec des moyens et outils. Ainsi, entre 1970 et 1990, on passe de la « gestion rationnelle » à des politiques basées sur la protection du patrimoine littoral (Cormier-Salem, 2013 ; Thior, 2020). Depuis deux décennies, avec la logique des AMP, les concepts se multiplient (intégré, cogestion, gestion participative, communautaire, etc.) tout en tournant autour de l'implication des communautés locales.

### • L'exploitation rationnelle : une première préoccupation des politiques publiques

La première préoccupation des politiques publiques dans un contexte de raréfaction de la ressource, fût l'exploitation rationnelle. Ce positionnement a permis

l'augmentation de la production suite d'une part à la modernisation des infrastructures de pêches occasionnant les installations des usines, d'autre part aux accords de pêche avec les industries européennes ayant une plus grande capacité d'exploitation comparé aux exploitations artisanales. Ainsi, l'économie maritime a accru au point que la ressource s'en est trouvée menacée. La protection devient donc une nouvelle préoccupation des politiques, car la production étant intensifiée au regard de ladite exploitation rationnelle.

### • Des politiques de protection pour limiter l'exploitation intense des ressources

Une première réaction a consisté alors à introduire de nouvelles mesures de régulation des pratiques de pêches tant sur le plan technique que matériel. Des plans d'action pour protéger le patrimoine littoral ont vu le jour et ont pris par exemple la forme de mesure d'interdiction de pêche dans des bras de fleuves côtiers, (les Bolongs) considérés comme des zones de reproduction. A cela s'est ajoutée l'action des ONG internationales militant pour la préservation de la biodiversité (UICN, WWF, OCEANIUM) et des associations locales de défense de la nature éveillant la conscience sur la raréfaction de certaines espèces à cause des pratiques de pêche jugées destructrices. Cependant, ces politiques de protection, n'ayant pas été assez inclusives, sont finalement restées sans lendemain.

### • L'ère des AMP, une approche participative pour la gestion intégrée des ressources marines et côtières

La convention pour la biodiversité de Rio 1992 a fait repenser les modes de gestion amorçant déjà les concepts de gestion intégrée, participative, cogestion, etc. ; concepts d'ailleurs bien pris en compte dans les approches des AMP. En effet, en 2003, l'UICN a mis en place un modèle d'aire protégée plus élargi et qui intègre la participation de tous les acteurs pour éviter un contrôle exclusif de l'Etat. Au Sénégal, la création, l'extension et la mise en réseau d'AMP sont désormais conçues comme des outils de contrôle (et d'inclusion) des pêcheurs. Il s'agit en effet des outils de gestion partagée et durable des ressources marines et littorales (Cormier-Salem, 2013 ; Thior, 2020).

• **Le participatif, une injonction dans la gouvernance de la biodiversité et de l'environnement**

L'Etat du Sénégal a intégré dans son dispositif institutionnel environnemental une gestion participative en prenant en compte les savoirs locaux et traditionnels des communautés locales. Parmi ces politiques de gestion des ressources halieutiques, une première génération d'AMP a vu le jour, dont cinq créées par décret présidentiel n°2004-1408 du 4 novembre 2004. Ainsi, la volonté de l'Etat de poursuivre cette politique s'est manifestée par la mise en place de la Direction des Aires Marines Communautaires Protégées (DAMCP), par décret n°2012-543 du 24 mai 2012. A partir de 2014 jusqu'en 2016, une deuxième génération d'AMP a vu le jour afin de faire face aux différents défis et enjeux de conservation de la biodiversité, ainsi qu'à la dégradation des écosystèmes marins et côtiers. Devenu un modèle de référence en matière de conservation des ressources, de nouvelles aires protégées ont été créées à partir de 2019 pour augmenter le taux de couverture du réseau national d'aires protégées côtières (AMP et RNC : Réserve Naturelle Communautaire) et ainsi améliorer la gestion des AMP et des RNC au plan de la gouvernance participative des ressources avec une forte implication des communautés locales (PAG, Somone, 2018). Désormais, l'implication des populations dans la gestion de l'environnement est considérée comme un succès.

