

ISSN : 2312-7031

FACULTE DES SCIENCES DE L'HOMME ET DE LA SOCIETE

ANYASÃ

Numéro spécial : Transport



Sous la direction de

Joseph Hassy N'Guessan KABLAN

Revue des Lettres et Sciences Humaines

Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés

Université de Lomé

Numéro 9
Décembre 2018

ADMINISTRATION ET REDACTION DE ANYASÁ

Revue des L ettres et Sciences Humaines
L aboratoire de Recherches sur la D ynamique des Milieux et des Sociétés
Université de L omé

Directeur administratif de la rédaction : Pr. Wonou OLAOKOUN

Comité scientifique de lecture

Professeur Wonou OLADOKOUN (Université de Lomé)
Professeur Komla M. NUBUKPO (Université de Lomé)
Professeur Serge GLITHO (Université de Lomé)
Professeur Yaovi AKAKPO (Université de Lomé)
Professeur Amétépé AHADJI (Université de Lomé)
Professeur Komi KOSSI-TITRIKOU (Université de Lomé)
Professeur Dété F. GBIKPI-BENISSAN (Université de Lomé)
Professeur Octave N. BROOHM (Université de Lomé)
Professeur Mahamadé SAVADOGO (Université de Ouagadougou)
Professeur Augustin K. DIBI (Université Félix Houphouët-Boigny)
Professeur Lazare POAME (Université Alassane Ouattara)
Professeur Marc Louis ROPIVIA (Université Omar Bongo)
Professeur Charles Zakarie BOAWO (Université Marien Ngouabi)
Professeur Issa Djarangar DJITA (Université de Moundou)
Professeur Azoumana OUATTARA (Université Alassane Ouattara)
Professeur Paul ANOH (Université Félix Houphouët-Boigny)

Secrétaire de rédaction : Messan VIMENYO

Assistant de rédaction : Koku-Azonko FIAGAN

Contact :

BP. 999, Lomé

Tél. : 00228 90 19 25 89 / 90 83 34 19

E-mail : revue-anyasa@gmail.com

<p>A ces membres du comité scientifique, s'ajoutent d'autres personnes ressources consultées occasionnellement en fonction des articles à évaluer</p>

AVIS AUX AUTEURS

1. Les textes proposés à la rédaction de la revue doivent être saisi à interligne normal ou double interligne, et accompagnés de leur éventuelle illustration.

Le volume des articles ne doit pas dépasser 20 pages, illustration comprise. Il est recommandé aux auteurs d'adopter, dans la forme de leur texte (titres, numérotation décimale des sous-titres, etc.), la présentation habituelle de la revue et de limiter au maximum le nombre et la dimension des tableaux.

2. Les articles en français ou anglais doivent être accompagnés impérativement d'un résumé de quelques lignes en français et de sa traduction en anglais avec des mots clés qui doivent couvrir le champ thématique et le champ géographique.

3. Le comité de rédaction demande aux auteurs de mettre sous le titre de leur article, leurs nom et prénoms, leur grade universitaire ainsi que l'Institution d'attache.

4. Le texte devra être saisi avec le logiciel Word et envoyé par courriel à : revue-anyasa@gmail.com de mars à juillet.

5. Les tableaux et figures : la taille des croquis est définie par le module 25 x 18 cm représentant une pleine page fractionnable par colonne de 6,5 cm / 13,5 cm toutes les illustrations seront accompagnées de légendes.

6. Les cartes, les fichiers informatiques de dessin (cartes ou graphiques) réalisés avec les logiciels adobe avec sélection sur couches, donnent à l'impression les meilleurs résultats. Il est préférable de les fournir en P. C. Tous les fichiers en pixels (Bitmap) sont exclus à l'exception de photos ou fonds gris légers.

7. La Bibliographie : l'article doit être suivi obligatoirement d'une bibliographie qui prend en compte non seulement les ouvrages cités dans le texte mais aussi d'autres ouvrages dont l'auteur s'est inspiré ou qui ont un rapport avec le sujet traité.

