

**LE JAPON ET LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES
ROUTIÈRES ET PORTUAIRES EN CÔTE D'IVOIRE (1982-2023)**, Adjoua
Marie-France KOUAME, N'dri Laurent KOUAKOU (Université Alassane
Ouattara RCI)

mfkouame11@gmail.com

Résumé

La situation économique alarmante des années 1980, malgré la mise en place des Plans d'Ajustement Structurel (PAS) amène le gouvernement ivoirien à solliciter l'appui des pays développés en général et celui du Japon en particulier. Ce pays a mis à la disposition de la Côte d'Ivoire dans le cadre de l'Aide Publique au Développement (APD), des fonds non-remboursables et remboursables pour le développement économique et social, notamment des infrastructures routières et portuaires. L'objectif de cet article est de mettre en exergue les réalisations nippones dans le secteur des infrastructures économiques ivoiriennes. Dans quelle mesure, l'aide du Japon aux infrastructures routières et portuaires contribue-t-elle à l'essor économique ivoirien ? Pour répondre à cette préoccupation, une revue de la littérature a été faite. Celle-ci est limitée d'autant plus qu'elle a occupé rarement les chercheurs. Pour traiter ce sujet, une approche de collecte des données qualitatives a été utilisée. Ainsi, le croisement, le recoupement et la confrontation des informations recueillies des sources imprimées, des ouvrages, des mémoires, des thèses et des articles sur la question ont été le maillon essentiel de la méthode de traitement utilisée.

Mots clés : Aide, Côte d'Ivoire, infrastructures routières et portuaires, Japon

**JAPAN AND THE DEVELOPMENT OF ROAD AND PORT
INFRASTRUCTURES IN CÔTE D'IVOIRE (1982-2023)**

Abstract

The economic situation was alarming in the 1980s, despite the introduction of the SAPs. It was against this backdrop that the Ivorian government sought support from developed countries in general, and Japan in particular. As part of its Official Development Assistance (ODA), Japan provided Côte d'Ivoire with non-repayable and repayable funds for economic and social development, in particular road and port infrastructure. The aim of this article is to highlight Japan's achievements in the Ivorian economic infrastructure sector. To what extent does Japan's support for road and port infrastructure contribute to Ivorian economic growth? To answer this question, we conducted a literature review. This is limited, especially as it has rarely occupied the researchers. To address this issue, a qualitative data collection approach was used. Cross-referencing, cross-checking and comparing information gathered from printed sources, books, dissertations, theses and articles on the subject was the essential link in the processing method used.

Keywords: Aid, Côte d'Ivoire, road and port infrastructure, Japan

Introduction

À l'origine, le concept d'infrastructure a été utilisé dans le domaine du génie civil, puis dans l'urbanisme. Le dictionnaire généraliste définit le terme d'infrastructure par l'ensemble des travaux relatifs à un ouvrage, ou par l'ensemble des installations nécessaires à la vie courante et à l'activité économique. Selon A. Hirschman (1958, p. 8), les infrastructures sont définies comme des biens et services qui rendent possible l'activité productive au sein d'une économie donnée. De ce fait, une distinction est établie entre les infrastructures sociales dont le rôle est de protéger et développer le capital humain¹ et les infrastructures économiques qui concernent directement le processus économique productif. Les infrastructures économiques se définissent comme un ensemble d'éléments interconnectés qui fournissent des ouvrages publics à caractère économique tels que les routes et ponts, les ports, les aéroports, les barrages hydroélectriques, les voies ferrées et bien d'autres équipements. A. Hirschman (1958, p. 9) retient les infrastructures de transport comme capital. Il l'affirme en ces termes que :

In its widest sense, it includes all public services from law and order through education and public health to transportation, communication, power and water supply as well as agricultural overhead capital as irrigation and drainage systems. The hard 'core' of the concept can probably be restricted to transportation and power.

Les infrastructures de transport peuvent être définies par l'ensemble des installations qui permettent la circulation et l'utilisation des différents moyens de transport. Le développement économique contemporain de la Côte d'Ivoire a pour principale cause la mise en place d'une infrastructure routière et portuaire étroitement liée à la colonisation française au XX^{ème} siècle (A-M. Cotten, 1985, p. 87). Au cours de la seconde moitié du XX^{ème} siècle, les infrastructures de transports se sont développées et consolidées sur le territoire ivoirien. Elles assurent l'essor économique du pays, État indépendant depuis 1960. Avec l'appui des bailleurs de fonds tels que la Banque Africaine de Développement (BAD), la Communauté Économique Européenne (CEE), la Banque Mondiale, du Fonds Monétaire International (FMI) et de la France, le gouvernement ivoirien a entrepris des projets de construction et d'entretien des infrastructures de transport, notamment routières et portuaires. Confrontée à une crise économique dès 1980, la Côte d'Ivoire, avec la mise en place des Plans d'Ajustement Structurel (PAS), sollicite l'aide d'autres pays partenaires dont le Japon pour assurer l'entretien et la construction de ces infrastructures. L'intérêt de cette étude est de montrer la contribution du Japon au développement des infrastructures de transport de 1982 à 2023. L'année 1982

¹ Éducation, santé et services sociaux.

marque le premier prêt du Japon à la Côte d'Ivoire destiné à l'entretien routier. Quant à l'année 2023, elle marque l'inauguration du terminal céréalier du port d'Abidjan. Dans quelle mesure, l'aide du Japon aux infrastructures routières et portuaires contribue-t-elle à l'essor économique ivoirien ? Autour de cette question centrale, gravitent d'autres interrogations : pourquoi ce pays accepte-t-il d'intervenir dans les infrastructures de transports ? Et comment s'y prend-il ? L'objectif de cet article est de mettre en exergue les réalisations nippones dans ce secteur des infrastructures économiques ivoiriennes.