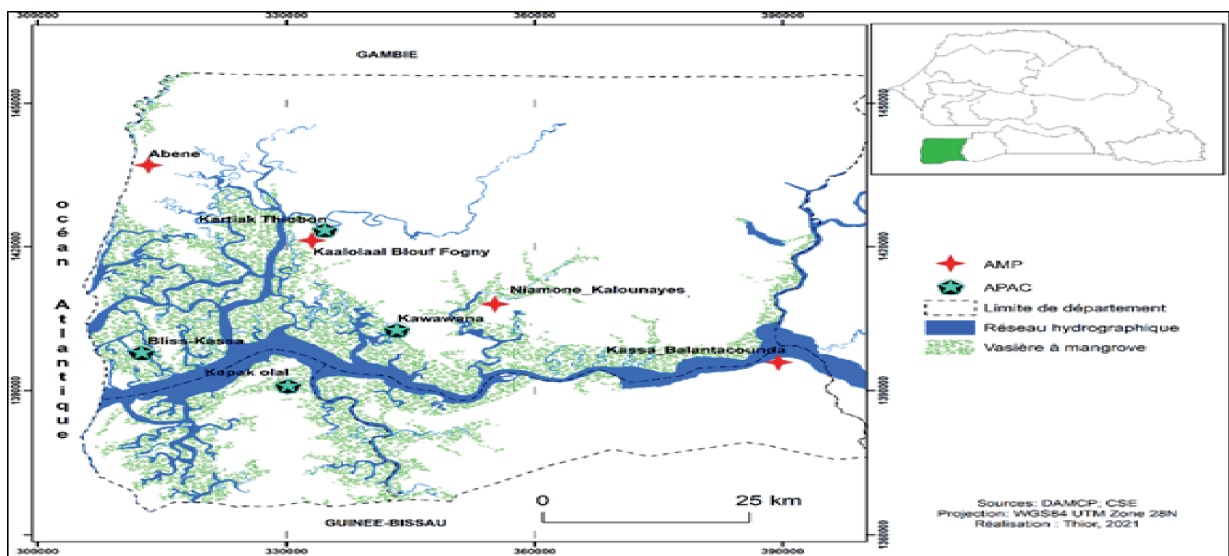
Tableau.1 : Principales Aires Marines Protégées au Sénégal

Génération	AMP	Année de création	Objectif
Première génération	Saint-Louis,	2004	Contrôler l'exploitation abusive des ressources halieutiques
	Cayar,	2004	
	Joal Fadiouth,	2004	
	Bamboung	2004	
	Abéné	2004	
Deuxième génération	Niamone Kalounayes	2015	Faire face aux différents défis et enjeux de conservation de la biodiversité, ainsi qu'à la dégradation des écosystèmes marins et côtiers
	Kassa Balantacounda	2016	
	Gandoul	2014	
	Sangomar	2014	
Troisième génération	Gorée	2020	Renforcer les politiques publiques et promouvoir un développement économique et social des communautés locales
	Somone	2020	
	Kaalolaal Blouf-Fogny (KBF)	2020	

**2. Etudes de cas en Casamance : les AMP et les APAC, des gouvernances différenciées**

Au regard de la pression sur les ressources, accentuée en partie par les politiques de modernisation (quais de pêche) qui intensifie la production, des initiatives locales se développent et font évoluer les politiques de gestion des ressources naturelles. Ce changement de politiques se traduit au Sénégal par la création, l'extension et la mise en réseau d'AMP. Celles-ci ne sont plus conçues comme des outils de contrôle (et d'exclusion) des pêcheurs, mais comme des outils de gestion partagée et durable des ressources marines et littorales (Cormier-Salem, 2013, Thior, 2019). En Casamance, nous avons l'AMP d'Abéné de Niamone-Kalounayes, du Kassa-Balantacounda et de Kaalolaal Blouf-Fogny puis les APAC Kawawana de Mangangoulack, Kapak olal de Mlomp Kassa Kassa Bliss, et Karthiack-Thiobon (fig. 2).

Figure 2 : Localisation des principales aires protégées en Basse Casamance



• **Les AMP en Casamance, résultat d'une injonction de plus en plus pres-sante**

Malgré la volonté de l'Etat de faire des AMP d'Abéné, de Niamone-Kalounayes, du Kassa-Balantacounda et de Kaalolaal Blouf-Fogny, des outils de gestion concertée et durable des ressources marines et côtières, il n'en demeure pas moins que la création des deux dernières reste toujours non aboutie. Il est par conséquent important de renforcer ces AMP en les dotant de moyens financiers, scientifiques et logistiques pour un fonctionnement autonome. Face aux enjeux socioéconomiques de la zone côtière, la politique de protection des ressources naturelles doit permettre de renforcer une maîtrise de l'espace et du potentiel en ressources marines et terrestres par les habitants.