La bibliographie doit être présentée selon le modèle suivant :

- a. les ouvrages : Nom Prénoms de l'auteur, année d'édition, Titre de l'ouvrage, Editeur, lieu de publication, nombre de pages.

Exemple : CHENEAU-LOQUAY A., (2004) : Mondialisation et technologie de la communication en Afrique. Karthala, Paris, 322 p.

- b. les articles : Nom Prénoms de l'auteur, année de publication, Titre exact de l'article, Nom de la revue (entre griffe et en italique), Numéro du volume, Pages de début et de fin de l'article.

DIAHOU A. Y., (2012) : Les périphéries abidjanaises : territoires de redistribution et de relégation. In : « *Les Métropoles des Suds vues de leurs périphéries* », Grafigéo, pp. 107-122.

- c. les thèses et les mémoires : Nom Prénoms de l'auteur, année de soutenance, titre de la thèse ou du mémoire, spécialité, Université d'attache, lieu de soutenance, nombre de pages.

KOUASSI N. G., (2013) : Influence de la ville d'Abidjan sur les villes de sa périphérie immédiate : cas de Dabou et Bingerville. Thèse de doctorat de Géographie, Université d'Abidjan, Abidjan, 401 p.

Il convient de classer les ouvrages par ordre alphabétique des noms de leurs auteurs. Pour des ouvrages d'un même auteur, il faut les classer par ordre chronologique de leur date de publication.

8. Le Tiré à part : les auteurs d'articles recevront gratuitement 1 (un) tiré à part en version électronique. Pour cela, les adresses électroniques des auteurs sont indispensables. La revue pourra leur être fournie à titre onéreux.

N. D. L. R.

PREF A CE

J'accueille avec beaucoup de satisfaction la création d'un Groupe de Recherche sur la Géographie des Transports à l'initiative de Monsieur Joseph Hassy N'guessan KABLAN, Maître de Conférences à l'Université Félix HOUPOUET-BOIGNY.

Les problématiques en lien avec ce champ disciplinaire sont diverses. Elles portent sur tous les éléments constitutifs de l'espace : eau, terre, air supports sur lesquels s'organisent les infrastructures de communications et les moyens de transports.

Les transports sont, en effet, multidimensionnels. Vus sous l'angle géographique, donc holistique, les communications et les transports sont porteurs de trois vertus :

- ils sont un puissant outil de création de l'espace géographique et d'aménagement des territoires ; ce sont eux qui sont à l'œuvre dans le processus de transformation des territoires et de la hiérarchie des nœuds ;
- les communications et les transports sont créateurs de liens sociaux par le brassage qu'ils autorisent dans les places centrales, dans les villes, lieux d'intenses interactions sociales, économiques et d'innovations ;
- enfin, les transports jouent un rôle décisif dans la création de la richesse et dans l'économie des nations ; en permettant d'accéder aux espaces de production et d'exploitation, ils favorisent le commerce des biens à toutes les échelles de l'espace géographique.

Le numéro spécial Transport publié par la Revue des Lettres et Sciences Humaines du Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés de l'Université de Lomé "ANYASA" a fait le choix d'explorer les problématiques portuaires, en se basant sur l'expérience ivoirienne, essentiellement.

En effet, l'économie ivoirienne s'appuie sur les ports autonomes d'Abidjan et de San-Pedro pour assurer ses activités d'importation et d'exportation.

Les présentes contributions mettent en évidence les liens que la ville tisse avec les ports, la sécurité portuaire, la modernisation de ses outils de gestion, les stratégies de desserte, la diversité des produits transportés, la gouvernance des affaires maritimes, les préoccupations environnementales,

Toutes ces problématiques portuaires et, au-delà, ont été analysées avec minutie et finesse par mes collègues dont l'intimité avec le terrain est incontestable.