Pour répondre à de telles préoccupations, une revue de la littérature a été faite. Celle-ci est limitée d'autant plus qu'elle a occupée rarement les chercheurs. Aussi, ce travail est une contribution pour une meilleure connaissance de l'appui du Japon au développement des infrastructures routières et portuaires en Côte d'Ivoire de 1982 à 2023. Cette réflexion est une analyse des moyens, des techniques et des stratégies mis en place par l'Empire du Soleil Levant pour soutenir l'État de Côte d'Ivoire dans la politique de développement des infrastructures économiques. Pour traiter ce sujet, une approche de collecte des données qualitative a été utilisée. Ainsi, le croisement, le recoupement, la confrontation des informations recueillies des sources imprimées, des ouvrages, des mémoires, des thèses et des articles sur la question ont été le maillon essentiel de la méthode de traitement utilisée. De même, ce travail étant au carrefour de plusieurs disciplines, le recours à l'interdisciplinarité a été fait. En plus de cela, les travaux et études récentes et anciennes relatives aux thématiques traités dans cet article ont été mobilisés. Le dispositif de démonstration s'appuie sur trois axes. Le premier axe aborde l'historique de l'aide japonaise à la Côte d'Ivoire tout en revenant sur les mobiles du Japon à soutenir le développement des infrastructures économiques, tandis que le second axe présente et analyse les actions du Japon en faveur du secteur routier et portuaire. Aussi, une attention a-t-elle été portée sur le bilan de cette forme d'aide en Côte d'Ivoire de 1982 à 2023.

1. Contexte de la sollicitation et la conception du Japon à soutenir les infrastructures économiques des pays en voie de développement

Dans la première partie de cette réflexion, il s'agit d'évoquer l'appel du Japon par la Côte d'Ivoire et la conception nipponne à soutenir les infrastructures économiques des pays en voie de développement.

1.1. Contexte de la sollicitation du Japon par la Côte d'Ivoire

En accédant à l'indépendance, la Côte d'Ivoire disposait de véritables infrastructures économiques héritées de la colonisation. Il s'agit, en général, des infrastructures de communication (les infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires) et des infrastructures hydroélectriques. Toutefois, ces œuvres ont été réalisées dans un esprit colonial, donc insuffisantes et parfois peu adaptées aux besoins du pays. C'est pour corriger ces imperfections que l'État ivoirien a mis en place de vastes programmes de construction et de développement

des infrastructures économiques sur l'ensemble du territoire. Des investissements importants dans le domaine des infrastructures économiques sont engagés. Avec à sa tête le président, Félix Houphouët-Boigny, le pays se dote d'une vision de développement par un plan décennal et des plans quinquennaux.

Cette dynamique avait été qualifiée de « miracle ivoirien » quand l'économiste égyptien Samir Amin parlait plutôt de « croissance sans développement » vu sa forte dépendance extérieure. Plusieurs chocs externes et internes, à partir des années 1980, déstructurent l'économie et interrompent par conséquent le processus de développement engagé par l'État. Il faut noter qu'à partir de 1980, la Côte d'Ivoire est admise au programme d'APD du Japon et fait de lui un nouveau pays donateur (F. Vole, 2007, p. 32). L'APD renforce la coopération entre les deux peuples. Ce pays a mis à la disposition de la Côte d'Ivoire dans le cadre de l'APD, des fonds non-remboursables pour la réalisation d'infrastructures de développement économique et social, ainsi que pour l'acquisition de matériels (don général et don hors-projet) et des fonds remboursables pour la construction de routes, l'ajustement sectoriel agricole et le rééchelonnement de la dette. Cet appui, de par la diversité, a été d'une grande utilité publique pour la Côte d'Ivoire. L'aide japonaise vise les infrastructures économiques, notamment celles routières et portuaires à partir de 1982. Ceci étant, qu'est-ce qui justifie l'aide du Japon aux infrastructures routières et portuaires en Côte d'Ivoire ?

1.2. Motifs de l'aide du Japon à la réalisation des infrastructures économiques en Côte d'Ivoire

L'absence ou l'insuffisance d'infrastructures économiques influe profondément sur les problèmes des pays en voie de développement. Cette situation est attestée par l'explosion démographique, l'afflux de population dans les zones urbaines, la détérioration des conditions de vie en ville et l'appauvrissement des zones rurales (A. Hirschman, 1964, p. 45). Les dommages humains et matériels provoqués par les catastrophes naturelles, notamment les inondations ou les séismes, ainsi que la dégradation du cadre de vie causée par les conflits armés, tous les problèmes des pays en voie de développement sont exacerbés par une infrastructure économique déficiente. Certaines nations, qui ont su se doter d'une infrastructure économique, comme Singapour et la République de Corée, ont connu un remarquable essor économique, salué comme le « *miracle de l'Asie du Sud-Est* ». Elles se sont par conséquent émancipées de l'aide et poursuivent leur croissance. L'établissement d'une infrastructure économique contribue au développement socio-économique et à la protection de l'environnement, et procure de grands avantages, ainsi qu'à l'amélioration de la qualité de vie des populations (JICA, 2003, p. 37).

S'appuyant sur les résultats obtenus grâce aux techniques employées pour instaurer sa propre infrastructure économique et le mode de développement économique qui lui a permis de devenir un pays industrialisé dans la période de

reconstruction après la Deuxième Guerre Mondiale, le Japon fournit aux pays en voie de développement une aide axée sur la mise en place d'une infrastructure économique, afin de les aider dans leur processus développement.

2. L'aide japonaise au développement des infrastructures routières et portuaires (1982-2023)

Il s'agit d'analyser les actions du Japon en faveur de la Côte d'Ivoire dans sa politique de développement des infrastructures économiques. L'accent est mis sur les infrastructures routières et portuaires.