Au-delà de la formule incantatoire, l'approche participative doit être renforcée par les concepts de cogestion, de concertation, de négociation. La participation doit permettre aux populations des terroirs des AMP en Casamance de s'approprier véritablement ces outils par la restitution du pouvoir d'initiative et de décision dans la conception et la mise en œuvre des actions et programmes. Parallèlement, les structures techniques cèdent progressivement pour laisser l'autonomie à la population. Dans ce contexte, le principal problème ici demeure l'insuffisance de l'adhésion des pêcheurs migrants souvent originaires de Saint-Louis (dominants sur le littoral de Casamance) qui, à cause de leur mobilité aléatoire, sont exclus et s'excluent des avantages de l'AMP puisqu'ils ne se l'approprient pas. Par ailleurs les AMP de Niamone-Kalounayes et de Kassa-Balantacounda appartenant à la deuxième génération (celles créées pour renforcer l'AMP d'Abéné), n'ont pas encore produit de résultats. Il en va de même pour l'AMP de Kaalolaal Blouf-Fogny (KBF), appartenant à la dernière génération.

• **La responsabilisation des acteurs locaux**

Étant les premiers bénéficiaires des projets de gestion des ressources naturelles, les acteurs locaux doivent être au cœur de l'approche participative et en assurer la continuité. Dans le cas de l'AMP d'Abéné où la majorité des exploitants sont des migrants saisonniers, il est nécessaire de les faire participer à la mise en œuvre des politiques de cogestion des ressources naturelles tout en tenant

compte de leur mobilité. Ainsi, organisés en comité de gestion, ces acteurs bénéficient de formations complémentaires qui leur permettent d'avoir le niveau nécessaire de manipulation et de confection des outils de management environnemental. D'autres acteurs à l'image des Organisations Non Gouvernementales (ONG) interviennent dans le processus de gouvernance et de gestion participative (Oceanium, Caritas, NCD etc.). Les ONG facilitent la recherche de financement des comités alors que les privés doivent bénéficier des résultats des politiques mises en place dans le cadre de la gestion des ressources naturelles.

La gestion des ressources naturelles en milieu côtier demeure toujours un enjeu pour l'aménagement du littoral de la Casamance. Les ressources ont subi une pression due au développement de la pêche maritime artisanale pratiquée par les pêcheurs migrants le long du littoral, mais aussi à la pêche industrielle avec des bateaux très mal contrôlés. Ces types de pêches, considérés comme à l'origine de la surexploitation, ont poussé les organismes publics à prendre des mesures de régulation. En Casamance, l'AMP d'Abéné est l'un des outils de gestion des ressources naturelles qui adopte une démarche participative, malgré la complexité du jeu d'acteurs à l'origine de confusions dans les responsabilités et les prérogatives posant parfois des contraintes majeures pour une bonne gestion concertée du littoral. Ainsi, des initiatives innovantes de valorisation des produits de la mer (amélioration des techniques de transformation, traçabilité, labellisation), quand elles sont portées voire initiées par les groupements de producteurs (GIE, CLPA, etc.), peuvent constituer une alternative durable à l'extraction des ressources. Dans le même sens, les projets de modernisation des quais de pêche, pièce maîtresse de la gestion intégrée et participative du littoral, peuvent, à l'exemple de Mbour, constituer des arènes de concertation entre les acteurs de la filière et promouvoir la chaîne de valeur (Cormier-Salem, 2013).

**3. Les APAC Kawawana de Mangagoulack et Kapak olal de Mlomp, des sites naturels sacrés et de conservation des ressources naturelles**

L'APAC de Mangagoulack est l'une des premières initiatives au Sénégal en général et en Casamance en particulier ouvrant des perspectives nouvelles pour une conservation plus participative, équitable

et efficace en environnement marin côtier. Appréciée pour sa contribution à la conservation du patrimoine naturel des terroirs, l'APAC de Mangagoulack née en 2009 a inspiré celle de Mlomp créée en 2013. Ainsi, à la différence des AMP de l'Etat, les APAC relèvent d'une forme de gouvernance par les peuples autochtones. L'UICN les définit comme « des aires protégées où l'autorité et la responsabilité de la gestion sont confiées aux peuples autochtones et aux communautés locales sous diverses formes d'institutions ou de réglementations coutumières ou juridiques, formelles ou informelles » (Cormier-Salem, 2015 ; Diallo, 2017) Son objectif général est de limiter fortement le libre accès et d'initier une gestion patrimoniale de proximité afin de contribuer à la restauration des bénéfices pour tous les utilisateurs du système y compris les « non-locaux ».