Je félicite et encourage tous les membres de ce jeune et dynamique Groupe de Recherches sur la « Géographie des Transports ».

Je les incite à maintenir constante cette flamme de la connaissance.

Je souhaite que cette « flamme » éclaire tous les décideurs et les gestionnaires dans ce champ disciplinaire de la géographie des transports, au triple plans de l'aménagement du territoire, de l'économie, de la cohésion et de la mixité sociales.

Jérôme ALOKO-N'GUESSAN

Directeur de Recherches

I ntroduction

Les travaux en transports et économie portuaire sont fondés sur les notions de triptyque portuaire (ports-arrière-pays-avant-pays) qu'inter-relient les différents modes de transport (maritime, aérien, ferroviaire, lagunaire, fluvial et routier).

Les membres du groupe de recherche LATECOMP (Laboratoire des Transports, d'Economie Maritime et Portuaire) au sein du laboratoire LIMERSSAT (Littoral, Mer, Santé, Sécurité alimentaire et Transport), ont entrepris l'étude systématique des ports ivoiriens (Abidjan et San Pedro) à travers les filières de marchandises, les fonctions portuaires (passage portuaire, corridors routiers, transit et transbordement), les plateformes logistiques, les modes de transports de marchandises, les modes de gouvernance portuaire, les échanges entre partenaires commerciaux, la vie littorale, etc. Aujourd'hui, c'est une quinzaine de thèses soutenues, une vingtaine d'autres en préparation, une centaine de publications et plus d'une soixantaine de communications qui ont été produites.

Ce foisonnement de la réflexion autour des problématiques littorales, maritimes et portuaires a toutefois déjà été entreprise (Géographie du littoral de Côte d'Ivoire) sous la direction de Kouassi Paul ANOH et Patrick POTTIER en 2008.

Dans ce numéro spécial : Transports de ANYASÃ, Revue des Lettres et Sciences Humaines du Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés de l'Université de Lomé, ce sont 16 contributeurs qui tablent spécifiquement sur le secteur transport comme facteur clé de mutations vers le type de développement souhaité par toutes les parties prenantes (populations, acteurs, politiques).

La libéralisation intervenue dans le secteur des transports maritime a redéfini les modes de gouvernance face aux nouveaux défis de la conteneurisation et du gigantisme naval. Dans cet article « **La gouvernance des affaires maritimes en Côte d'Ivoire : entre libéralisation et exigence des acteurs internationaux** », Kounamigan SILUE et Joseph Hassy N'Guessan KABLAN font un diagnostic de la gouvernance de ce secteur des transports en Côte d'Ivoire et analysent les enjeux pour un développement durable.

La Côte Ouest Africaine (COA) est une région où l'industrie maritimo-portuaire a un poids sur l'économie. Estimée à plus de 90% des recettes des Etats, la desserte de ladite rangée portuaire, pourvoyeuse de matières premières (agricole, forestière et minière) reste fortement sous l'influence des armateurs internationaux. Cet article sur « **La stratégie de desserte maritime de la Côte Ouest Africaine par Maersk-Line entre transbordement et cabotage** » de Aka François DADIE et Joseph Hassy N'Guessan KABLAN vise à déterminer les raisons de l'emprise des armateurs sur la COA, à travers le développement de diverses stratégies.

Les actes à caractères criminels se perpètrent dans divers domaines notamment au niveau des transports. C'est dans cette dynamique qu'après les attentats des tours jumelles aux Etats-Unis, le besoin de sécurisation des ports est devenu plus qu'impératif. Depuis 2013, Port sécurité, une entreprise privée s'investit pour lutter contre tous les incidents de sûreté au port d'Abidjan. Dans cet article sur : « **Les investissements privés de sûreté pour lutter contre les menaces au port d'Abidjan** », Thierry Yao ANI met en évidence les investissements de sûreté entrepris par Port sécurité et leurs limites.