2.1. Entretien des routes et équipement des ports de pêche grâce à la contribution japonaise 1982-2011

2.1.1. Entretien des routes par le Japon (1982-1989)

Le Président Houphouët-Boigny a compris tôt que le secteur des transports constitue le moteur de la régulation des échanges urbains, interurbains et internationaux. Bien plus, il est un adjuvant² pour l'accélération des flux commerciaux, vecteurs du développement économique et social. Les statistiques de 1993 montrent que le secteur des transports engendre un flux d'activités économiques représentant près de 14 % du Produit National Brut (PNB) (Y. Bini et G-P. Nouama, 1994, p. 20). Ce secteur est un levier de premier ordre dans l'économie de la Côte d'Ivoire. C'est pourquoi, les efforts consentis dans ce secteur sont des plus importants. En effet, sous la houlette du président Houphouët-Boigny, l'État n'a ménagé aucun effort pour engager de vastes programmes d'investissements routiers qui ont conduit à la réalisation de plus de 45 000 km de routes bitumées³. Cet effort représente une masse d'investissement de plus de 1 200 milliards de francs CFA (Y. Bini et G-P. Nouama, 1994, p. 20). Ces sacrifices placent le pays en première position dans le domaine routier en Afrique subsaharienne. Chaque année, le gouvernement, soucieux de maintenir le réseau routier dans un état de praticabilité suffisant, engage d'importants moyens financiers⁴ pour la réalisation de programmes d'entretien courants et périodiques. Ainsi, des dispositifs structurels et des ressources matérielles et humaines sont-ils mis en place pour soutenir l'action des pouvoirs publics dans le domaine. Après une étude menée par le ministère ivoirien des Travaux Publics et la Direction Centrale des Grands Travaux (DCGTx) (actuel Bureau National d'Études Techniques de Développement : BNETD), en collaboration avec la Banque

² Qui renforce l'action d'un produit.

³ Ministère ivoirien de l'Économie et des Finances, *La Côte d'Ivoire en chiffres*, éditions 1996-1997, p 5.

⁴ Les efforts financiers du gouvernement pour l'entretien routier se présentaient comme suit sur cinq années : 1985 (11 milliards F CFA) ; 1986 (14,5 milliards F CFA) ; 1987 (14,4 milliards F CFA) ; 1988 (11,344 milliards F CFA) et 1989 (11,422 milliards F CFA) (Y. Bini et G-P. Nouama, 1994, p. 20).

mondiale, il a été mis en évidence que les besoins budgétaires annuels pour assurer un entretien régulier et correct s'élevaient à 14 milliards de francs CFA que la Côte d'Ivoire s'est engagée à débloquer en vue de la réalisation de 4 200 km de rechargement, 150 000 km de reprofilage et la pose de plusieurs ouvrages d'assainissement routier.

La mévente des produits agricoles et la baisse subséquente des recettes publiques ont constitué malheureusement un frein à la réalisation de cet engagement. Malgré la crise économique difficile qui perdure, le gouvernement continue de déployer des efforts non négligeables pour maintenir le niveau d'investissement en travaux neufs qui favorisent la réalisation de bitumage des axes routiers à taux de rentabilité convenable. Et ceci, avec le concours d'organismes extérieurs comme la Banque mondiale, la Banque Africaine de Développement (BAD) et plusieurs banques commerciales comme le Fonds de Coopération Économique d'Outre-mer (OECF)⁵ qui ont compris le rôle prépondérant de la route, moteur de tout développement économique et social. Dans le cadre de ce programme, les gouvernements japonais et ivoirien ont fait l'Échange de Notes portant sur un prêt⁶, le premier d'ailleurs du Japon à la Côte d'Ivoire, d'un montant de 5,5 milliards de yens, soit environ 13,5 milliards de francs CFA⁷. Ce prêt, de type projet⁸, était destiné à l'achat de matériels pour l'entretien des routes. Avec un taux d'intérêt de 4,25 %, ce prêt est remboursable en 25 ans dont 7 ans différés. Ainsi, dès que le crédit a été accordé, un appel d'offres fut lancé et l'offre la plus alléchante était venue des firmes japonaises *Komatsu* et *CITOH* qui dès 1985 ont livré le premier lot d'équipements à la Côte d'Ivoire. Il était constitué de 45 bulldozers et de 25 chargeuses sur pneumatique. Il s'agit d'engins lourds de travaux publics fournis par les firmes japonaises *Komatsu* et *CITOH*, spécialisées dans la fabrication et le commerce de ce genre d'équipements. Ces équipements du premier lot ont été officiellement remis au ministre ivoirien des Travaux Publics de l'époque, M. Ange François Barry-

⁵ Fondé le 16 mars 1961, l'OECF est un organisme à statut particulier dont les objectifs furent de la coopération économique du Japon avec les pays en voie de développement ainsi que la stabilité de ces pays qui passe par l'amélioration de l'infrastructure sociale et économique (N. Kouakou, 2012, p. 453).

⁶ Les prêts japonais sont assortis d'un taux d'intérêt bas sur une longue période. Le Japon prête aux gouvernements, aux institutions gouvernementales, ou autres organisations éligibles dans les pays en voie de développement (F. Vole, 2007, p. 22).

⁷ Ministère ivoirien des Affaires Étrangères, *Relations Côte d'Ivoire-Japon*, édition 1999, p. 30.

⁸ Le prêt projet est l'un des différents emprunts disponibles dans le cadre de l'Aide Publique au Développement du Japon pour les pays en voie de développement. Le prêt projet est destiné à l'achat d'équipements, biens et services pour la population, ou encore à financer des projets d'infrastructures de grandes envergures tel que les routes, les centrales électriques, les usines, les canalisations des eaux usées (F. Vole, 2007, p. 22-23).

Battesti en présence de l'Ambassadeur du Japon en Côte d'Ivoire Katsuhiro Ichioka (photo ci-dessous).

Photo : Ange Barry-Battesti, (au centre) et Katsuhiro Ichioka, lors de la remise officielle des engins destinés à l'entretien routier.



Source : Archives de Fraternité-Matin, *Relation Côte d'Ivoire-Japon*, les dons du Japon, 1985.

Le second lot d'équipements a été livré en 1988, c'est-à-dire trois ans après le premier lot. Ce dernier lot était composé de 80 niveleuses, de 35 auto-compacteurs, de 200 camions de type différent ainsi que de trois porte-chars et sept porte-engin⁹ destinés au vaste programme d'amélioration de l'infrastructure routière qu'entreprendait le gouvernement ivoirien.

Dans sa politique d'appui à une croissance économique durable, la JICA accorde une importance capitale à la mise en place des infrastructures de base dans le but d'améliorer l'environnement urbain. Cet appui mobilise à la fois l'aide financière non remboursable et la coopération technique pour une meilleure amélioration du réseau de transport, de l'aménagement du territoire et des outils de planification y compris les infrastructures de données spatiales et les technologies de l'information et de la communication.

