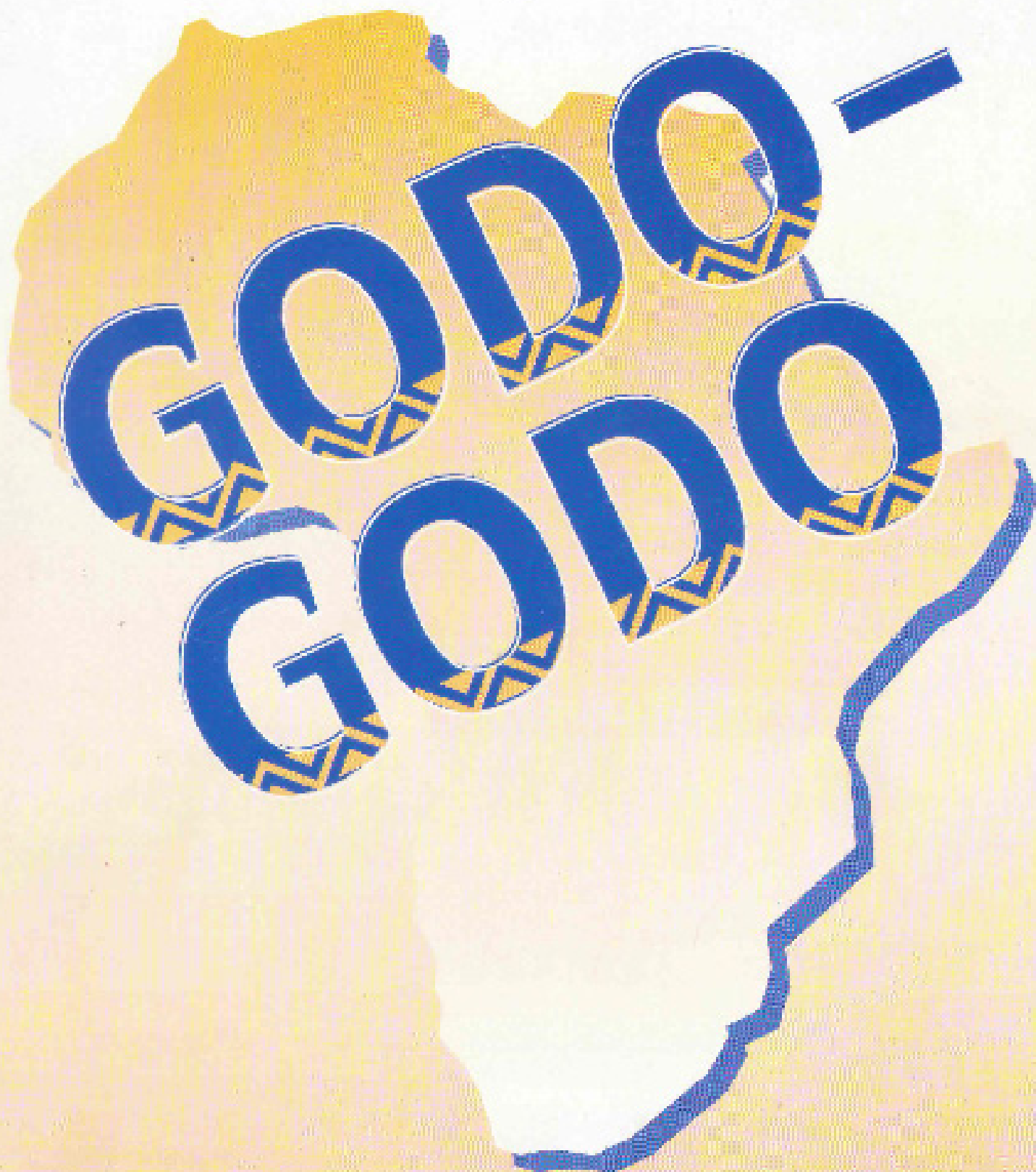


**Revue d'Histoire, d'Art
et d'Archéologie Africains**



ISSN : 1817-5597

N° 33 - 2019

Revue d'Histoire, d'Arts et d'Archéologie
GODO GODO Revue d'Histoire, d'Arts et d'Archéologie

ISSN : 1817-5597

n° 33, 2019

COMITE DE REDACTION

DIRECTEUR DE PUBLICATION : EDUCI (Editions Univ. de Côte d'Ivoire)
RÉDACTEUR EN CHEF : Dr YAO Bi-Gangoran Ernest
SECRÉTAIRE DE RÉDACTION : Dr MIAN Newson Kassy Mathieu ASSANVO.
MEMBRES : Dr GNETO G. Patrice, Dr OUATTARA Djakaridja,
Dr KOFFI Ignace, Dr KOUAME Amani
INTENDANCE : Mme NGuessan Olga

COMITÉ SCIENTIFIQUE ET DE LECTURE

| | |
|----------------------------|--|
| ALONOU Kokou : | Professeur Titulaire Université de Lomé, Togo |
| ANOH Paul : | Professeur Titulaire - Université Félix Houphouët-Boigny |
| ALLOU Kouamé René : | Professeur Titulaire - Université FHB, |
| BANTENGA Moussa Willy : | Professeur Titulaire - Université Ouaga 1, Burkina Faso |
| KLAUS Vaun Eickels : | Professeur Titulaire -Université Bamberg , Allemagne |
| SOTINDJO Dossa Sébastien : | Professeur Titulaire - Université d'Abomey Calavi |
| BAMBA Mamadou : | Maître de Conférences - Université Alassane Ouattara |
| CAMARA Moritier : | Maître de Conférences - Université Alassane Ouattara |
| KOUADIO Guessan : | Maître de Conférences Université FHB, |
| KONIN Severin : | Maître de Conférences Université FHB, |
| MANDE Issiaka : | Professeur Titulaire Université Québec à Montréal UQAM |
| N'GUESSAN Mahomed B. : | Maître de Conférences - Université FHB, |
| PARE Moussa : | Maître de Conférences - Université FHB, |
| SAVADOGO B. Mathias : | Maître de Conférences - Université FHB, |
| SANOGO Moustapha : | Maître de Conférences - Université FHB, |
| YAO Bi-Gangoran Ernest : | Maître de Conférences - Université FHB, |
| AKA Kouadio Akou : | Maître de Recherches - Université FHB, |

Toutes les communications relatives à la revue seront adressées à *Godo Godo, Revue de l'Histoire, d'Art et d'Archéologie Africains*

ISSN : 1817-5597
08 BP 945 Abidjan 08
Téléphone : 225 21 255 690

Revue d'Histoire, d'Arts et d'Archéologie

GODO GODO, n° 33, 2019

ISSN : 1817-5597

© Editions Universitaires de Côte d'Ivoire (EDUCI)

Editions Universitaires de Côte d'Ivoire (EDUCI)

