HAL
open science

Le commerce à une frontière paradoxale : l'exemple de l'aéroport d'Abidjan

Dabié Désiré Axel Nassa

To cite this version:

Dabié Désiré Axel Nassa. Le commerce à une frontière paradoxale : l'exemple de l'aéroport d'Abidjan. 2011. halshs-00580335

HAL Id: halshs-00580335

https://shs.hal.science/halshs-00580335v1

Preprint submitted on 28 Mar 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le commerce à une frontière paradoxale : l'exemple de l'aéroport d'Abidjan

Nassa Dabié Désiré Axel[1]
dabie@voila.fr

Résumé : - La frontière est habituellement acceptée comme la limite de souveraineté et de compétence territoriale d'un État. Elle est définie comme une ligne de démarcation, de barrière, de lieu où se termine un territoire connu et maîtrisé, de lieu de passage vers un monde mal connu et incertain, de discontinuité spatiale, qui enserre un territoire donné, de lieu de brusque passage à un monde sensiblement différent, de ligne ou de zone de contact.

Le différentiel qu'elle crée fait émerger aux périphéries des États-Nations des activités commerciales illicites et licites. Vue sous cet angle, elle est ainsi utilisée comme ressources.

Aujourd'hui, les expressions conventionnelles de l'objet de « *frontière* » semblent s'estomper non seulement à l'échelle nationale mais aussi à l'échelle mondiale. De nouvelles formes de frontières d'État apparaissent aux périphéries où à l'intérieur de grandes villes, avec leur corolaire d'activités inhérentes à ces zones de ruptures de charge ou de contacts. L'aéroport d'Abidjan en Côte d'Ivoire en est une illustration. A travers cette contribution, nous mettons en exergue les particularités de cet espace qui affecte non seulement les formes marchandes, mais aussi joue un rôle dans le dynamisme et l'organisation spatial de la ville.

Mots clés : Côte d'Ivoire, Abidjan, aéroport, commerce, développement urbain, organisation de l'espace, périphérie, frontière, géographie urbaine, transport aérien, activité commerciale, secteur informel

Paradox of trade at a border: the case of the Abidjan airport

Abstract: - The border is usually regarded as the limit of sovereignty and territorial jurisdiction of a State. It is also defined as a line of distinction, a barrier, a place where ends of a known and mastered territory, a passing way towards an unknown and uncertain world, a discontinuous area, which fits in a given territory, a place of a sudden transition to a substantially different world, a line or zone. The difference is that it creates at the outskirts of emerging nation states licit and illicit trade activities. Viewed in this regard, it is used as resources.

Today, conventional expressions of the subject of "border" seems to lose his meaning even at the National and at the International scale. New forms of state borders appear in the surroundings or within inside big cities, with their corollary activities linked with these areas by breaking up with traditional value of border. The Abidjan airport in Ivory Coast is an illustration. Through this contribution we highlight the features of this area which affects not only the market economy forms, but also plays a role in the dynamic and space organization of the city.

Keywords: Cote d'Ivoire, Abidjan, airport, trade, urban development, space organization, periphery, border, urban geography, air transport, business, informal sector

[1] Enseignant-Chercheur (Maître-assistant) Université de Cocody-Abidjan, Institut de Géographie Tropicale (IGT)

Introduction

L'aéroport est par essence l'ensemble des bâtiments et des installations d'un aérodrome qui servent au trafic aérien d'une ville, d'une région ou d'un pays. Ces bâtiments et installations sont conçus pour que des avions puissent décoller et atterrir, que les passagers puissent embarquer et débarquer et que le fret puisse être chargé et déchargé. Les aéroports sont généralement situés à proximité d'une agglomération importante et reliés à celle-ci par des liaisons routières rapides et des transports en commun. Ils sont également un ensemble d'installations aérienne au sol, aménagées pour accueillir les passagers et les marchandises. Cet instrument de liaison, de décentralisation et de développement urbain est aussi perçu comme élément « *unificateur du temps et de l'espace » (José, 2000).* C'est en cela qu'il est défini par Di Méo, Levy et Lussault (2003) comme un ensemble d'ouvrages, qui assurent la connexion des lieux de l'espace géographique. Il se présente comme un point de rupture de charges, un couloir de passage aménagé pour la circulation des biens et des personnes, un poste frontière (dé)localisé à l'intérieur d'une agglomération. C'est pourquoi, Boquet (2006) le qualifie de vecteur privilégié de la mondialisation et de véritable porte ouverte sur le monde dans la ville.

L'explosion des flux de passagers comme de marchandises, et la durée de plus en plus longue du temps d'escale et de transit ont fait développer un commerce particulier dans cet espace. Pour ce faire, la place accordée à cet activité dans les aéroports connait de plus en plus une croissance fulgurante dans un soucis de rentabilité économique et faisant de ces derniers des ouvrages hybrides, où la fonction commerciale l'emporte parfois sur la fonction de desserte aérienne. Ainsi, dans les terminaux aéroportuaires, tant dans les zones « sous douanes » que dans les espaces réservés aux voyageurs « hors douanes », la présence de galeries marchandes les organise en véritables *« sourcières commerciales* » (Bellanger, 1996).