⁹ Archives de Fraternité-Matin, *Relations Côte d'Ivoire-Japon*, les dons du Japon, 1985.

Il s'agit d'aménager les infrastructures urbaines d'Abidjan et celles liant la ville d'Abidjan avec l'extérieur telles que les corridors internationaux, le port en vue de consolider les bases de la croissance économique nationale et sous-régionale.

2.1.2. Fourniture de matériel au port de pêche d'Abidjan et la rénovation du port de pêche de San-Pedro par le Japon (1990-2011)

La contribution du Japon aux infrastructures portuaires en Côte d'Ivoire intéresse les ports de pêche d'Abidjan et de San Pedro. Cette contribution se réalise à travers une aide-non remboursable appelée « *fonds pour la pêche* ». Avant d'énumérer et d'analyser les actions nippones, il y a lieu de décrire le contenu du fonds pour la pêche du Japon.

2.1.2.1. À quoi répond le fonds japonais pour la pêche ?

Cette forme d'aide est destinée à stimuler toutes les activités pour le développement de la pêche, des industries liées au secteur de la pêche dans les pays en voie de développement. Il s'agit d'une subvention appelée « *fonds pour la pêche* » qui consiste à fournir les fonds pour la coopération avec les projets relatifs à la pêche tels que la construction des centres de formation de pêche, des bateaux de pêche, des ports de pêche, des équipements portuaires et des centres de recherche sur la pêche¹⁰. Pour faire face aux problèmes alimentaires sérieux et croissants qui sont une préoccupation évidente pour eux, les pays en voie de développement cherchent non seulement à augmenter leur production agricole, mais aussi attachent une importance croissante à la promotion de la pêche en développant et en mettant en valeur les ressources maritimes comme source de protéine. Cependant, dans la plupart des cas, les pays en voie de développement souffrent du manque de capital, de technologie et d'expérience pour promouvoir la pêche et développer l'industrie de pêche, et ils sont souvent incapables de développer et d'exploiter les ressources disponibles. Comme le Japon dispose d'une technologie de première classe au niveau mondial et d'expérience dans ce domaine, il est souvent sollicité pour la coopération des projets de développement de la pêche¹¹. C'est un geste signifiant, que d'offrir la coopération financière non-remboursable dans ces projets pour répondre à de telles sollicitations, puisque cette coopération contribue non seulement au développement économique et social de ces pays, mais aussi aide à maintenir et à renforcer une relation amicale dans leurs industries de pêche.

De nombreux pays en voie de développement cherchent la voie juste pour le développement de leur industrie de pêche, mais certains souffrent d'un manque d'expérience. Dans ces cas-là, la politique du Japon est d'obtenir d'abord des

¹⁰ Archives du ministère des Affaires Étrangères ivoirien, *Coopération Côte d'Ivoire-Japon*, les aides à la Côte d'Ivoire, 1999.

¹¹ Archives de Fraternité-Matin, *Relations Côte d'Ivoire-Japon*, les dons du Japon, 1985.

connaissances approfondies sur les conditions réelles de l'industrie de pêche dans ces pays. En tenant compte du niveau de technologie de l'industrie de pêche dans les pays en voie de développement, le Japon s'efforce d'offrir une coopération pour des projets qui conviennent particulièrement à chaque zone spécifique, et par la suite contribue directement à la promotion à l'industrie de pêche dans ces pays. L'aide fournie par le Japon dans le cadre de ce programme comprend le fonds nécessaire pour la fourniture des équipements et des matériels pour la promotion de l'industrie de pêche (c'est-à-dire, les matériels de pêche, réfrigérateurs simples, machines à fabriquer des glaçons, camions frigorifiques), des équipements et matériels pour la recherche du poisson, des moteurs hors-bord, des bateaux pour la formation à la pêche, des bateaux de surveillance de la pêche, et le fonds pour la construction des installations et équipements tels que les écoles de formation de pêche, les centres d'industrie maritime, les stations de recherche, les fermes de poissons et les centres d'industrie de la pêche (N. Kouakou, 2012, p. 345).

2.1.2.2. Du matériel pour le port de pêche d'Abidjan (1990-1993)

Le 17 janvier 1990, date de l'Échange de Notes entre les deux gouvernements, le Japon a apporté une contribution au port de pêche d'Abidjan. Il s'agit d'une aide globale de 256 millions de yens, soit 691,2 millions de francs CFA, destinée à la construction d'un bâtiment frigorifique ainsi qu'à l'acquisition de véhicules, de bacs, d'installations pour les contrôles sanitaires des produits halieutiques et d'ordinateurs pour le laboratoire de la direction des pêches du Port Autonome d'Abidjan (PAA)¹². Ce laboratoire doit servir à recevoir, conditionner, contrôler, et stocker les produits de pêche. Le but est de faire en sorte que le poisson, les crevettes ou les crabes arrivent sur les marchés en bon état. Le contrôle porte aussi bien sur les produits d'exportation que sur ceux destinés à la consommation ivoirienne. Outre le port de pêche d'Abidjan, le port de pêche de San-Pedro a bénéficié de l'appui nippon.

2.1.2.3. Rénovation et l'équipement du port de pêche de San-Pedro (1994-2011)

Établissement public à caractère industriel et commercial et situé au sud-ouest de la Côte d'Ivoire, le port de San-Pedro¹³ fonctionne grâce aux taxes perçues sur les marchandises, les navires et les quais. Le port Autonome de San-Pedro dispose d'un plan d'eau de quarante hectares, d'un parc à bois de 55 000 m², d'une

¹² Archives de Fraternité-Matin, *Relations Côte d'Ivoire-Japon*, les réalisations japonaises en Côte d'Ivoire, 1998.

¹³ Le port de San Pedro a été mis en chantier en 1968 et ouvert au trafic le 12 juillet 1971. Les travaux ont été réalisés par un *consortium franco-hollando-allemand*. Cette construction a entraîné l'abandon du *Wharf* de Sassandra construit en 1938, le dernier *Wharf* construit en Côte d'Ivoire. Son rôle est de désenclaver la région du Sud-Ouest du pays et de désengorger le port d'Abidjan.

jetée principale de 265 mètres de long, de deux postes à quai, d'un port minéralisé et d'un port de pêche.