BP. V 34 Abidjan 01

Tél. : 225 42 129090

E-mail : educiabj@yahoo.fr

www.ucocody.ci/educi/index.php

*Tous droits de traduction, de reproduction et
d'adaptation réservés pour tous les pays.*

SOMMAIRE

Rev Hist Arts Archéol Afr (GODO GODO) 2019 ; 33

HISTOIRE ECONOMIQUE

Le gouverneur reste et le développement de l'économie de plantation en Côte d'Ivoire : 1930-1939

KEITA Mohamed.....7-16

Gestion économique, financière et monétaire de l'AOF durant la seconde guerre mondiale : 1939-1945

Koffi Antoine GOLE.....17-31

Les fermes de collaboration dans l'ouest de la colonie du Niger (1922-1939)

Assane ADAMOU BOMBERI.....32-46

L'exploitation des ressources végétales au Burkina Faso face à la pousse démographique et les stratégies d'un développement durable (1960-2010)

HIEN Sourbar Justin Wenceslas / KIENDREBEOGO SALIF.....47-58

La Ticad 4 et le renforcement du système de santé de l'Afrique subsaharienne 2008-2013

N'Dri Laurent KOUAKOU.....59-74

Le port de san-pédro : redynamisation et conséquences de 1990 à 2002.

TRAORÉ Abdou.....75-83

Le port d'Abidjan : dynamisme d'une infrastructure économique au service du développement de la Côte d'Ivoire (1980-2000)

Djeré Hervé ZEBRO, Jean-Baptiste SEKA.....84-97

HISTOIRE DU PEUPEMENT

Mouvements de populations, Jihad et esclavage dans l'ouest de l'espace nigérien au XIX^e siècle

Abdou IDRISSE.....98-110

Migrants Baoulé, autochtones, conflits et intégration dans la région de Gagnoa de 1928 à 1995

KOUADIO Kouakou Didié.....111-125

La rébellion en Côte d'Ivoire et son impact socioéconomique dans l'espace nord du Baoulé (2002 – 2009).

KOUAME N'Guessan Bernard126-140

HISTOIRE DE L'ART

Expression de la danse lobi de Côte d'Ivoire : dualisme entre tradition et modernité au début des années 90

KRA Koutourou Ange Fidèle.....141-155

Les grottes de nyabarega au burundi entre l'histoire et la légende

Elie SADIKI, Denis BUKURU, Viator NZIBAVUGA,156-170

La statuaire en pierre au burkina faso : formes, classification et approche stylistique

TOME Adama.....171-192

Connaissances et pratiques de la médecine traditionnelle au pays baoulé de Sakassou 1903- 2018 (centre de la Côte d'Ivoire)

Ignace KOFFI,.....193-210

HISTOIRE POLITIQUE

La promotion politique des femmes au togo de 1969 à 1991

Soalinane TCHINTCHAN, Halourou MAMAN,
Ablavi Zokia D'ALMEIDA-HOUNDEDOKE,.....211-226

Constitutions et acteurs politiques : une lecture du consensus autour de la constitution de 1992 au Togo

BATCHANA Essohanam227-243

HISTOIRE DE LA RELIGION

L'église catholique romaine face au mouvement œcuménique. de la fin du xix^e siècle au Pontificat de Jean-Paul II.

YAO BI Gnagoran.....244-260

LE PORT D'ABIDJAN : DYNAMISME D'UNE INFRASTRUCTURE ÉCONOMIQUE AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DE LA CÔTE D'IVOIRE (1980-2000).

Djeré Hervé ZEBRO

djereherve@gmail.com

Université Félix Houphouët-Boigny

Jean-Baptiste SEKA

jean.seka@ymail.com

Université Jean Lorougnon Guédé, Daloa

RÉSUMÉ

Le présent article examine le dynamisme économique du port d'Abidjan entre les années 1980 et 2000. Une question essentielle guide la recherche : quels sont facteurs du dynamisme du port d'Abidjan et comment cette infrastructure contribue-t-elle au développement économique de la Côte d'Ivoire ? Le recueil de sources orales concordées avec des sources écrites permet de répondre à cette interrogation. La vitalité du port d'Abidjan est liée à sa rénovation et ses performances économiques. Avec le plan-directeur d'amélioration de l'existant de l'année 1980 précédé de deux plans quinquennaux, le port d'Abidjan est modernisé. Ainsi rénovée, sa superficie et ses capacités techniques de même que ses performances économiques s'accroissent. Son cadre juridique et législatif est réadapté. Ainsi, le port d'Abidjan favorise le développement de la Côte d'Ivoire en devenant le principal pourvoyeur de recettes de l'État. Il se présente par ailleurs comme le principal pôle industriel du pays et est au cœur du développement du commerce extérieur par l'importance du volume et la valeur des marchandises traitées.

Mots-clés: Port – Abidjan – modernisation – commerce – industrialisation.

ABSTRACT

This article examines the economic dynamism of the port of Abidjan between 1980 and 2000. An essential question guides the research : what are the factors of the dynamism of the port of Abidjan and how does this infrastructure contribute to the economic development of the Côte d'Ivoire? The collection of oral sources concorded with written sources makes it possible to answer this question. The vitality of the port of Abidjan is linked to its renovation and its economic performance. With the master plan to improve the existing 1980, preceded by two five-year plans, the port of Abidjan is modernized. Renovated, its area and technical capabilities as well as its economic performance are increasing. Its legal and legislative framework is rehabilitated. Thus, the port of Abidjan promotes the development of Côte d'Ivoire by becoming the main provider of revenue of the State. It is also the main industrial pole of the country and is at the heart of the development of foreign trade by the volume and the value of the processed goods.

Keywords: Port – Abidjan – modernization – trade – industrialization.

INTRODUCTION

La Côte d'Ivoire accède à l'indépendance politique le 07 août 1960. Elle hérite alors des infrastructures économiques mises en place par le colonisateur¹ et pense son propre développement. La prise en main de sa destinée économique se manifeste par un appel aux capitaux étrangers, une ouverture à l'extérieur et par une forte implication de l'État dans l'orientation des investissements. Cette option est à la base d'une période faste entre 1960 et 1980 qualifiée de «*miracle économique*». Cependant, suite à la combinaison de contingences économiques conjoncturelles et structurelles, la Côte d'Ivoire, à partir de 1980, fait face à une crise économique². Pour relancer l'économie, les autorités ivoiriennes mettent l'accent sur les performances du port d'Abidjan. Le ministre des transports maritimes, Lamine Fadika le note si bien : «Le redressement de la Côte d'Ivoire passe par le port d'Abidjan » (Port Autonome d'Abidjan (PAA), 1980, p.3). C'est dans cette perspective qu'en 1980, les autorités administratives du port d'Abidjan et le gouvernement ivoirien adoptent un plan de modernisation du port. Dès lors, il devient un outil au service du développement de la Côte d'Ivoire. Le port doit, en effet, permettre de renouer avec la croissance économique.