• **De la défaillance des AMP à l'idée de systèmes traditionnels de gouvernance et de gestion des ressources: l'aire du patrimoine autochtone et communautaire (APAC) de Mangagoulack**

Depuis la conférence qui s'est tenue à Durban en 2004, de nombreux modèles d'AMP ne sont pas parvenus à fonctionner correctement. Aussi, depuis 2004, les AMP n'ont pas atteint les résultats escomptés. Or, ces AMP devraient permettre aux populations d'avoir plus de ressources pour en bénéficier efficacement. Il fallait donc apprendre des insuffisances de ces premières AMP en s'appuyant sur le caractère sacré des ressources. Sachant que le caractère sacré des ressources constitue un élément central de la constitution du territoire auquel s'identifient les communautés, l'idée est donc venue de mettre en place un mode de conservation en lien. En plus, la sacralisation de ces sites naturels fait que les pratiques qui leur sont liées consolident et renforcent les formes de gouvernance traditionnelles (Badiane et Coly, 2017). En effet, dans la région de la Basse Casamance de culture à dominance diola, certains espaces conservent un caractère sacré, lié aux initiations traditionnelles comme les bois sacrés. Les fétiches protecteurs des villages jouent un rôle important afin d'avertir la population de la sacralité des lieux. Dans les bolongs, ce sont les confréries des femmes qui peuvent définir la sacralité d'un lieu et sa temporalité. A Mangagoulack, les anciens des villages avaient établi des lois basées sur leurs connaissances empiriques afin d'assurer l'utilisation durable de certaines ressources halieutiques. Les

savoirs naturalistes locaux sont de plus en plus souvent considérés comme des éléments de la tradition, à forte valeur identitaire et patrimoniale qu'il faut conserver et valoriser au même titre que les diverses composantes de la biodiversité (Cormier Salem et Roussel, 2005 ; Faye, 2021). Ainsi, bien avant la reconnaissance de l'APAC de Mangagoulack, les bolong du Mitij et du Kiling-kiling étaient considérés comme des sites naturels sacrés où vivaient des êtres surnaturels. Ces derniers avaient un rôle dissuasif pour toute personne qui tentait d'y pêcher.

Ces histoires légendaires racontées pendant plusieurs générations étaient un moyen de dissuader les exploitants de manière abusive. D'ailleurs selon les anciens, Kiling-kiling signifie en langue locale « un par un » ; c'est dire un poison à chaque prise. C'était la réponse du Djinn à chaque fois qu'un pêcheur lui demandait si la zone est poissonneuse. Par ailleurs, les anciens avaient établi des lois basées sur leurs connaissances empiriques afin d'assurer l'utilisation durable de certaines ressources halieutiques. Ces lois sont traduites par des interdictions de toute activité d'exploitation abusive dans les sites naturels sacrés (Faye, 2021). C'est pour ces raisons que la constitution d'une APAC prenait tout son sens à Mangoulack car il y a une adéquation entre le vécu du territoire et son éventuelle gouvernance sur les principes de la sacralisation des lieux traditionnels. Le constat était déjà là : la quantité prises par les pêcheurs de petites pirogues à rame devenait de plus en plus faible, alors que dans les années 1980 les captures étaient plus importantes pour un effort moindre. Le début de la baisse des captures est constaté en 1990, et s'est surtout traduit par la rareté des poissons nobles (*Sphyraena baracouda*, *Diagramma mediterraneus*, *Diagramma mediterraneus* etc.).

Ayant tôt compris la menace sur la ressource, les pêcheurs locaux ont lancé l'idée d'une association. Il y eut alors de nombreux débats avec tous les villages (les pêcheurs, les chefs, les notables, les hommes, les femmes), et des accords donnés par les pêcheurs en 2006 pour monter le projet d'association. Ainsi, des actions ont été menées à l'image des reboisements de la mangrove en 2006, la création de digues en 2008. L'idée de protéger le secteur de la pêche a entraîné la création d'un comité restreint de 10 personnes, soit 1 personne par Village ; un exemple de démocratie participative qui d'ailleurs a toujours été l'apanage de la société Diola. Par ailleurs,

l'aide du Consortium APAC international coordonné par une Italienne de Gènes qui s'est intéressée au projet a joué un rôle moteur. Avec elle, le comité de pilotage découvre l'existence de ce mode de gouvernance et lance l'aire du patrimoine autochtone et communautaire (APAC) et l'apprécie alors que les services de l'Etat veulent une AMP.