C'est ce dernier qui intéresse la coopération japonaise. Dans le cadre de la coopération économique avec le Japon, la Côte d'Ivoire a bénéficié d'une aide financière non-remboursable pour la rénovation et l'équipement du port de pêche de San-Pedro. Ce projet de rénovation de ce port de pêche a fait l'objet de deux Échanges de Notes signés respectivement les 14 novembre 1994 et 14 juillet 1995 pour un montant total de 1,230 milliards de yens, soit environ 6,15 milliards de francs CFA¹⁴. Il s'agit de faciliter, par ce projet de rénovation, l'approvisionnement en produits halieutiques de la population de Côte d'Ivoire et de développer la pêche côtière par la construction des installations portuaires. La première phase, d'un coût de 752 millions de yens, soit 3,76 milliards de francs CFA, a permis la réhabilitation et la construction d'un quai de pompage, d'une voie inclinée pour la réparation des pirogues, d'une aire de réparation de filets de 600 m², d'un atelier de réparation de 100 m² d'un hangar de déchargement de 500 m². Quant à la deuxième phase, elle était d'un coût de 478 millions de yens (2,39 milliards de francs CFA). Elle a consisté en la fourniture d'équipements pour l'aménagement et l'amélioration des installations existantes destinées à la conservation des produits de pêche. Les installations de conditionnement des produits du port de pêche de San-Pedro comportent entre autres une fabrique de glace bâtie sur une superficie de 149 m² avec une capacité de production de 10 tonnes de glace en paillette par jour stockées dans deux silos¹⁵ à glace de dix tonnes chacun. Les bâtiments d'entrepôt frigorifiques construits sur une superficie de 138 m² pour conserver à moins cinq degré huit tonnes de produits halieutiques rangées dans les caisses disposées à l'intérieur de l'entrepôt. Le Premier ministre Daniel Kablan Duncan, qui a assisté à la cérémonie d'ouverture du port de pêche de San-Pedro rénové, a mentionné que « le nouveau port de pêche permettra de diversifier le trafic du port autonome de San-Pedro qui bénéficiera également d'activités connexes telles que les industries de conservation, de transformation et de distribution de produits halieutiques »¹⁶.

En définitive, la coopération japonaise a contribué au développement des ports de pêche en Côte d'Ivoire, par l'équipement du laboratoire de la direction du port de pêche d'Abidjan et surtout par la rénovation et l'équipement du port de pêche de San-Pedro. C'est un montant total de 14,86 milliards de francs CFA qui a été investi par le Japon dans ce domaine de la pêche pour atteindre l'objectif fixé, c'est-à-dire développer de l'activité de pêche en Côte d'Ivoire pour assurer l'autosuffisance en produits halieutiques et créer des emplois. Malheureusement avec le coup d'État de décembre 1999 et les événements de 2002 qui ont contribué

¹⁴ Ministère ivoirien des Affaires Étrangères, *Relations Côte d'Ivoire-Japon*, édition 2000, p. 24.

¹⁵ Réservoirs de grande capacité pour stocker les récoltes.

¹⁶ Archives de Fraternité-Matin, *Relations Côte d'Ivoire-Japon*, les réalisations du Japon, 1998.

à la partition du pays en deux, le Japon a suspendu sa coopération économique avec la Côte d'Ivoire. Ainsi, aucune action n'a été entreprise de 1999 à 2011. Après la fin de la crise en 2011, l'État ivoirien a abordé la reconstruction post-crise en mettant en place le Plan National de Développement (PND)¹⁷ en 2012 avec le soutien des partenaires multinationaux et bilatéraux dont le Japon.

2.2. L'appui du Japon au Plan National de Développement (PND) post-crise de l'État ivoirien (2012-2023)

Après la fin de la crise en 2011, l'État de Côte d'Ivoire a abordé la reconstruction post-crise dans tous les secteurs d'activités économiques avec le soutien des partenaires dont le Japon. L'intervention du Japon implique divers domaines dont les infrastructures de transports avec la construction des échangeurs et d'un terminal céréalière au port d'Abidjan.

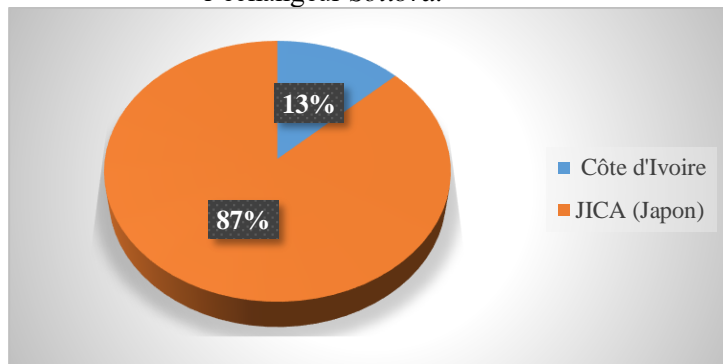
2.2.1. La construction de l'échangeur de l'amitié ivoiro-japonaise, une réponse aux embouteillages 2012-2016

Dans sa politique d'appui à une croissance économique durable, le Japon, à travers la JICA, accorde une importance capitale à la mise en place des infrastructures de base dans le but d'améliorer l'environnement urbain. Cet appui mobilise à la fois l'aide financière non remboursable et la coopération technique pour une meilleure amélioration du réseau de transport, de l'aménagement du territoire et des outils de planification y compris les infrastructures de données spatiales et les technologies de l'information et de la communication. Il s'agit d'aménager les infrastructures urbaines d'Abidjan. Pour une circulation fluide dans la capitale économique, le projet construit l'échangeur au niveau du carrefour dit « *Solibra* » en deux phases¹⁸. La phase 1 consiste à la construction de deux bras (passages supérieurs). Cette première phase est d'un coût de 32,5 milliards de francs CFA, répartis entre la JICA pour un montant de 28,2 milliards de francs CFA, soit 87 % et l'État de Côte d'Ivoire, pour 4,3 milliards de francs CFA, soit 13 % (K. Anoh, 2109, p. 2) (figure ci-dessous).