L'aéroport International Félix Houphouët Boigny d'Abidjan, bien relié à la ville par de larges boulevards (Valery Giscard d'Estaing, l'autoroute de Grand-Bassam) et situé à 41 Km d'une zone franche de la biotechnologie de l'information et à 10 Km du port, abrite de nombreuses boutiques variées, enseignes mondialement connues en zone duty-free.

On y découvre également une diversité limitée de points de commerces comme : presse, lieux de restauration (en zone voyageurs et sécurisée), de boutiques spécialisées dans la vente de produits artisanaux, de quelques gadgets pour souvenirs. Cet espace regorge également des lieux-forts, pivots de la mondialisation, des flux et des échanges. De tout ce qui précède, l'aéroport offre un cadre intéressant de réflexion pour mesurer l'impact du commerce dans cet environnement de voyage.

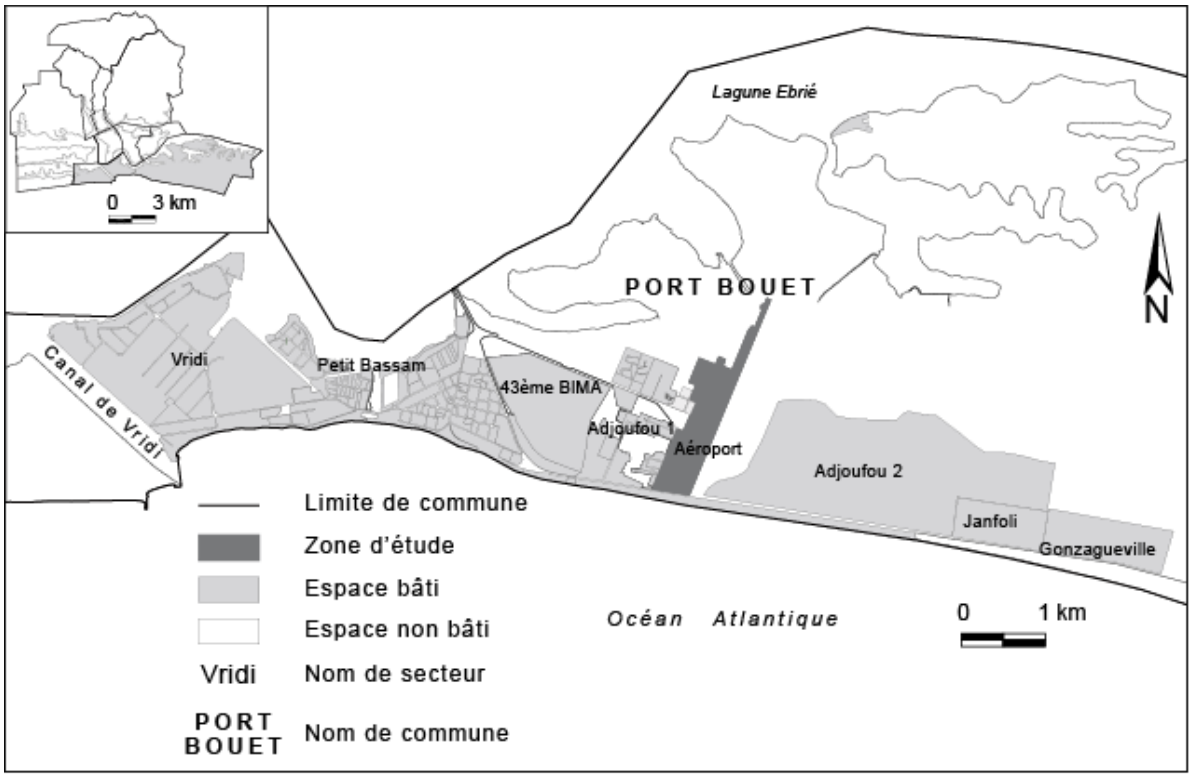
Pour mener cette contribution, nous avons eu recours à une littérature et à des enquêtes de terrain afin de mieux comprendre le concept de l'aéroport comme frontière, ce qu'il recouvre. Les investigations ont permis d'obtenir des informations sur les préoccupations mentionnées plus haut. Celles-ci ont été sériées en trois axes d'analyse à savoir : L'aéroport « une frontière » aux paradoxes multiples dans la ville, une zone d'activités dynamique du commerce de détail et des échanges internationaux, puis les effets induits de la présence de cet instrument de développement dans la ville qui l'accueille.