Malgré quelques fluctuations, le trafic portuaire connaît dans l'ensemble des hausses considérables jusqu'en 2000, année de son premier cinquantenaire. Nonobstant la crise économique que traverse le pays, cette infrastructure assure alors près de 90% des échanges extérieurs, fournit 85% des recettes douanières et abrite près de 60% du tissu industriel de la Côte d'Ivoire de 1980 à 1997 (MEF, 1997, p.37). Le pari des autorités administratives et politiques est gagné. Le port d'Abidjan devient effectivement une infrastructure dynamique et soutient le développement économique du pays. Dans cette optique, le présent article examine le dynamisme économique du port d'Abidjan. Par conséquent, la réflexion que nous entamons tourne autour de la question fondamentale suivante: quels sont les facteurs du dynamisme du port d'Abidjan et comment cette infrastructure contribue-t-elle au développement économique de la Côte d'Ivoire ?

Pour répondre à ces différentes interrogations, nous avons eu recours à des sources orales, à des plaquettes, des périodiques, des publications et rapports. Les témoignages oraux confrontés et recoupés avec les autres sources écrites nous ont permis d'apprécier l'évolution des infrastructures portuaires et leur apport à l'économie nationale. Sur la base de cette démarche, deux centres d'intérêts guident notre réflexion. Le premier aborde les facteurs du dynamisme du port à travers sa modernisation et son repositionnement économique. Le second centre d'intérêt porte sur la participation du port d'Abidjan au développement économique de la Côte d'Ivoire.

1 Routes, chemin de fer, port d'Abidjan et l'aéroport d'Abidjan constituent le principal héritage colonial en matière d'infrastructures économiques.

2 Cette crise marque l'épuisement du modèle de croissance basé sur l'agriculture d'exportation (café-cacao-exploitation forestière) et les industries légères d'import-substitution. On note également un déséquilibre structurel des finances publiques. Au plan externe, il s'agit des différents chocs pétroliers de 1973 et 1979, de l'appréciation du dollar et de la hausse des taux d'intérêt.

1. LA MODERNISATION ET LE REPOSITIONNEMENT ÉCONOMIQUE DU PORT DU PORT D'ABIDJAN

Pour redynamiser le port d'Abidjan afin qu'il soit une infrastructure économique au service de la croissance économique, des efforts de modernisation ont été faits afin d'atteindre une plus grande attractivité. Ces efforts censés accroître la compétitivité du port passent par la modernisation des équipements ainsi que des réformes juridiques, administratives et financières.

1.1. La modernisation des équipements et l'extension géographique du port d'Abidjan

En 1980, les autorités administratives du port d'Abidjan et le gouvernement ivoirien adoptent un plan de modernisation de l'existant. Ce n'était d'ailleurs pas le premier plan. Héritage colonial mis en service le 23 juillet 1950 (Tokpa L.J, 2010, p.507), le port d'Abidjan avait connu déjà deux plans quinquennaux de 1951 à 1962 et de 1963 à 1980. En 1980 avec le troisième plan, le port dispose de 5.375 m de quai et 105.000 m² de magasins, un quai bananier, un port de pêche, deux parcs minéraliers, un parc à bois, un poste d'hydrocarbure, soit 26 postes à quais entièrement achevés et équipés. C'est également une vaste zone industrielle d'environ 800 ha et un plan d'eau de 1000 ha entièrement balisée (PAA, 1995, p.4).

Dans la baie du Banco, pour le transport des billes de bois, seize à vingt navires peuvent amarrer pour être déchargés simultanément. Au quai bananier, l'on autorise l'accostage simultané de deux à cinq navires. Au niveau de la presque-île de Petit-Bassam qui constitue le cœur du port, plus de 13 navires sont simultanément chargés ou déchargés. Le pourcentage de navires n'ayant subi aucune véritable longue période d'attente pour accoster, est de 80% en 1980 (PAA, 2000, p.43).

Avec l'exécution du second plan-directeur, s'achève aussi toute possibilité d'extension portuaire sur l'île de Petit-Bassam. Cette saturation du site conduit à la mise en place de 1980 à 2000 d'un plan-directeur d'amélioration de l'existant. Ainsi, trois portiques permettant une manutention plus performante des conteneurs sont mis en place respectivement en 1982, 1986 et 1999. Des pavés sont posés sur les terre-pleins bord à quai sur 125.000 m² ; la voie ferrée sous-douane est rénovée sur 3 815 m et une voie sous-douane de 2 km permettant d'assurer la circulation. Le quai sous-douane est construit ainsi qu'un nouveau parc à bois et une aire de réparation de conteneurs. On note également que huit postes à quai, un parking d'un hectare pour véhicules d'occasions importés et deux parcs extérieurs pour conteneurs d'une superficie de 12 ha sont construits ainsi qu'un nouvel immeuble pour abriter la Direction Générale. Par ailleurs, la digue d'arrêt de sable est prolongée (PAA, 1997, p.62).

Au terme du plan-directeur d'amélioration de l'existant débuté en 1980, le domaine portuaire en 2000 est constitué des espaces sous-douanes et hors-douanes des communes de Port-Bouët, Treichville et Plateau, repartis en trente-quatre postes à quais pour les marchandises soit environ 6 km de quais parmi lesquels des terminaux spécialisés pour conteneurs, agrumes, fruits et légumes. Le port dispose également de vastes terrains pour les installations industrielles et commerciales ; une vaste zone industrielle d'environ 800 ha pour les installations industrielles et commerciales ; 378 678 m² de terre-plein et 142 826 m² de hangars et de magasins pour la manutention, le stockage et le transit.

En plus de ce vaste domaine, le port a un plan d'eau de 1000 ha entièrement balisé ; un port de pêche de 1.050 m de quai. Il dispose par ailleurs de réserves foncières dans la commune de Yopougon, Attécoubé et sur l'île Boulay. Il reçoit en opération commerciale, à la fois une soixantaine de navires (JAE, 1996, pp.386-387). Les réformes administratives et juridiques suivent cette évolution.

1.2 Les adaptations du cadre juridique et institutionnel

Face à la modernisation du port, un nouveau cadre juridique s'impose. Il s'agit d'adopter un cadre administratif et juridique nécessaire au bon fonctionnement du port. Au plan juridique, le port connaît deux évolutions. De 1971 à 1992, le port d'Abidjan était un Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC³).