¹⁷ Après une décennie de crise socio-politique caractérisée par un marasme économique, la Côte d'Ivoire a adopté en mars 2012 un Plan National de Développement (PND) 2012-2015 qui trace les sillons de l'émergence du pays à l'horizon 2020. Le Plan National de Développement s'articule autour de cinq résultats stratégiques: (i) les populations vivent en harmonie dans une société sécurisée dans laquelle la bonne gouvernance est assurée; (ii) la création de richesses nationales est accrue, soutenue et les fruits de la croissance répartis dans l'équité ; (iii) les populations, en particulier les femmes, les enfants et autres groupes vulnérables, ont accès aux services sociaux de qualité dans l'équité ; (iv) les populations vivent dans un environnement sain et un cadre de vie adéquat et ; (v) le repositionnement de la Côte d'Ivoire sur la scène régionale et internationale est effectif (RCI, 2015, p. 6).

¹⁸ Il faut noter que ce projet a été annoncé en janvier 2014 lors de la visite du premier ministre japonais Shinzo ABE en Côte d'Ivoire.

Figure : Les contributions du Japon et de la Côte d'Ivoire à la réalisation de l'échangeur *Solibra*.



Source : Diagramme réalisé à partir des données ci-dessus.

Le diagramme ci-dessus présente les proportions de contribution du Japon et de la Côte d'Ivoire à la réalisation de l'échangeur du carrefour « *Solibra* ». À travers ce graphique, on retient que la Côte d'Ivoire contribue au financement des projets de construction des infrastructures économiques même si cette contribution est faible.

Dans le cadre du projet d'aménagement de l'Échangeur de l'Amitié ivoiro-japonaise, le Japon a octroyé, le 08 janvier 2019 à Abidjan, 25,135 milliards de francs CFA à la Côte d'Ivoire, en vue du financement de la phase 2 dudit projet (M. Appena, 2019, p. 3). Les Échanges de Notes ont été signés par le ministre ivoirien des Affaires Étrangères, Marcel Amon-Tanoh, et l'ambassadeur japonais, Hideaki Kiramitsu. Selon le ministre des Affaires Étrangères, cet appui du gouvernement japonais, qui contribue à la mise en œuvre d'un vaste chantier de reconstruction, d'équipement et de développement d'infrastructures, traduit le dynamisme de la coopération entre la Côte d'Ivoire et le Japon. Cette deuxième phase permet d'ajouter à l'Échangeur un troisième passage supplémentaire en hauteur dans le sens de Marcory-Treichville. Cet Échangeur vise à atténuer considérablement les embouteillages entre l'aéroport et le Plateau. Cela permet davantage de fluidité sur le Boulevard Valéry Giscard d'Estain et de soutenir la reconstruction de la Côte d'Ivoire en la dotant d'infrastructures de qualité. En plus de l'échangeur du carrefour *Solibra*, le Japon envisage le financement de la construction de trois autres échangeurs à trois carrefours du boulevard François Mitterrand dans la commune de Cocody. Financés à titre de prêt à hauteur d'environ 80,7 milliards de francs CFA, ces infrastructures vont permettre de soulager les congestions sur cet axe routier, « C'est au vu de la fréquentation de ce boulevard que nous prévoyons d'utiliser la méthode de construction accélérée des échangeurs qui consiste à pré fabriquer en partie en usine les pièces en acier des ponts, et les assembler sur le chantier » (M. Appena, 2019, p. 3). Outre la construction des échangeurs dans la ville d'Abidjan, le Japon décide d'équiper le

Port Autonome d'Abidjan en finançant la construction d'un terminal céréalier performant.

2.2.2. Le Japon construit un terminal céréalier au Port autonome d'Abidjan (2016-2023)

Dans l'objectif de propulser l'économie ivoirienne à travers une redynamisation du PAA, le Japon décide de construire un terminal céréalier. L'objectif visé par le Japon, à travers cette contribution, est de garantir la stabilité de l'approvisionnement des denrées alimentaires. Ce projet vise l'accroissement des capacités de manutention des marchandises du PAA par la construction de nouveaux postes d'amarrage céréaliers et d'une aire de stockage. Il permet au PAA de faire face à l'accroissement de cargaisons de produits céréaliers et contribue ainsi au développement économique de la Côte d'Ivoire et de la sous-région ouest-africaine. Ce terminal céréalier rend le PAA plus compétitif des ports de la sous-région. Ce terminal peut accueillir des navires transportant entre 40 000 à 50 000 tonnes de vrac alimentaires, contre 30 000, soit une augmentation de 17 %¹⁹. Le terminale doit jouer un rôle capital en matière de sécurité alimentaire, tant pour la Côte d'Ivoire que pour les pays de l'*interland*²⁰ dont les besoins en produits céréaliers vont sans cesse croissant. D'un montant de 59 milliards de francs CFA, sur financement du Japon à travers l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA), le nouveau terminal est construit sur 9,5 hectares avec 700 mètres de linéaires de quai et d'une profondeur en eau variant entre 13 et 14 mètres. Ce financement, qui a fait l'objet d'un premier accord en mars 2017, est un prêt concessionnel avec un taux d'intérêt de 0,1 % pour une maturité de 40 ans dont 10 ans de différés, et fait partie des grands projets prévu par le PND 2016-2020²¹. La partie ivoirienne était représentée par Marcel Amon-Tanoh, ministre des Affaires Étrangères et Kawamura Hiroshi, Ambassadeur du Japon pour la partie japonaise. Sur le plan technique, le projet consiste en :

- La construction du nouveau quai Ouest de 14 m (450 m) ;
- La construction du nouveau quai Nord de 13 m (250 m) ;
- Des travaux de dragage pour assurer 14 m de profondeur pour le nouveau quai ouest et -13 m de profondeur pour le nouveau quai Nord ;
- Au Remblai de zone du terminal (9,5 ha) ;
- La construction d'un nouveau quai Sud de 10 m pour les remorqueurs et les bateaux-pilotes (310 m);

¹⁹ République de Côte d'Ivoire, 2018, *L'étude de conception détaillée du projet de construction du terminal céréalier au port d'Abidjan*, Abidjan, p. 15.

²⁰ Burkina Faso, Mali et Niger.