#### • L'autonomie et la reconnaissance des APAC

La zone côtière relève de la compétence régionale depuis la loi de transfert de compétences de 1992). Le projet d'APAC est ainsi présenté quatre fois au Conseil Régional avant d'être accepté. A la différence des AMP et Parcs nationaux reconnus par décret national, les APAC sont reconnues au niveau local. La création de chaque APAC émane d'une volonté locale et requiert l'approbation de l'autorité décentralisée. Il faut attendre l'acte III de la décentralisation adopté en 2013 pour que dans une perspective nationale, le conseil de l'environnement, le conseil économique et social, le conseil des collectivités territoriales soient favorables à la reconnaissance des APAC. Ainsi 25 APAC sont reconnues au Sénégal, avec des organes de gouvernance administrés par chaque APAC ainsi que le zonage des activités et des zones de protection, la surveillance.

#### • Opportunités et défis des APAC

L'approche de la gouvernance privilégiée par l'APAC repose sur un ensemble de comportements et d'exigences autour de la ressource. Pour le comité de gestion, cette gouvernance apporte en effet plus de garanties et d'efficacité. Il s'agit du retour à la gouvernance traditionnelle des ancêtres qui, du point de vue de l'exploitation des ressources, est perçue comme plus rationnelle et limite ainsi les risques de surexploitation. Alors que la Casamance connaît des vols de bois, souvent du fait de bucherons venant de la Guinée Bissau voisine, les bois sacrés sont préservés. Il n'y a jamais d'incendies, ni d'exploitation du bois dans ces endroits voués au culte. Ces mécanismes spécifiques d'utilisation et de gestion des espaces et des ressources fondées sur les réalités mystiques, rendent possible la survivance des sites naturels sacrés, éléments incontournables de la reproduction des aspects matériels et immatériels de la société diola, de son héritage historique, socio-culturel et religieux (Badiane et Coly, 2017 ; Diatta, 2017). Les règles d'accès aux sites vont de l'interdiction totale à l'accès libre, en

passant par l'accès restreint aux familles dépositaires ou aux résidents locaux.

Dans la gouvernance traditionnelle de ces aires, il est interdit de pêcher à l'aide d'un navire à moteur. Seules les pirogues à rame sont autorisées, ainsi que des filets de petites tailles et à maillage réglementé car cela va dans le sens de la durabilité. Le moteur est uniquement autorisé pour traverser la zone et transporter des passagers.

Par ailleurs, le poisson est vendu localement, des panneaux de signalisation avec des cartes mentionnent que : « la vente du poisson est obligatoire dans les terroirs villageois et non à Ziguinchor ; sauf si la pêche est effectuée dans le grand bolong ». Les zones interdites aux pêcheurs qui vendent leurs produits hors de la commune sont délimitées par des fétiches que posent les femmes. Dans l'APAC, les touristes ne sont pas les bienvenus, car ils risquent de dénaturer le mode de vie des populations et leur identité. L'isolement des campements permet d'ailleurs de ne pas avoir trop de contact avec l'extérieur, ce qui serait susceptible de modifier l'identité des communautés diola. Malgré leur volonté, les surveillants (des pêcheurs locaux) ne sont pas assermentés, mais ils sont appuyés par les femmes qui posent les fétiches qui marquent des limites territoriales temporaires. Par exemple les femmes reviennent à certaines périodes, du bois sacré et interdisent l'exploitation des huîtres

#### Conclusion

Les enjeux écologiques et socioéconomiques du littoral sénégalais ont incité les pouvoirs publics à mettre en place des politiques pour appuyer les initiatives locales de gouvernance et de gestion des ressources naturelles. Cette approche était déjà amorcée avec la Convention sur la Diversité Biologique de Rio en 1992, la nécessité de gestion intégrée, durable et participative. Les années 2000 ont inspiré l'Etat du Sénégal à intégrer une gestion participative en prenant en compte les savoirs locaux et traditionnels de populations indigènes et des communautés autochtones. Parmi ces politiques de gestion des ressources halieutiques, la première génération d'AMP a été créée par décret présidentiel n°2004-1408 du 04 novembre 2004. En Casamance, les trois nouvelles AMP faisant partie de celles des dernières générations ont également été créées malgré les

insuffisances de la première. Cependant, malgré la volonté de l'Etat de faire de ces AMP des outils de gestion concertée et durable des ressources en zone côtière, il n'en demeure pas moins que cette création reste toujours à l'état virtuel. La gouvernance participative mise en avant comme approche privilégiée par les AMP demeure toujours controversée. Mais depuis l'acte II de la décentralisation (1996) notamment avec le transfert des compétences aux collectivités locales, les initiatives des populations à l'image des APAC ont pu renforcer les politiques publiques en matière de gestion des ressources naturelles.