À partir de 1980, l'évolution du trafic maritime et portuaire international marqué par l'avènement du conteneur et de grandes multinationales, oblige les pouvoirs publics à opter pour la concession des ports au secteur privé. Au plan interne, la crise oblige la Côte d'Ivoire à négocier avec la Banque mondiale des programmes pour relancer son économie. Ainsi, dans le cadre des Programmes d'Ajustements Structurels (PAS), cette institution invite les autorités ivoiriennes à prendre plusieurs mesures pour l'assainissement économique. Celles-ci passent par une éventuelle privatisation de la gestion du port d'Abidjan. Mais, fort de l'importance du port pour l'économie ivoirienne, les autorités s'y refusent et en 1992, érigent le port d'Abidjan en Société d'État⁴. À travers ce statut, l'État réaffirme son autorité sur le port. L'autorité portuaire se concentre désormais sur la gestion du foncier, le contrôle de la navigation et la planification ; tandis que plusieurs autres opérations sont concédées aux secteurs privés.

Le régime financier du port ne connaît pas d'évolution majeure de 1980 à 2000. En effet, depuis 1974, le port est une entreprise entièrement autonome qui, pour son fonctionnement perçoit des taxes et redevances sur le domaine portuaire. Avec son érection en Société d'État, son capital passe de 6.000.000.000 F CFA en 1992 à 16.000.000.000 F CFA en 2000 repartis en plusieurs actions de valeurs nominales de 10.000 F CFA, toutes détenues par l'État (PAA, 2000, p.13).

Au niveau administratif, en 1980, le port est sous la tutelle unique du ministère de la marine⁵. La crise économique de 1980 entraîne une vaste réforme des Établissements publics nationaux. Ainsi, de 1980 à 1991, le port était sous la responsabilité d'une commission consultative de gestion puis d'un Comité interministériel de gestion⁶. Depuis 1992, le ministère de l'économie et des finances a en charge la tutelle financière et le ministère des équipements et travaux publics qui devient plus tard le ministère des infrastructures économiques, régit le fonctionnement, l'entretien et les réglementations relatives au Port Autonome d'Abidjan⁷.

3 *Journal Officiel de la Côte d'Ivoire (JOI)*, 1971, p.5.

4 *JOI*, 1993, p.3.

5 *JOI*, 1978, p.372.

6 *JOI*, 1980, p.64.

7 *JOI*, 1993, p.3.

Concernant la direction administrative du port, de février 1972 à septembre 1980, le Conseil d'administration demeurait la plus haute autorité du port et le Directeur Général était l'agent d'exécution du Conseil d'administration. Puis, suite à la réforme des Établissements publics nationaux de 1980, le Conseil d'administration est dissout et le port fonctionne pendant douze ans sans conseil d'administration. Quant au poste de Directeur Général, il est maintenu. Il devient dès lors l'agent du pouvoir central, l'ordonnateur du budget et le représentant du port devant les opérateurs économiques et l'administration (PAA, 1997, p.6).

De décembre 1992 à avril 1994, un poste de Président Directeur Général fut créé en remplacement de la Commission consultative de gestion. Il était aidé d'un Directeur Général⁸. En mai 1994, par souci de plus grande rigueur, le poste de Président Directeur Général fut supprimé et remplacé par un Conseil d'Administration de huit membres. En 2000, ce Conseil est réaménagé et élargi à neuf membres (PAA, 2000, p.50).

Avec la modernisation de ses équipements et les réformes administratives, juridiques et financières, le port devient un instrument de la relance et de développement de l'économie ivoirienne.

2. LA PARTICIPATION DU PORT AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE 1980 À 2000

Équipé et rénové, le port devient un pôle de développement du commerce extérieur et polarise les activités industrielles. Son impact économique majeur se traduit également par la création de plusieurs emplois.

2.1. Le port d'Abidjan, principal pôle du développement du commerce extérieur

Par l'importance de son trafic en termes de volume et de valeur, le port d'Abidjan se présente comme un pôle du développement du commerce interrégional maritime et des échanges internationaux.

2.1.1. Le port d'Abidjan et la nouvelle impulsion du commerce maritime international

Le port d'Abidjan se présente comme une plaque tournante du commerce international. Au niveau du mouvement des navires, la tendance est à la stabilité et tourne autour de 5 000 navires en moyenne par an. Au niveau du trafic des navires, ce sont plusieurs armements qui fréquentent le port d'Abidjan.

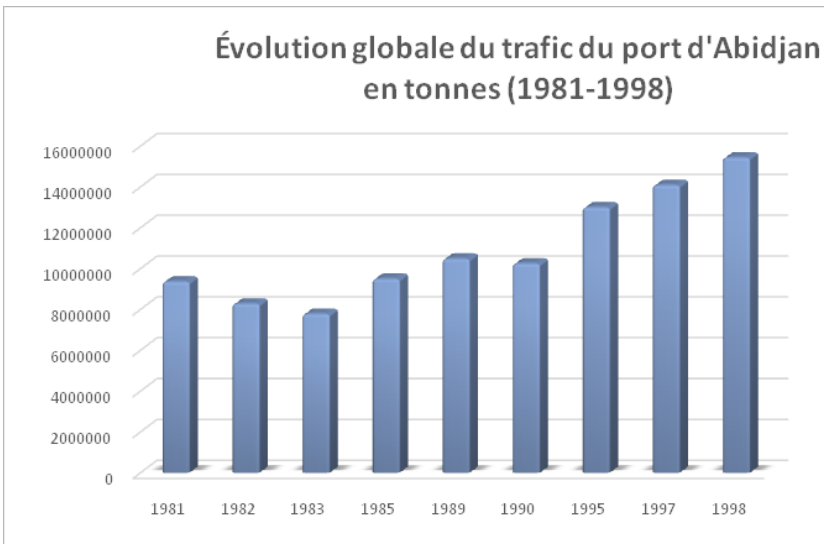
On distingue ceux de la SITRAM, de la Compagnie Générale Maritime Ivoirienne (CGMI); du groupe Bolloré : Delmas-Vieljeux, AAEL, SNC ; du groupe Compagnie Maritime Belge (CMB) : CMB, EAC, BOCIMAR et plusieurs autres dont : Torm Line, Nedlloyd, Nigerian National Shipping Line (NNSL), Van Uden, Sea cargo shipping (SCS), Tankafrika, Seatrade, Portline, Compagnie Béninoise de Navigation (COBENAM), Compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV), Compagnie Maritime du

⁸ JOCI, 1993, p.10.

Faso (COFAMA), Bolten, Camship, Elder Dempster, Portwal, Woerman Line, Dafra, Wilhemsen, Ligne des Rivières, Black Star Line (BSL), Deutsche Seedeerei Rostock (DSR), Société Togolaise de Navigation Maritime (SOTONAM), Compagnie Maritime Tunisienne de Navigation (COTUNAV), Ecoa Line, Garcia Minaur, Compagnie Sénégalaise de Navigation Maritime (COSENAM), (PAA, 1996, p.44).

Entre 1988 et 1997, les navires de commerce représentent en moyenne 71% du trafic total des navires du port d'Abidjan (PAA, 1998, p.23). Avec l'avènement du conteneur⁹, l'on assiste au développement du transbordement¹⁰. Des marchandises sont éclatées et transbordées sur d'autres navires pour être acheminées vers leurs destinations finales. Ainsi, il n'y a plus de rupture de charge entre le lieu d'emportage et le lieu de dépotage des marchandises.