I- L'aéroport « une frontière »aux paradoxes multiples dans la ville

Localisé au sud-est d'Abidjan, en bordure de l'Océan Atlantique, sur un relief de plaine, l'aéroport constitue l'une des principales plates-formes aéroportuaires de la sous-région ouest-africaine. Il l'est tant pour les trafics passagers (1 250 000 passagers) que pour le fret à hauteur de 100 795 tonnes. Il est séparé au sud par la route d'Abidjan-Grand-Bassam, à l'Est, le quartier précaire Gonzacqueville. Cet terminal aéroportuaire possède également une façade

lagunaire avec des rivages de la lagune Ebrié au nord. Des terrains militaires (force française du 43 ème BIMA et de l'armée de l'air ivoirienne), des habitations et une zone de cultures maraîchères s'étendent à l'ouest (voir carte).

Fig 1 : Localisation de l'espace aéroportuaire d'Abidjan



Source: IGT-LATIG Réalisation: MEH Y. A. A., IGT-LATIG, 2010

Mise en service en 1939, il a connu plusieurs travaux successifs d'agrandissement et de modernisation. Mais les plus significatifs ont eu lieu en juillet 1996. Ces travaux ont consisté à allonger la piste d'atterrissage initiale de 2700 m de 300 m supplémentaire pour atteindre 3000 m et l'agrandissement de l'aérogare. Aujourd'hui, l'aéroport couvre une superficie de 650 hectares occupé non seulement par des infrastructures destinées au transport aérien mais également par des installations témoignant de la diversité et de la vitalité des activités de la zone aéroportuaire.

L'aérogare modernisé, assure l'interface entre le domaine de circulation aérien et continental. Il sert ainsi d'interconnexion entre le local et l'international, un lieu de concentration de l'étendue et des mobilités. Cette perception de l' aéroport se manifeste autant dans les flux de passagers et de marchandises, en provenance et à destination de tous les pays du monde, qui y convergent, que dans la conception, le fonctionnement et les pratiques de l'espace aéroportuaire. Il s'illustre alors comme un lieu générique, transcendant les frontières. Un lieu qui a « *profondément transformé l'inscription spatiale de la frontière et sa morphologie* » (Piermay, 2009). L'aéroport est ici une véritable porte ouverte sur le monde, un espace marqué par les télescopages d'échelles, une histoire, un symbole et un lieu de vie, d'activités et de culture. En ce sens, ce terminal aéroportuaire est un lieu de condensation d'enjeux. C'est pourquoi, en Côte d'Ivoire, son développement a permis à ce pays d'avoir une assise sous-régionale continentale voir mondial.

A cet effet, un marché de point à point y est développé faisant de cet espace « un hub » , un point nodal articulé à un réseau en étoile permettant un maximum de correspondances dans un

temps limité à travers la compagnie nationale *Air Ivoire*. Plusieurs fois par jour, plus d'une dizaine de vols et de 3750 passagers quotidiens « *dans un système de convergence-divergence* » (Madoré, 2006) met ébullition l'ensemble des acteurs de cet espace. Ainsi, en rapport avec cette politique, la massification ou la densification des flux dans cet terminal, s'est-elle accompagnée d'innovations pour les passagers et le fret. Pour ce faire, les autorités gestionnaires de cet aéroport (AREA)[2] y ont développé de nouvelles installations en matières de sécurité mais également pour permettre aux usagers de se divertir et travailler pendant leur temps d'escale et de transit. Eu égard à cela, l'aérogare (25000m²) conçu pour accueillir 2 millions de passagers, dispose d'une salle d'attente avec wifi, une organisation facilitant la récupération des bagages et l'accès à la salle d'embarquement (3000m²), plusieurs écrans téléviseurs distillant des informations en temps réels sur l'ensemble des vols et un service de bagagistes professionnels. Les banques d'enregistrement ont été portées à 25 au lieu 3 au départ, disposées dans une salle de 1200 m² et munie chacune du système CUTE[3], un tapis roulant pour les bagages a été installé (voir photo1)

Photo 1 : Une vue des installations de la salle d'enregistrement
(cliché, Bouadou Ehui, 2010)

Quant aux parkings autos, il a été agrandi et sa gestion modernisée. Sa capacité a été porté à 650 places et le stationnement désormais payant. Deux bretelles et quatre passerelles télescopiques relient l'aérogare à l'aire de trafic. La zone d'enregistrement compte 25 comptoirs et 9 portes d'embarquement attribuées en fonction de l'intensité des flux de passagers. Un salon VIP à connexion internet y est ouvert et cogéré par AERIA et Abidjan Catering.