## Bibliographie

Badiane S.D. et Coly A., 2017. Diversité et particularité des sites naturels sa-crés en Casamance amphibie. Quel intérêt pour la conservation ? Acte du colloque international sciences participatives, gouvernance des patrimoines et territoire des deltas, pp 107-120.

Balland M., 2009. Elaboration d'une méthode d'évaluation de l'efficacité de la gestion de l'Aire Marine Protégée de Joal-Fadiouth au Sénégal. Mémoire de Master, Université de Liège, 131p.

Cormier-Salem M.C., 2013. L'aménagement du littoral : un enjeu crucial pour les pêcheries artisanales. Artisans de la mer : une histoire de la pêche maritime sénégalaise, s.n.pp.136-145,2013.ffird-00827404ff.

Cormier-Salem M.C., 2015. De la conservation à la concentration. Quelle AMP pour quelle gouvernance ? Marseille : IRD, coll. Synthèse : pp 97-116.

Cormier-Salem M.C. et Roussel B., 2005. La reconnaissance de patrimoines naturels à la valorisation des savoirs locaux. Paris IRD-MALD-MNHN, coll. Colloque et séminaire, pp 515-528.

Dahou T., 2009. Gerer l'espace sans gouverner les hommes : le dilemme des aires protégées (Saloum, Sénégal). Anthropologie et sociétés, vol.34, n°1, 2010, pp 75-93.

Diallo M., 2017. Faire participer les communautés locales à la gestion de l'Aire Marine Protégée du Bancoung au Sénégal : Entre exclusion, fabrication d'une élite conversationniste et de la rente verte. Acte du

colloque international sciences participatives, gouvernance des patrimoines et territoire des deltas, pp 121-132.

Diatta C.S., Diouf M., Karibuhoye C. et Sow A.A. 2017. « Sites naturels sacrés et conservation des ressources marines et côtières en milieu traditionnel diola (Sénégal) », Revue <http://journals.openedition.org/ethnoecologie/2900> ; DOI : 10.4000/ethnoecologie.2900.

Faye M.H.T 2021. « conservation de la biodiversité et développement local : cas de l'APAC de Mangagoulack ». Mémoire de Master, Université Assane Seck de Ziguinchor, 136p.

Grdr, Sane T., Dieye E. H. B., Descroix L., 2017. Un littoral en mouvement : diversité, dynamiques et mutations des territoires frontaliers du Sud-ouest du Sénégal et du nord-ouest de la Guinée-Bissau, 133p.

Plan d'Aménagement et de Gestion de l'AMP de Somone, 2018. Ministère de l'environnement et du Développement durable, DAMCP, 93 p.

Sène, A. M. et Diémé, I. L., 2018. « Entre développement touristique et recul des espaces riziocoles dans la commune de Diembéring (région de Ziguinchor, Sénégal) : quelle alternative pour un développement local durable? »,Belgeo: 18p.

Sy, O. Sané, T. Dièye, El B., 2018. « Dynamique et aménagement de la frange littorale de la commune rurale de Diembéring ». Afrique de l'ouest, questions sur le développement à l'échelle locale pp. 197-221.

Thior, M 2020. « Dynamique du littoral de la Casamance : Caractéristiques morphodynamique, changements environnementaux et impacts socioéconomiques » Thèse de Doctorat, Université Assane Seck de Ziguinchor, 389p.

Thior, M. Gomis J S, Badiane A Sané B, 2020. Pêche autour du noyau rur-bain de Kafountine (Sénégal) : un moteur de recompositions socioéconomiques. Revue espace géographiques et sociétés marocaines, n°36, juin 2020, pp 119-133.



**Amadou DIOP**, Professeur titulaire en géographie de l'aménagement, enseigne à l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar. Il est membre du laboratoire LAGAM (Université Paul Valéry de Montpellier). Praticien du développement territorial, il est à ce titre coordonnateur du GERAD.

**Mohamadou Mountaga DIALLO** est docteur en Docteur en géographie aménagement du territoire de l'Université Paul Valéry de Montpellier. Il est enseignant chercheur à l'Université Cheikh Anta Diop de Dakar. M. Diallo a mené de nombreux travaux sur les questions transfrontalières ouest-africaines.