Le nombre de conteneurs manipulés passe de 179 501 en 1991 à 188 728 conteneurs en 1992 et 238 822 en 1993 puis 468 727 en 1998 (PAA, 1999, p.8), soit plus de 23,29% de tonnage de marchandises traitées en 1992 par rapport à 1991. Cette variation atteint 28,98% en 1993 et 10,3% en 1998. Cette tendance fait du port d'Abidjan un grand port à conteneurs. Avec la croissance de ce trafic, les capacités des portiques sont largement dépassées, leurs mouvements s'étant accrus de 17% en moyenne par an (PAA, 1999, p.8). L'importance du port d'Abidjan dans le commerce extérieur se saisit à travers l'évolution du trafic marchandises de cette infrastructure. Cette évolution se perçoit à travers le graphique I.



Source PAA 2000, p.50 ; PAA 2001, p.21.

L'analyse minutieuse du diagramme I montre trois grandes phases dans l'évolution du trafic global du port d'Abidjan. Durant la première phase, de 1981 à 1983, le trafic de marchandises du port d'Abidjan enregistre des baisses successives,

9 Le conteneur est une boîte métallique de grand volume destinée au transport de substances ou marchandises. Il apparaît dès 1971 et contribue à modifier la structure du transport maritime.

10 Le transbordement est le transport de marchandises d'un navire à un autre.

conséquences logiques de la crise internationale qui frappe la Côte d'Ivoire¹¹. Ainsi, de 9364391 tonnes en 1981 le trafic du port chute à 8 282800 tonnes en 1982 avant de baisser à 7 783 561 tonnes en 1983 (PAA, 2000, p.50). Il convient de noter également qu'au nombre des causes de ces quelques baisses successives figurent des mesures gouvernementales visant à protéger certaines essences forestières. Ces mesures conjuguées avec les difficultés du marché international entraînent une forte chute des exportations de bois, qui demeurent, du moins en tonnage, en tête de liste des produits d'exportation.

À partir de 1985, est amorcée une seconde phase, celle d'une reprise du trafic avec 95 000 000 tonnes avant de plafonner à 104 484 653 tonnes en 1989 (P.A.A, 2000, p.50). En 1990, les remous sociaux associés aux difficultés économiques conduisent à une baisse du trafic qui représente 10 248 098 soit une baisse de 2,25% par rapport à l'année précédente. Dès 1995, le trafic renoue avec la croissance jusqu'en 1998 pour atteindre le volume de 15 441 220 tonnes.

Ce bond est imputable à la hausse de trafic du port de commerce. Les prévisions assignées par le gouvernement ivoirien aux autorités portuaires (15 000 000 tonnes), sont largement atteintes (PAA, 2001, p.21). À travers ces différents tonnages, le port se positionne comme «le cordon ombilical» de l'économie ivoirienne car il représente la principale porte des échanges commerciaux de la Côte d'Ivoire, voire de la côte ouest-africaine avec le reste du monde. Comme le souligne Jean-Michel Moulod :

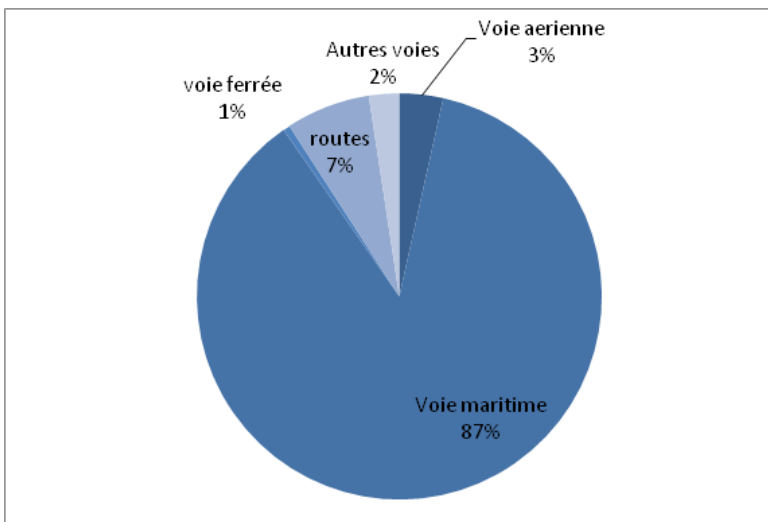
« Les importations et les exportations constituent l'essence des activités du port. On comprend dès lors l'importance que prend le commerce extérieur pour la Côte d'Ivoire qui, à l'instar des pays en voie de développement, a une économie largement dépendante du commerce extérieur et qui représente plus de 50% du Produit Intérieur Brut (PIB). Depuis son accession à l'indépendance, la presque totalité des exportations de la Côte d'Ivoire (soit près de 90%) passent par les ports ivoiriens en particulier celui d'Abidjan »¹².

En effet, en réalisant en moyenne environ 90% des échanges extérieurs de la Côte d'Ivoire, sur une décennie, la voie maritime se positionne comme la principale source de revenus de l'État. Cette importance de la voie maritime se perçoit à travers le diagramme II ci-dessous

Diagramme II : Répartition du trafic total en valeur suivant les modes de transport en 1996 (en pourcentage)

11 La crise internationale qui frappe la Côte d'Ivoire, a des causes externes et internes. Par causes externes, il faut entendre les chocs pétroliers de 1973 et 1979 et la chute des cours du café et cacao qui entraînent des charges financières supplémentaires dont l'État ivoirien doit faire face. Quant aux causes internes, il s'agit des difficultés des Sociétés d'État dues aux résultats catastrophiques de la plupart d'entre elles, au lancement de vastes programmes d'investissement très ambitieux en faveur d'entreprises publiques non rentables, mais aussi à la crise financière de l'Etat car les projets de développement des autorités conduisent à un endettement alors que dès les prémices de la crise, l'on assiste à d'importants transferts de capitaux privés vers l'extérieur, ce qui aggrave le déficit courant et constitue un élément explicatif de la forte baisse du taux d'épargne privée.

12 J.M. Moulod, ancien directeur général du port d'Abidjan, enquête orale réalisée le 14 septembre 2005, de 9h30 à 12h, à la mairie de Grand-Bassam



Source : Diagramme réalisé à partir des données fournies par Mangly Alphonse, DG des Douanes Ivoiriennes lors de notre enquête orale réalisée au Plateau le 18 mai 2008.

Au niveau du trafic total, le diagramme I révèle qu'en 1996 la voie aérienne absorbe un peu plus de 3% des exportations en valeur ; la voie maritime absorbe environ 87% en valeur, la voie ferrée moins de 1% en valeur. Quant à la route et les autres voies, elles représentent respectivement environ 7% et 2% du trafic total en valeur.