Les méthodes de contrôle, de sécurité et de sureté ont été améliorées et mises aux normes internationales. Avec ces dispositions, plusieurs différentiels se mettent en place, créent des opportunités qui enchevêtrés les unes aux autres produisent plusieurs frontières aux paradoxes

[2] , En Côte d'Ivoire, l'aéroports été privatisé en 1996, et concédé à une société anonyme dominée par des capitaux français à hauteur de 4milliard de FCFA (SEGAP filiale de SOFREVIA service (35%) et de l'Aéroport de Marseille). La convention de concession liant l'État de Côte d'Ivoire à la société Aéroport International d'Abidjan (AERIA) a une validité de 15 ans. Elle prévoit que AERIA, verse à l'État une redevance annuelle équivalent à 23% de son chiffre d'affaire.

[3] **CUTE :** Common Use Terminal Equipment.
Système de banalisation des ressources aéroportuaires. Partage physique des banques d'enregistrement et portes d'embarquement de l'aéroport entre plusieurs compagnies aériennes avec un seul équipement informatique. Le système CUTE de RESA se nomme CREWS.

multiples dans un espace réduit qu'est celui de l'aéroport, alors qu'elles semblent s'effacer ailleurs par « *la labilité des échanges* » (Piermay op cit).
A l'aéroport, la frontière prend des formes renouvelées et de plus en plus rigides. Tel est le cas des points de contrôles de sécurité, des caméras et autre appareils électroniques qui vous épient tout le long du trajet de l'enregistrement à l'embarquement. Il apparaît ainsi comme un lieu de relations complexes autour du quel se développe des possibilités nouvelles d'échanges et de commerce grâce à des acteurs futés pour exercer dans ce genre d'espaces. Seule support matériel du transport aérien et lieu des mobilités, l'aéroport s'illustre comme principal nœud, lieu d'animation, de diffusion du commerce et des échanges de dimension mondiale.

II. Une zone d'activités dynamique, du commerce de détail et des échanges internationaux

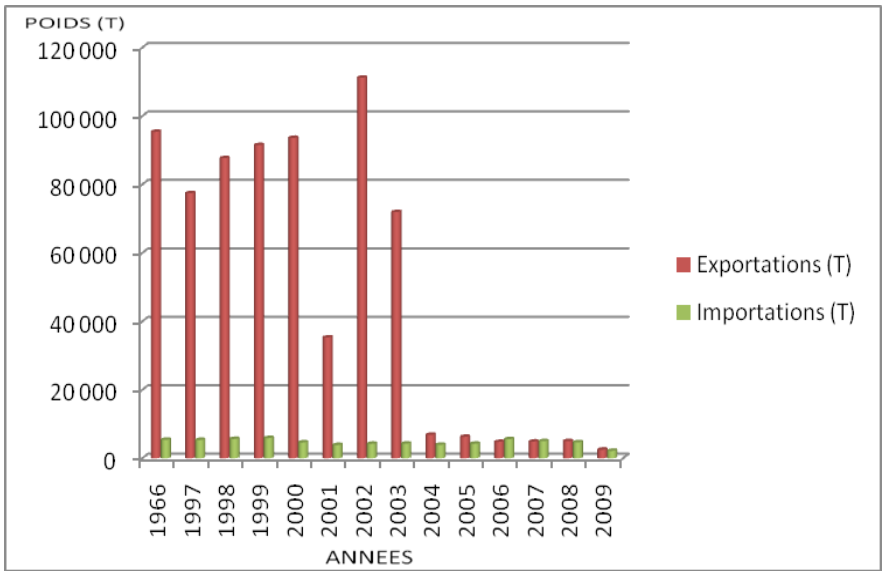
L'internationalité du transport aérien se traduit, par une hausse des flux de passagers et de marchandises. Une situation dommageable non seulement à l'augmentation du trafic qui s'agrège au développement de l'aéroport mais aussi favorisée par une diversification du tissu économique sur et dans l'environnement immédiat de la plate-forme aéroportuaire en rapport avec les activités qui s'y déroulent. Cette structure joue comme support et dynamiseur des échanges à travers les rencontres sur le site-même, de diverses mobilités qui exploitent le différentiel généré par l'aéroport. Ce différentiel d'ordre culturel, économique, monétaire et social affecte le carrefour-aéroport par son exploitation comme ressource.
Ainsi, de son appropriation se crée-il des logiques de relations suscitées, développées par des acteurs d'origines diverses dans l'exercice de leurs activités qui se jouent de cet instrument de liaison. Les investissements qui y sont réalisés ou qui s'y réalisent sont le fait d'entrepreneurs qui bénéficient de la mise en place d'une réglementation attractive et surtout pour tirer profit de la vitesse d'acheminement rapide des produits et du potentiel marché de flux de voyageurs en transit ou en escale. Ces derniers passent de plus en plus de temps dans cet espace en attente d'embarquer par le fait de délais imposés pour les formalités. Selon Bellanger, 75% des voyageurs passent plus d'une heure dans l'aéroport, 36% y séjournent plus de deux heures et seuls 3% y restent moins de trente minutes. Dans ce contexte, ces délais imposés pour les formalités d'usage incitent les voyageurs « *à faire du lèche-vitrine* » (Demettre,2007) et à faire des achats de dernière minute. Aussi, la saturation des aéroports et les mesures de sécurité draconiennes contribuent-elles à multiplier les retards de vols aggravent-elles également l'errance des passagers ce qui leur donnent l'envie de consommer. Pour ce faire, on assiste à la recrudescence des activités commerciales, mises en avant par les gestionnaires de l'aéroport pour contrebalancer le poids des revenus tiré de ceux de l'aviation. A l'aéroport d'Abidjan, ces activités commerciales se repartissent de la façon suivante : transport et réception de marchandises, commerce informel et formel.