²¹ Le PND 2016-2020 vise à promouvoir le développement de la coopération internationale, l'intégration régionale et le rayonnement de la Côte d'Ivoire.

- La construction du mur de soutènement et revêtement pour la route d'accès (50 m) et une bitte d'amarrage ;
- Des Installations de drainage, alimentation en eau, éclairage et fourniture électrique incluant ;
- L'éclairage de zone avec raccordements (y compris le transformateur) ;
- La construction d'un bâtiment de la tour de garde pour la capitainerie (5 niveaux avec une superficie de 1 400 m² pour un espace de bureau) (République de Côte d'Ivoire, 2018, p. 345).

La réalisation d'entrepôts offre aux opérateurs économiques des capacités de stockage en zone sous-douane, avec des équipements de manutentions modernes et performants. Cette aide nipponne a été le fait de la JICA et de l'OECF, les deux principaux organes d'exécution de la politique d'aide japonaise dont le but est d'accompagner la Côte d'Ivoire au développement. Ce terminal céréalier a été inauguré en mai 2023. Cet objectif fut-il atteint ? Quel bilan peut-on dresser de l'aide que la Côte d'Ivoire a perçu du Japon dans le domaine des infrastructures de transport ?

3. Efficacité de l'apport du Japon aux infrastructures routières et portuaires en Côte d'Ivoire

L'aide japonaise aux infrastructures de transport est théoriquement destinée à promouvoir le développement économique et social. Cependant, les incidences ne sont pas moins inquiétantes. Elle n'a pas atteint leur objectif principal, celui de sortir la Côte d'Ivoire du sous-développement. Dans un premier temps, l'analyse porte sur l'impact de l'apport du Japon aux infrastructures routières et portuaires et secundo, évoquer les limites de cette aide.

3.1. Impact de la contribution japonaise

Le matériel acheté par le prêt de 5,5 milliards de yens, soit 13,5 milliards de francs CFA, a permis d'assurer de façon permanente la réhabilitation et la conservation du patrimoine routier ivoirien. Cet entretien et la réhabilitation des routes ivoiriennes facilite l'écoulement des produits de traite tels le café, le cacao, l'hévéa et le coton de même que les produits vivriers de grande consommation comme le manioc, l'igname, la banane plantain, le taro et le riz vers les grandes villes, ainsi que le désenclavement des zones reculées. L'entretien des routes améliore le transport terrestre et permet aux véhicules d'être en bon état. L'entretien des routes a par ailleurs des conséquences sociales, car l'amélioration de l'état des routes permet d'évacuer les malades de la campagne vers la ville. Il favorise le développement des régions et facilite le déplacement des agents économiques d'un lieu à l'autre sans aucun obstacle. Les infrastructures routières permettent de répondre à un besoin fondamental que nécessite l'activité économique qui est la mobilité des facteurs de production. F. Plassard (2003, p. 45) dit en ce sens que « cette soif de mobilité, ce besoin d'aller toujours vers un ailleurs sans doute meilleur, que l'on retrouve dans toutes les sociétés, a poussé les

hommes à imaginer sans cesse de nouveaux moyens de transport qui leur permettent d'aller plus vite et donc plus loin ». En effet, la mobilité qu'offrent les infrastructures routières constitue un élément indispensable du développement économique impliquant des restructurations spatiales et des coûts pour la collectivité qu'il convient d'inclure dans les choix publics. Intrinsèquement, les infrastructures routières constituent une activité à forte intensité capitalistique (M. Didier et R. Prud'homme, 2007, p. 52) et se caractérisent par leur longue durée de vie. Au sein d'un espace économique donné, la mise en place d'infrastructures routières est un élément important de la politique économique. Elle implique une vision multimodale cohérente avec les besoins actuels et anticipative par rapport aux évolutions de l'activité économique (O. Oulmakki, 2015, p. 45). En effet, l'évaluation et la planification de tels projets détermine leur retombées économiques et sociales à court et à long terme.

Le matériel fourni au port de pêche d'Abidjan en 1990 est d'une grande importance. Il favorise le contrôle de la salubrité et de la qualité des produits halieutiques. À travers ce geste, l'État s'assure du respect strict de bon état des produits de pêche avant qu'ils soient écoulés sur le marché, ainsi que certaines espèces de poissons.

3.2. Limites de l'apport japonais

La première observation, qui se dégage vis-à-vis de cette aide, est que l'aide au développement des infrastructures de transport (route et port) reste encore timide. De 1982 à 2023, le Japon n'a accordé qu'un seul prêt à la Côte d'Ivoire pour l'entretien des routes et la construction d'un seul échangeur. S'il est vrai que la Côte d'Ivoire est le maillon essentiel du développement ouest africain, comme l'ex-premier ministre japonais, Shinzo Abe, la qualifie de « Porte d'entrée et de Locomotive économique du Japon pour l'Afrique de l'Ouest » (D. Kassy, 2022, p. 235), alors ces efforts ne sont pas expressifs des intentions de développement nippon. Ils ne peuvent pas susciter le dynamisme tant souhaité dans cette région africaine. Malgré son importance stratégique en matière de développement, la Côte d'Ivoire ne bénéficie pas d'un traitement particulier de la part du Japon.

Cette aide financière contribue surtout à un endettement croissant. L'aide japonaise accentue les annuités de la dette ivoirienne. La dette concédée par le Japon entre 1982 et 2023 s'élève à 72,5 milliards de francs CFA. Cette dette se compose du prêt en 1982 pour l'entretien des routes (13,5 milliards de francs CFA) et d'un prêt pour la construction d'un terminal céréalier au port d'Abidjan d'un coût de 59 milliards de francs CFA. Ces prêts sont assortis de taux d'intérêt allant de 0 à 4,25 % et d'une durée de 25 à 40 ans. Quelle que soit la faiblesse du taux d'intérêt, cette dette est lourde de conséquence pour l'économie ivoirienne. Ce montant de 72,5 milliards de francs CFA représente 3 % de l'aide que le Japon a consenti à la Côte d'Ivoire. Malgré des rééchelonnements, les résultats escomptés ne sont pas atteints. En définitive, le fardeau de la dette devient de plus en plus

lourd. Il inquiète et même entrave le développement des pays en voie de développement en général et de la Côte d'Ivoire en particulier.