De même, la voie maritime est la plus importante quand on observe la répartition du trafic total en quantité. Elle représente 90% du trafic total de la Côte d'Ivoire, suivie de la route 8,49%, des autres voies 0,79%, puis de la voie ferrée 0,62% et enfin de la voie aérienne 0,10%. La voie maritime reste le mode de transport privilégié.

Par ailleurs, l'analyse comparative du trafic du port autonome d'Abidjan (PAA) et le port autonome de de San-Pedro (PASP) permet de mieux apprécier l'importance du port d'Abidjan dans le système portuaire ivoirien.

Tableau I : Evolution et pourcentage comparé du trafic total des ports d'Abidjan et de San Pédro de 1990 à 1996 (Quantité en milliers de tonnes et structure en pourcentage)

| | 1990 | | 1991 | | 1992 | | 1993 | | 1994 | | 1995 | | 1996 | |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | Qté | % | Qté | % | Qté | % | Qté | % | Qté | % | Qté | % | Qté | % |
| Import | 6235 | 100 | 6562 | 100 | 6681 | 100 | 6659 | 100 | 6720 | 100 | 7985 | 100 | 8213 | 100 |
| PAA | 6087 | 97,63 | 6381 | 97,24 | 6487 | 97,10 | 6499 | 97,60 | 6541 | 97,25 | 7714 | 96,61 | 7952 | 96,82 |
| PASP | 147 | 2,36 | 181 | 2,76 | 194 | 2,90 | 160 | 2,40 | 185 | 2,75 | 271 | 3,39 | 261 | 3,18 |
| Export | 4999 | 100 | 4905 | 100 | 4811 | 100 | 4980 | 100 | 4762 | 100 | 5095 | 100 | 6432 | 100 |
| PAA | 4161 | 83,24 | 4117 | 83,93 | 4082 | 84,85 | 4140 | 83,13 | 3877 | 81,42 | 4254 | 83,49 | 5540 | 86,13 |
| PASP | 838 | 13,44 | 788 | 16,07 | 729 | 15,15 | 841 | 16,89 | 885 | 18,58 | 841 | 10,51 | 891 | 13,35 |
| Total | 11234 | 100 | 11467 | 100 | 11492 | 100 | 11640 | 100 | 11485 | 100 | 13080 | 100 | 14644 | 100 |
| PAA | 10248 | 91,22 | 10498 | 91,55 | 10569 | 91,97 | 10639 | 61,40 | 10418 | 90,69 | 11967 | 91,49 | 13492 | 92,13 |
| PASP | 93 | 8,32 | 969 | 8,45 | 923 | 8,03 | 1000 | 8,59 | 1070 | 9,31 | 1112 | 8,50 | 1152 | 7,87 |

Source : BCEAO, *Notes d'information et statistiques économiques N° 483-484* juillet /août septembre 1998, Dakar, Direction des statistiques économiques, 1998, 90p, p.30.

Quand on observe le tableau ci-dessus qui présente la répartition du trafic maritime de la Côte d'Ivoire de 1990 à 1996, on remarque que le port autonome d'Abidjan (PAA) traite en moyenne 92% du trafic total contre 8% pour le port autonome de San-Pedro (PASP). En examinant le détail du trafic, on remarque qu'à l'importation, le PAA traite près de 97% du trafic maritime global, contre à peine 3% pour le PASP. Au niveau de l'exportation, le PAA réalise toujours la plus importante partie du trafic avec environ 84%, le PASP gère 16% du trafic.

Les différentes analyses (tableaux et graphiques) montrent que le port d'Abidjan demeure le pilier de l'économie et la voie de sortie et d'entrée principales des produits du commerce ivoirien. C'est ainsi qu'il se présente également comme une infrastructure d'appoint pour le développement du commerce interrégional ouest-africain.

2.1.2. Le port d'Abidjan et l'essor du commerce interrégional africain

Au niveau du transport de marchandises et du commerce interrégional, après les chutes de 1980 à 1982 (soit 472 489 tonnes en 1982 contre 485 037 tonnes en 1981), le trafic de transit amorce dès 1983 jusqu'en 1985 une hausse avec respectivement 477 501 tonnes et 657 488 tonnes avant de connaître à nouveau une chute jusqu'à 425 921 tonnes en 1987 et de se stabiliser autour de 420 000 tonnes jusqu'en 1990. Toutefois, ce trafic connaît un essor remarquable du point de vue de son volume avec 828 180 tonnes en 1997 ; 1 082 038 tonnes en 1998 soit un taux d'accroissement moyen annuel de 20,2% sur la période 1996-1998.

On note une hausse du trafic à destination du Mali en 1999 passant de 543 840 tonnes en 1998 à 621 457 tonnes en 1999. Les hausses traduisent les efforts faits par les différents États en vue de relancer leurs économies. Ces efforts se traduisent par l'adoption des programmes d'ajustements structurels, la dévaluation du FCFA, etc. Les différentes facilités offertes par les autorités portuaires et la création des entreprises de transports routiers contribuent à l'accroissement du volume des échanges avec la Côte d'Ivoire. En effet, jusqu'en 1992, le port de Dakar traitait 64% des flux maliens contre 35% pour le port d'Abidjan. Quatre ans plus tard, la situation s'inverse totalement au bénéfice d'Abidjan qui fait transiter, en 1996, plus de 60% des marchandises à destination ou en provenance du Mali. Cet avantage pris par le port d'Abidjan est par ailleurs lié aux dysfonctionnements chroniques rencontrés sur la voie ferrée Bamako/Dakar qui motivent alors un changement de stratégie des chargeurs maliens (J. Debrie ; S De Guio, 2004, p.16).

Le trafic en direction du Burkina Faso connaît également une croissance grâce aux activités de la SITARAIL. En effet, comme le souligne Nabè Dominique¹³ : « Toutes les prévisions, statistiques faites ou élaborées lors de la privatisation concernant le transport de marchandises, ont été atteintes et même dépassées, avec une hausse d'environ 20% du trafic jusqu' en 2000 »¹⁴.

En clair, le port d'Abidjan demeure la principale plate-forme de distribution au niveau de la CEDEAO. Ainsi, au niveau des exportations de coton, le port d'Abidjan

13 Nabè Dominique, enquête orale, 15 Août 2006, 15-16h à Marcory

14 Nabè Dominique, tem.cit

adapte ses infrastructures et traite jusqu'en 1998, plus de la moitié du trafic de ce produit. Le solde restant est partagé entre les ports de Dakar, Lomé et Cotonou dans une moindre mesure. Cependant, le Burkina Faso et le Mali qui font transiter 80% de leurs marchandises par Abidjan, les répartissent en 1999 entre les trois ports voisins, concurrents d'Abidjan. Ce trafic chute à environ 50% et le solde est partagé entre Cotonou 19%, Lomé 17%, Dakar 11% et Tema 1% (Atlas CEDEAO, p.21).