2.1 Aéroport, plate-forme émetteur et de récepteur de flux de marchandises

Support de réception et de transport de marchandises, l'aérogare fret de l'aéroport d'Abidjan est né de la décision n°74 0862 du 11 juin 1974. Cette décision permet aux usagers de cet espace de voyage de procéder en de termes très simplifiés au dédouanement et à l'exportation des marchandises sous l'action conjuguée des entreprises de transit et des douanes.
C'est pourquoi, dans cet espace sont regroupés les services de la poste, des régies, de contrôle d'hygiène et de santé et des magasins de stockage de marchandises en entent de dédouanement ou prêts à être exportées. C'est un espace qui assure l'interface entre l'espace monde et le local. Il repose sur un jeu subtil combinant le contournement des réglementations officielles et la capacité d'organisation des opérateurs économiques. Ainsi, de façon officielle,

l'ensemble des importations sur cette plate-forme, se compose essentiellement de produits alimentaires, textiles, cosmétiques, accessoires de mode et autre produits manufacturés.
Ces produits proviennent des pays de l'Europe occidentale (France, Italie, Suisse, Royaume-Uni, Espagne, Allemagne) 44, 18%, de quelques pays du proche orient (Émirats Arabes unis, Liban) 12,95%, de l'Asie, (Japon, chine, Thaïlande, Inde) 21,64%, de l'Amérique (États Unis, Brésil, Canada) 5,52% et enfin des pays africains (Maroc, Nigeria, Afrique du Sud, Sénégal, Tunisie) 15,47%. Les flux inverses, vont également en premier lieu vers pays de l'Europe Occidental précités et ceux d'Amérique. Par contre aucune marchandise n'est convoyé de l'aéroport d'Abidjan en direction des pays d'Asie avec lesquels pourtant une liaison aérienne est instituée avec *Fly Émirat*. La majeur partie des marchandises embarquée de l'aérogare fret vont pour la plus part vers les pays africains (Afrique du Sud, Guinée, Liberia, Niger, Gabon, Cameroun, Congo, Mali, Burkina Faso et le Togo). Elle est dominée par les produits industriels (textile, machines et autre appareillages, produits manufacturés, matériaux divers, fleurs, fruits et légumes). Toutes ces échanges sont animées par 21 compagnies aériennes reparties sur l'ensemble du globe à l'exception de l'Amérique pour cause de non certification de l'aéroport par les autorités américaines. La dynamique du fret est ainsi résumé dans le graphique ci-après. (Graphique, 1).

Graphique 1 : Dynamique des volume des exportations et importations de 1999-2009



Source : Douane ivoirienne, 2009

L'analyse de ce graphique montre la variation des volumes de marchandises embarquées et débarquées à l'aérogare fret de 1996 à 2009. De cette analyse, Il ressort de son observation, que c'est en 2002 que l'on a enregistré, les exportations les plus significatives avec 111 215 tonnes. Au cours des autres années jusqu'en 2009, l'on a assisté à une chute importante des exportations et importations. C'est une situation qui trouve son explication dans la crise militaro-politique que traverse la Côte d'Ivoire depuis septembre 2002 et qui affecte tous les secteurs d'activités. En effet de nombreuses compagnies aériennes ont délocalisées leurs activités vers d'autre aéroports, compte tenu de l'insécurité régnante sur l'ensemble du pays.
Le développement du fret aérien répond à la nécessité d'acheminement rapide de marchandises, la réduction de la distance entre le lieu de production et le marché de consommation. L'aéroport devient un lieu, au cœur de la constitution de nouveaux réseaux et trafics de marchandises à l'échelle mondiale