Conclusion

Au terme de cette réflexion, il faut retenir que la Côte d'Ivoire, pour le développement des infrastructures routières et portuaires, a bénéficié du soutien financier des partenaires dont celui du Japon. Pour le Japon, l'absence ou l'insuffisance d'infrastructures économiques influe profondément sur les problèmes des pays en voie de développement. Dès 1982, il accorde un premier prêt à l'État de Côte d'Ivoire pour l'entretien et la réhabilitation des routes. À partir de 1990, l'aide japonaise s'intéresse aux ports de pêche ivoiriens. De 1990 à 1995, il fournit du matériel au port de pêche d'Abidjan et rénove et équipe celui de San Pedro à hauteur de plus de 7 milliards de francs CFA. Après une longue période de stagnation et après la crise ivoirienne, le Japon reprend ses actions à l'égard de la Côte d'Ivoire en soutenant le PND mis en place par les autorités ivoiriennes dès 2012. On note la construction d'un échangeur au niveau du carrefour *Solibra* et surtout la construction d'un terminal céréalier d'une valeur estimée à 59 milliards de francs CFA au PAA. En accordant des prêts à des taux préférentiels et des aides non-remboursables à la Côte d'Ivoire, le Japon permet la mise en place des infrastructures routières et portuaires. Ce qui donne du dynamisme à l'essor de l'économie ivoirienne. Cependant, cette aide connaît des limites. Les prêts, malgré la faiblesse du taux d'intérêt des prêts, sont lourds de conséquence pour l'économie ivoirienne et entravent le développement du pays. N'est-il pas temps pour la Côte d'Ivoire de tourner dos définitivement à la politique de main tendue et de compter sur ses propres ressources ?

Sources et bibliographie

Sources d'archives

Archives de Fraternité-Matin, *Relations Côte d'Ivoire-Japon*, les réalisations japonaises en Côte d'Ivoire, 1998.

Archives de Fraternité-Matin, *Relations Côte d'Ivoire-Japon*, les dons du Japon, 1985.

Archives du ministère ivoirien des Affaires Étrangères, *Coopération Côte d'Ivoire-Japon*, les aides à la Côte d'Ivoire, 1999.

Sources imprimées

Ambassade du Japon en Côte d'Ivoire, *Lettre du Japon, Bulletin d'information*, n°21, juillet 2017, 4 p.

Ambassade du Japon en Côte d'Ivoire, *Lettre du Japon, Bulletin d'information*, n°20, mars 2017, 4 p.

FAO, *La contribution socio-économique de la pêche artisanale en Côte d'Ivoire*, Abidjan, juin 2005.

JICA, 2004, *Rapport annuel 2003*.

Ministère ivoirien des Affaires Étrangères, *Relations Côte d'Ivoire-Japon*, édition 1999, Abidjan, BNETD.

Ministère ivoirien des Affaires Étrangères, *Relations Côte d'Ivoire-Japon*, édition 2000, Abidjan, BNETD.

Ministère ivoirien de l'Économie et des Finances, *La Côte d'Ivoire en chiffres*, éditions 1996-1997.

République de Côte d'Ivoire, 2018, *L'étude de conception détaillée du projet de construction du terminal céréalier au port d'Abidjan*, Abidjan.

République de Côte d'Ivoire, 2015, *Revue du plan national de développement-PND 2012-2015*, tome 1, Abidjan.

Bibliographie

ANOHO Kouao, 2019, « Inauguration de l'échangeur de l'amitié ivoiro-japonaise (carrefour Solibra) », *Fraternité-Matin* du 17 janvier, p.2.

APPENA Marcel, 2019, « 22^e pont du président Ouattara », *Fraternité-Matin* du 17 janvier, p.3.

BINI Yves et NOUAMA Guy Pierre, 1994, *Houphouët-Boigny, 33 ans de construction*, Abidjan, SII.

COTTEN Anne-Marie, 1985, « Développement des transports en République de Côte d'Ivoire : Ses conséquences géographiques », *Travaux de l'institut géographique* de Reims, n° 63-64, p.85-94.

DIDIER Michel et Prud'homme Remy, 2007, « Infrastructures de transport, mobilité et croissance », Rapport du conseil d'analyse économique, n°68, *la Documentation Française*, Paris.

HIRSCHMAN Albert Otto, 1958, « The strategy of development », Yale University Press, New Haven.

HIRSHMAN Albert Otto, 1964, *La stratégie du développement économique*, Les Éditions les Ouvrières, Paris.

KASSY Djedou, 2022, *L'apport du Japon dans le développement économique et social de la Côte d'Ivoire de 1995 à 2012*, thèse de Doctorat unique, Université Alassane Ouattara de Bouaké, non publiée.

KOUAKOU N'dri, 2012, *La coopération ivoiro-japonaise de 1961 à 1999*, Thèse de Doctorat unique, Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody, non publiée.

OULMAKKI Ouail, 2015, *Impact des infrastructures de transport sur la croissance économique : le cas du Maroc*, thèse de Doctorat, Université de Montpellier.

PLASSARD François, 2003, *Transports et territoires*, Paris, PREDIT, La Documentation Française.

TRIE Bi Djé Jacques, 1985, *La coopération ivoiro-japonaise*, Mémoire de fin de cycle, ENA, Abidjan.

VOLE Bi Gouégoné Florentin, 2007, *L'aide japonaise au développement : le cas de la Côte d'Ivoire*, Mémoire de fin de cycle, ENA, Abidjan.

Adjoua Marie-France KOUAME, N'dri Laurent KOUAKOU / Le Japon et le développement des infrastructures routières et portuaires en Côte d'Ivoire (1982-2023) / revue *Échanges*, n° 021, décembre 2023

WADE Adama, 2017, « Le Japon décaisse 90 millions d'euros pour le futur terminal céréalier du port d'Abidjan », *financial Afrik*, en ligne, <https://www.financialafrik.com/2017/07/13/le-japon-decaisse-90-millions-deuros-pour-le-futur-terminal-cerealier-du-port-dabidjan/>, consulté le 17 avril 2023.