En contribuant ainsi au développement industriel et à celui des transports, le port participe à l'accroissement de l'activité nationale en créant des emplois.

2.2. Le port d'Abidjan : principal pourvoyeur de recettes de l'État ivoirien

Le port d'Abidjan se présente comme le principal pourvoyeur des recettes à l'État ivoirien. En nette progression, les recettes du port sont de 217 518 000 000F soit 37, 26% du budget de l'État en 1993 ; 417 824 993 935 F soit 57, 97% du budget de l'État en 1995 ; 601 milliards en 1996 (MEF, 1998, p.37). En effet, il collecte en moyenne 85% des recettes douanières avec 184 890 300 000 FCFA de recettes douanières en 1993, puis 355 151 244 844 FCFA en 1995 et enfin 510 850 000 000 FCFA en 1996.

Au niveau du port de pêche, les conserves de thons exportées procurent à la Côte d'Ivoire en 1992, 14 milliards FCFA en valeur. Sur 430 000 tonnes de thons capturés dans l'Océan Atlantique, 100 000 tonnes transitent par Abidjan, ce qui représente en valeur brut, 30 à 35 milliards FCFA. Ce secteur de la pêche industrielle distribue près de 3 milliards FCFA de salaires et de charges sociales, auxquels il convient d'ajouter les 400 millions de taxes perçues par l'État ivoirien. En 1997, il génère 48 milliards FCFA (MINAGRA, 1998, p.125). Ainsi, depuis 1990, ce secteur contribue avec des taux de croissance de l'ordre de 7% à 10% au PIB et compte donc pour 0,80% dans la création de la richesse nationale (MINAGRA, 1993, p.137).

Malgré la crise, on note une tendance globale à la hausse des recettes fiscales totales. Toutefois, au cours de cette période, l'économie ivoirienne est négativement affectée par la baisse des cours des matières premières puisque cette économie repose essentiellement sur l'exportation de ces matières. Pour Séka Charles : « On peut également affirmer que sur cette période, les recettes fiscales ont connu une baisse même si celle-ci semble moins accentuée que celle constatée au niveau du port »¹⁵. C'est dire que le port d'Abidjan occupe une place de choix dans l'économie ivoirienne à travers les sommes importantes versées à l'État. Il demeure donc l'outil économique majeur en matière de recettes douanières et de fiscalité pour l'économie ivoirienne.

Cette importance du port d'Abidjan dans la relance économique de la Côte d'Ivoire se perçoit également au niveau du développement industriel.

15 Séka Charles, enquête orale, 16 novembre 2005 de 10h30 à 11h30 à l'ex-immeuble SAGA en zone portuaire.

2.3. Le port d'Abidjan, moteur du développement industriel et pourvoyeur d'emploi

Le port d'Abidjan favorise le développement industriel par une polarisation des activités manufacturières autour de son site. Par ailleurs, il impact positivement l'économie ivoirienne par la création de nombreux emplois.

2.3.1. Développement et polarisation des activités industrielles

Le port d'Abidjan se présente également comme le pilier pour l'économie ivoirienne du fait de son impact industriel. On observe une polarisation industrielle sur son domaine. En effet, à partir de 1980, on note un renforcement industriel malgré quelques relocalisations. Ainsi, au niveau de l'agroalimentaire, on note en 2000, une quarantaine de Sociétés agréées en qualité d'importateurs de poissons congelés dont douze principales interviennent dans le secteur et s'appuient sur un réseau d'entrepôts frigorifiques. Le port industriel est doté de trois grandes unités de transformations de produits de mer, d'une unité de fabrique de glace, d'une unité de production de filet de pêche. On note également quatorze armements à poisson local et les armements à la pêche de thon sont organisés en quinze sociétés aidées en cela par les mareyeurs, les avitailleurs et les transporteurs qui totalisent une quarantaine de navires de pêche (PAA, 2006, p.16). La flottille de la pêche industrielle est concentrée au port de pêche d'Abidjan.

Certaines entreprises dont les usines sont bâties à l'intérieur du pays, installent leurs bureaux en zone portuaire comme la SITAB qui succède à la MTCI; la société des décortiqueries de café (DECORTICAF), la société de gérance de boulangeries industrielles (SAGECO), la Société des ananas de la Côte d'Ivoire à Bonoua (SALCI). On note un renforcement des activités technico-commerciales en zone industrielle avec l'installation de nouvelles entreprises comme la Société ivoirienne d'assemblage et de fabrication des camions DAF (SIDAF), l'implantation de Mativoire, la Socida et Michelin ou encore la création de seconde unité de production : le secteur carrelage de Peyrissac, le comptoir de matériel électromécanique Sorepel Bosch, les usines Blohorn.

C'est fort de l'engorgement de l'espace portuaire qu'on assiste à la délocalisation totale de plusieurs entreprises comme la MICE qui part s'installer en zone industrielle de Koumassi; Ceram Anten, la Société Africaine de Bonneterie (SAB) et la SAEC qui déménagent dans la zone industrielle du Banco (L. Bourgeois, 1983, p.29).

Jusqu'en 1986, le port abrite plus de 65% du potentiel industriel de la Côte d'Ivoire¹⁶ et centralise 52,1% des investissements industriels en Côte d'Ivoire et 66,7% de chiffre d'affaires, 61,7% de la valeur ajoutée et 54,6% des emplois de l'industrie (Dubresson A, 1989, p.620). Toutes les entreprises installées en zone portuaire, sont elles-mêmes génératrices de plus-value et réalisent en 1992 un chiffre d'affaires de plus de 150 000 000 000 F CFA auxquels il faut ajouter plus de 6 milliards de revenus distribués aux dockers (PAA, 2006, p16).

¹⁶ *Fraternité Matin* n°6395 du 5 février 1986, p.12.

2.3. L'incidence positive du port d'Abidjan sur les emplois

Au niveau du Port Autonome d'Abidjan, le personnel passe de 1273 agents à la fin de l'année 1982 à 1327 agents à la fin de 1992. Mais, ce nombre décroît pour se stabiliser entre 1250 et 1280 de 1993 à 1998. Cette baisse peut s'expliquer en partie par la modernisation des infrastructures. Ce personnel relevant de l'autorité portuaire est composé de fonctionnaires, de militaires, paramilitaires, de marins, de techniciens, d'administrateurs, d'ouvriers, etc. (...), repartis en cadres, agents de maîtrise et ouvriers. Ainsi, de 118 cadres en 1992, le nombre baisse à 117 en 1993 avant de croître à 125, 131, 134 puis 146 respectivement en 1994, 1995, 1996 et 1997 pour atteindre 143 en 1999. Quant aux agents de maîtrise, leur nombre évolue en dents de scie passant de 415 en 1992 à 406 en 1993, puis 412, 413, 424, 429 et 435 respectivement en 1994, 1995, 1996, 1997 et 1998. En 1999, ce nombre baisse à 413. Concernant les ouvriers, de 794 en 1992, le nombre entame une baisse à 753 en 1993, 737 en 1994, 716 en 1995, 705 en 1996 et 683 en 1997. En 1998, ce nombre augmente à 706 puis baisse à 679 en 1999. Les ouvriers constituent l'effectif le plus grand avec un pourcentage avoisinant les 60% entre 1992 et 2000. Ils sont suivis des agents de maîtrise autour de 30% et des cadres avec 10% (PAA, 1997, p.9).