2.2 Commerce formel et informel à l'aéroport

Développé à la faveur de sa modernisation et privatisation en 1996, le commerce à l'aéroport d'Abidjan connait un dynamisme surtout au cours de cette dernière décennie. Persuader de l'extraordinaire rentabilité économique des commerces au sein des aéroports, les autorités gestionnaires de celui d'Abidjan y ont multiplié les enseignes, encouragé les investissements pour diversifier leurs revenus. Ces revenus portent sur divers domaines : location de voitures, parkings, vente de téléphones portables et accessoires, revenus fonciers et immobiliers, concessions commerciales dans l'environnement aéroportuaire. Pourtant l'exercice de l'activité commerciale n'est pas un phénomène nouveau au sein de l'aéroport. Pendant longtemps, cette infrastructure de transport s'est dotée d'espaces viaires pour la pratique du commerce. Il s'agit d'espace duty-free situé en zone sécurisée. L'offre de cette zone s'était cantonnée à la presse, à la restauration, aux enseignes pour souvenirs et produits de luxe, à l'alcool et au tabac. Par la suite, cette gamme de produits s'est élargie de façon qualitative pour s'ouvrir au textile, à l'électronique, à l'horlogerie et à la mode.
Aujourd'hui, le commerce a même débordé de la zone sécurisé pour gagner la zone publique où les galeries marchandes se sont multipliées (voir photo2).

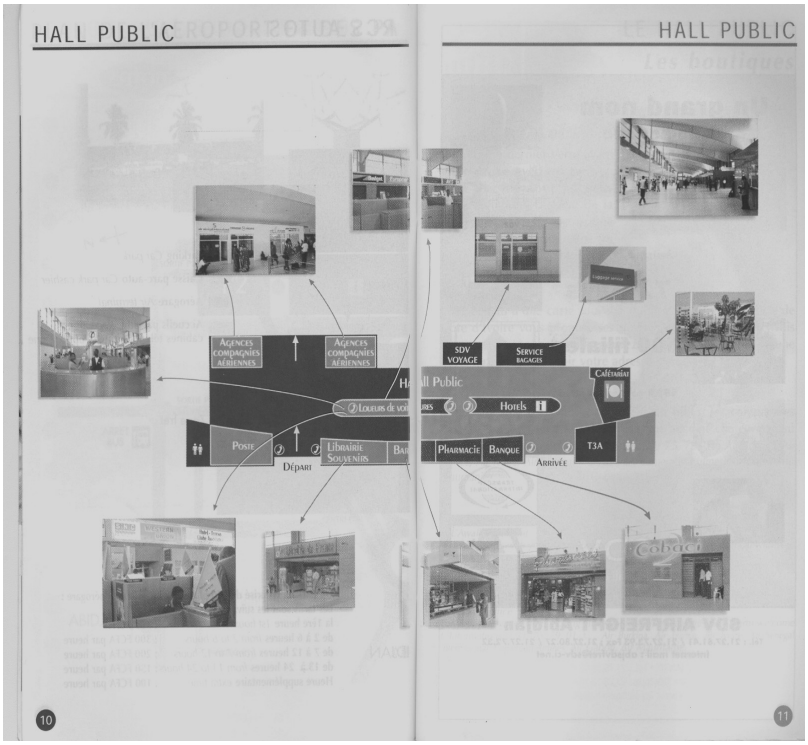


Photo2 :Plan de structure et différentes zone d'activités de l'aéroport
Cliché AERIA, 2010

Les concessions commerciales y sont en plein essor et « *leurs offres s'avèrent encore plus variées en type de commerce* » (Morvan et al, 2010). On y trouve diverses boutiques, notamment de souvenirs, de bagagerie, de presse, mais aussi de mode, des locaux de services (agences de voyages, de téléphonies, bijouterie et lingerie, banque, pharmacie) et lieux de restauration au point de transformer l'aéroport en véritable « *malls* ». Cet espace couvre une superficie de 3 000 m² avec une vingtaine d'enseignes filiales de marques mondialement connues comme (H&M, Zara, Ermes). Les mutations les plus significatives au sein de cet aéroport sont effectuées dans hall public de l'aérogare principal et l'espace aux alentours de cette édifice. Le gestionnaire y a développé non seulement des parkings payants sécurisés, un taxiways et plusieurs boutiques et des espaces réservés à la publicité. La pratique

commerciale en cours dans cette zone est le commerce achat-vente qui permet aux voyageurs comme aux accompagnants de faire des achats ou de procéder à la vente de certains de leurs produits ne pouvant embarquer à cause des surpoids lors des pesés. A l'aéroport d'Abidjan le poids du commerce représente 20% du chiffre d'affaire du groupe Franco-ivoirien AERIA en 2007.
Ce chiffre peut être revue à la hausse si l'écart entre le commerce formel et informel se réduit d'avantage. En effet, beaucoup de déperdition en matière de revenus sont enregistrées à cause du bouillonnement d'activités dans le secteur informel dans les échanges. Ce secteur est marqué dans le hall public par la pratique d'activités non déclarées et qui prospère en toute liberté. Il s'agit des monnayeurs, qui réalisent les changes de monnaie alors qu'au sein de l'aérogare on a présence d'une agence de Banque (groupe atlantique banque). Ils échangent les monnaie internationales contre du franc CFA. Les taux de change qu'ils appliquent sont très intéressant que ceux des structures officielles. Par exemple la parité entre l'euro et le FCFA est fixe. Elle est à 655,957 FCFA. Ce taux varie entre 645 FCFA et 650 FCFA dans les banques de la place. Alors que chez les monnayeurs ce taux est également fixe (650 FCFA). Le véritable problème que soulève cet activité est celui des faux billets qui entrent dans les circuits officiels à travers ce procédé pour contrarier les économies et créer une « deséconomie de marché ». Cette pratique crée un doute dans les esprits des opérateurs économiques et augmente la méfiance quant à faire des achats dans cet aéroport.
Une autre activité informelle a lieu aux abords de l'aéroport. Elle concerne un trafic illicite de boissons et tabacs de la zone détaxée vers l'espace public. Les produits sont dans un premier temps achetés par certains travailleurs en zone sous douane puis revendus à des particuliers en ville à des prix largement supérieurs à ceux pratiqués à l'aéroport mais inférieurs aux prix pratiqués dans les enseignes en ville.
L'aéroport apparaît ainsi comme un objet complexe, lieu de relations paradoxales, tiraillé entre les enjeux locaux et ceux des pouvoirs qui en font un lieu-fort, une vitrine de la mondialisation dans la ville. Véritable, espace des mobilités, de filtre et d'interdit, il s'octroie par ses espaces marchands, un dynamisme.

III. Les effets induits de la frontière-aéroport

L'effervescence commerciale observée au sein de la frontière-aéroport affecte en premier lieu les alentours de l'aéroport qui bénéficient d'une rente de situation de l'entremêlement de plusieurs frontières sur cet espace réduit. Ce pourtour aéroportuaire est en contact de plusieurs zones monétaires grâce aux liaisons aériennes directes ou non avec des pays de l'ensemble du globe et la Côte d'Ivoire. A l'image des frontières terrestres, le bouillonnement d'activités commerciales a comme incidence spatiale, l'apparition ou le développement de marché de proximité (voir photo 3).

Photo : marché du fret, situé juste en face de l'aérogare fret
(Cliché, Meh Anastasie, 21/04/2010)

Ce lieu d'activités informelles est dominé par la vente recharges cellulaires, cordonniers et cireurs de chaussures, restaurants, et même un petit marché où l'on trouve aussi bien à manger (fruits , grillades, etc.) que des vêtements, plusieurs autres articles. Cet endroit est prisé par les

agents du fret et de l'aéroport tout entier, qui y viennent pour se restaurer ou s'approvisionner rapidement en divers articles. Mais aussi ce marché sert d'appui et de relais pour les échanges avec celui de Port-Bouet, commune qui accueille l'aéroport.
L'aéroport est un instrument privilégié de l'aménagement du territoire. A cet effet, il permet le développement d'infrastructures et équipements en vue de son accès facile et rapide. C'est pourquoi, un boulevard l'arrime à la ville d'Abidjan. Ensuite, deux autres voix secondaires lui sont rattaché à la ville de Bassam. Toutes ces voix s'ouvrent en face de l'aérogare principal sur deux parkings de stationnement autos. Aussi, le secteur de la logistique bénéficie-t-il du dynamisme impulsé par la fonction aéroportuaire. Cette zone forme et constitue un pôle de développement important de l'agglomération abidjanaise. Grâce à elle, la ville concentre la majorité des industries, des fabriques et tous les réseaux de distribution du pays, que ce soit les grossistes, les demi-grossistes et les détaillants.
Le plus grand avantage que tous ces acteurs de la vie économique puissent tirer du commerce aéroportuaire reste la rapidité de leur approvisionnement en produits des pays lointains. En effet, la célérité avec laquelle les avions transportent les marchandises d'une ville à l'autre, permet aux commerçants et aux opérateurs économiques de ravitailler constamment, les grandes surfaces, magasins et boutiques en produits frais . Ainsi l'on peut voir dans toutes les 10 communes d'Abidjan et le long de grandes artères de la ville une floraison de supermarchés, qui présentent des rayons constamment remplis de produits importés. On peut citer à ce niveau les Club Sococé, les hyper-marchés Hayat et Cash Center, etc., qui aujourd'hui sont des références dans la capitale.
L'émergence de cette polarité périphérique participe à l'évolution de la ville vers un schéma polycentrique. Ainsi, malgré les contraintes de bruits, au lieu que l'aéroport soit un facteur diriment dans l'urbanisation de cet espace, bien au contraire, il apparaît comme un élément essentiel du front d'urbanisation. De ce fait on assiste à une poussée urbaine sur les terre réservées pour son extension. Son domaine est devenu un nœud de lutte pour la conquête de l'espace à habiter. Ces mouvements de populations sur la zone aéroportuaire ont donné naissance à la création des quartiers comme : derrière Wharf, Adjoufou, Gonzague bâtis sur une superficie de 435 ha.
Ce sont des quartiers spontanés et construits de manière approximative avec une domination d'habitat précaires. Aujourd'hui plusieurs projets d'aménagement sont prévus dans l'espace aéroportuaire qui déboucheraient sur la création de la ville aéroportuaire sur une superficie de 3500 hectares. Cette ville est prévue en vue de contrôler les lotissements et installations anarchiques constatés dans l'espace réservé à l'aéroport.
A l'échelle nationale et dans un rayon d'influence de 90 km, les effets de la frontière aéroport sont également perceptibles. En effet, à 41 km à l'Est de l'aéroport, les activités de la zone franche de la biotechnologie, des technologies de l'information et de la communication, prennent forme à cause de sa proximité avec cet instrument de développement. Ainsi, l'exportation des biens et de services à partir de cet instrument de la mondialisation marque la présence du pays dans les rouages de l'économie mondiale. Cet atout majeur, offre un plan de développement du Village des Technologies de l'Information et de la Biotechnologie dans l'économie du futur (celle du savoir) permet aux entreprises étrangères et aux multinationales un espace économique propice à leurs investissements. (Nassa, 2011).
Plusieurs filières agricoles se sont également développées grâces aux possibilités d'évacuation rapide que leur offre l'aéroport. Il s'agit des filières ananas, bananes et fleures. Pour les personnes engagées dans ces filières, le fret aérien constitue le moteur de leur activité. Par sa célérité, elle permet d'exporter dans des délais raisonnables ces denrées périssables. Le développement de plantations industrielles d'ananas, bananes et fleures dans de sud du pays dépend en grande partie cet outil de modernisation.