Au niveau de la main-d'œuvre docker, de 12.000 personnes en 1975, le nombre baisse à 8.000 en 1981 et 5.000 en 2000. À ceux-là s'ajoutent plus de 35.000 personnes employées par l'ensemble des entreprises industrielles du domaine portuaire et 11.000 personnes exerçant dans les entreprises auxiliaires des transports maritimes et compagnies maritimes (PAA, 2000, p.168).

Le port abrite également diverses autres activités des secteurs tertiaire et informel : transporteurs ; transitaires ; mécaniciens ; carrossiers ; briquetiers ; menuisiers ; tailleurs ; tapissiers ; bijoutiers ; ferrailleurs ; peintres ; plombiers ; électriciens ; carreleurs ; maçons ; réparateurs automobiles, de cycles, radios, mais aussi horlogers, cordonniers ; vendeurs de cigarettes, journaux, savons, de fruits, légumes et plats cuisinés ; importateurs de véhicules d'occasion.

CONCLUSION

Au terme de cette analyse, nous devons retenir que le port constitue un outil essentiel pour le développement de la Côte d'Ivoire. En effet, les efforts déployés par les autorités nationales et portuaires, durant la crise économique à laquelle la Côte d'Ivoire faisait face de 1980 à 2000, démontrent cette importance. Le plan de renforcement de l'existant de 1980 et les legs des plans quinquennaux antérieurs de même que la restructuration administrative sont les principaux facteurs de dynamisation du port d'Abidjan. Avec ces investissements de l'État et des différents partenaires, le port d'Abidjan devient le pilier du commerce extérieur de la Côte d'Ivoire traitant à lui seul en moyenne, 90% des exportations et 80% des importations de la Côte d'Ivoire. Il génère 85% des recettes douanières de l'État ivoirien. Par ailleurs, il contribue au développement industriel de la Côte d'Ivoire en concentrant environ 60% des entreprises et unités industrielles sur son site. Le port d'Abidjan constitue également un maillon essentiel de la chaîne des transports. En favorisant le développement industriel et celui des transports, le port d'Abidjan participe à l'accroissement des richesses nationales avec la création de multiples emplois directs et indirects. Il crée

de la valeur ajoutée générée par la transformation des matières premières, les entrées et les économies de devises. Enfin, constituant la principale source des recettes douanières et en favorisant l'essor commercial, industriel et social, le port contribue au développement de la Côte d'Ivoire.

SOURCES ET RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Sources orales

| Noms et prénoms | Qualité | Date, heure et lieu de l'enquête | Thèmes abordés |
|--------------------|---|--|---|
| Moulod Jean-Michel | Ex-Directeur des ports autonomes de San Pedro et d'Abidjan. Député-Maire de Grand-Bassam | 14 septembre 2005, de 9h30 à 12h, mairie de Grand-Bassam | - Evolution des structures, - Rôle et place du port dans le développement de la Côte d'Ivoire, - Politiques de gestion du Port, |
| Mangly Alphonse | Directeur général des douanes | 18 mai 2008 de 10h 30 à 11h30 à la Direction Générale des douanes Abidjan-Plateau | - L'importance du port dans les recettes douanières. |
| Seka Charles | Cadre au Service Audit du PAA | 14, 15 et 16 novembre 2005 de 10h30 à 11h30 à l'ex-immeuble SAGA en zone portuaire | - L'importance du port dans les recettes de l'Etat. |
| Nabè Dominique | Cadre à la SITARAIL à la retraite | 15 Août 2006, 15-16h, Marcory | - L'importance de la SITARAIL dans le trafic du port |

Sources imprimées

Journaux officiels de la Côte d'Ivoire (JOCI)

Journal Officiel de Côte d'Ivoire 1971, 1972, 1973, 1978, 1980, 1992, 1993. Coupures conservées au Port Autonome d'Abidjan.

Bulletins et journaux

Fraternité Matin n°6395 du 5 février 1986.

Jeune Afrique économie hors-série, Côte d'Ivoire, cap sur l'an 2000, 1996, 578 p.

PAA-infos Magazine N°57, Juin-Juillet 2006, Abidjan, 32 p.

Port Autonome d'Abidjan, *Port Autonome d'Abidjan, 30 années au service de l'économie ivoirienne*, Abidjan, Inter Afrique Presse, 1980.

- *Port Autonome d'Abidjan, 45 ans*, Abidjan, Agence Africaine de Presse, 1995.
- *Port Autonome d'Abidjan, quarante-cinquième anniversaire*, 1996, Agence Africaine de Presse.
- *Port Autonome d'Abidjan, une référence en Afrique*, Agence Africaine de Presse, 1997.
- *Rapport d'activités 1997*, 1998, Abidjan, Agence Africaine de Presse.
- *Rapport d'activités 1998*, 1999, Abidjan, Agence Africaine de Presse.
- *Port Autonome d'Abidjan cinquantième anniversaire*, Agence Africaine de Presse, 2000.

Ouvrages et thèses

- Atlas régional des transports et des télécommunications dans la CEDEAO*, 2005, 39p.
- BCEAO, *Notes d'information et statistiques économiques N° 483-484* juillet /août septembre 1998, Dakar, Direction des statistiques économiques, 1998, 90p.
- BOURGEOIS L., 1983, *Evolution et dynamique de l'utilisation de l'espace industriel dans l'île de Petit-Bassam*, Abidjan, ORSTOM, 77p.
- COGNEAU D., MESPLE-SOMPS S., 2002, *L'économie ivoirienne, la fin du mirage ?* IRD, Paris, 98p.
- DEBRIE J. DE GUIO S., 2004, « Interfaces portuaires et compositions spatiales: instabilités africaines », *Autrepart* n°32, Paris, 2004, 20 p.
- MINAGRA, *l'agriculture ivoirienne à l'aube du XXIe siècle*, 1998, Abidjan, éd SARA, 308p., *plan directeur du développement agricole 1992-2015*, Abidjan, 1993, 166p.
- TOKPA L. J. 2010, *Mise en valeur et main d'œuvre africaine en Côte d'Ivoire coloniale (1893-1960)*, Thèse pour le Doctorat d'État, Université de Cocody, 1074p.