Conclusion

Au terme de cette contribution, nous retenons que l'aéroport apparaît comme un objet complexe, lieu de relations paradoxales qui marque profondément l'espace. Il se présente aussi comme un point de rupture de charge, un couloir de passage aménagé pour la circulation des biens et des personnes, un poste frontière (dé)localisé à l'intérieur de l'agglomération abidjanaise. C'est un élément unificateur du temps, de l'espace et des mobilités. Ces mobilités sont rythmées par les délais imposés pour les formalités qui allongent le temps d'attente au sein de l'aéroport avant d'embarquer. Situation mise a profit par les autorités gestionnaires de cet instrument de développement pour multiplier les commerces en vu de diversifier leurs revenus. L'aéroport semble ainsi, tiraillé entre les enjeux locaux et ceux des pouvoirs qui en font un lieu-fort, une vitrine de la mondialisation dans la ville.

L'effervescence commerciale observée au sein de la frontière-aéroport affecte en premier lieu les alentours de l'aéroport qui bénéficient d'une rente de situation née de l'entremêlement de plusieurs frontières sur cet espace réduit. Il s'octroie par ses espaces marchands, un autre facteur dynamisant autre que le trafic aérien.

Bibliographie

BELLANGER, F. ; MARZLOFF, B. (1996), *Transit. Les lieux et les temps de la modernité*. Paris, Éditions de l'Aube, 313 p.

BOQUET, Y. (2004), *Enjeux métropolitains des nouveaux sites d'aéroports*. In : Sino, Corinne (et al.). Métropolisation et grands équipements structurants. Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, Collection Villes et territoires, pp. 37-52.

BOQUET, Y. (2006), *Transport aérien et mondialisation*. In : Wackermann, Gabriel (Dir.). La mondialisation en dissertations corrigées. Paris, Ellipses Marketing, Collection CAPES/Agrégation, pp. 259-269.

DEMETTRE, L. (2007), *L'aéroport dans la ville, Géographie d'une infrastructure paradoxale*, Bordeaux, mémoire master 2,203 p. dir. Calas Bernard (Dir.).

MADORE, F. (2006), *Le commentaire de paysages*, *en géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 270 p.

MARTONNE, E. (1948), *Géographie aérienne*. Paris, Albin Michel, 244 p.

NASSA, D. (2011), *Zone franche en Côte d'Ivoire, entre mondialisation, objet et effets géographiques,* à paraître dans la revue Tiers Monde, Armand Colin, Paris,

NASSA, D. (2010), *Les frontières nord de Côte d'Ivoire dans un contexte de crise*, Bordeaux, Cahiers d'Outre-Mer, n° 251, p 261-482.

NASSA, D. (2010), *Voyageurs sur les marchés routiers en Côte d'Ivoire*, In : Commerce et mobilités, Dir. Boquet, Y. ; Desse, R-P, Éditions Universitaires de Dijon, p. 105-118.

MORICOT, C. (1992), *Le paradoxe du passager aérien*. In : Gras, Alain ; Moricot, Catherine (Dir.). Technologies du quotidien. La complainte du progrès. Paris, éditions Autrement, série Sciences en société, 221 p.

PIERMAY, J-L (2009), *La frontière un outil de projection au monde. Les mutations de Tanger (Maroc)*, Paris, Espaces et Sociétés, n° 138, p. 69-83.