« **Les entraves à la fluidité du pré et du post-acheminement des marchandises par le port d'Abidjan** » se posent avec acuité le long de la chaîne logistique portuaire. Richard Hugues TOGUEI et Joseph Hassy N'Guessan KABLAN se proposent dans cette contribution d'analyser les facteurs entravant le bon déroulement de ces dites opérations entre le port d'Abidjan et son arrière-pays. Avec le développement de la concurrence entre les entreprises et la mondialisation exigeant des acteurs économiques plus d'efficacité, le souci

des autorités portuaires va s'étendre au-delà des limites de son enceinte portuaire. Celles-ci se préoccupent désormais de ce pan de la chaîne de transport qui est le pré et le post acheminement des marchandises.

La mise en place de compagnies aériennes d'envergure régionale est au centre des préoccupations des pays qui aspirent à l'émergence en l'occurrence la Côte d'Ivoire. Ainsi, au regard du caractère transversal du secteur, les réflexions concertées des acteurs scientifiques et politiques sont opportunes. Pour Séverin Kouassi Kan KOUASSI et Joseph Hassy N'Guessan KABLAN, dans « *Analyse structurelle du réseau de la compagnie Air Côte d'Ivoire en Afrique occidentale et centrale* », ces compagnies à capitaux public et privé nationaux doivent investir les échelles nationale, sous régionale et continentale comme le recommande l'Agenda 2063 de l'Union Africaine.

Emmanuel Patrick Salomon TANO et Joseph Hassy N'Guessan KABLAN portent une analyse critique sur « *La réalisation du port de plaisance dans la baie de Cocody : entre les opportunités socio-économiques et les défis environnementaux de la réalisation du port de plaisance dans la baie de Cocody* ». Ils rappellent que les ports de plaisance sont des équipements structurants du littoral ivoirien. Cependant, ses flottes ne font pas l'objet d'attention particulière de la part des autorités de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires qui en a la gestion.

Le secteur de la pêche au port d'Abidjan a toujours été présenté comme un secteur majeur dans les fonctions du port d'Abidjan en tant que premier port thonier de la Côte Ouest Africaine, avec ses halles de tri et de criée, ses hangars de réparation de filets de pêche, ses industries de conditionnement des produits de pêche, etc. Ses répercussions socioéconomique et spatiale sont notables et évidentes. Cependant, l'étude de « *L'impact environnemental de l'activité de pêche au port d'Abidjan* » entreprise par Esaïe Kouyo GBOLO et Joseph Hassy N'Guessan KABLAN n'a pas encore fait l'objet d'un grand intérêt dans la littérature spécialisée. Ils analysent dans cette contribution les défis environnementaux auxquels sont confrontées les activités halieutiques dans la zone portuaire abidjanaise.

Créé par l'Etat ivoirien en vue de réduire les disparités régionales, le port et la ville de San Pedro se sont développés séparément (pas concomitamment). Dans leurs rapports, ceux-ci ont connu des changements sur le plan institutionnel, économique et spatial. Cette étude de Gérard Soko ADOU et Joseph Hassy N'Guessan KABLAN sur la « *Dynamique des relations ville-port à San Pedro* » met en relief, l'évolution des relations entre le port et la ville de San Pedro en vue de développer le Sud-ouest de la Côte d'Ivoire.

Une nouvelle institution mise en place par l'Etat impose un rôle à chaque acteur, des règles de fonctionnement et une politique générale. L'objectif de cet article de Seydou OUATTARA intitulé « *Mutation institutionnelle récente de la filière café-cacao et perspectives de développement portuaire de l'arrière-pays productif de la Côte d'Ivoire* » vise à mettre en évidence les perspectives de développement des ports et de leur arrière-pays avec la mise en place de la nouvelle stratégie politique et le changement institutionnel de la filière café-cacao.

Le « *Diagnostic du mécanisme des échanges maritimes de marchandises des pays de l'hinterland par le port d'Abidjan* » démontre que le corridor Nord de desserte est cher et moins flexible que les autres couloirs des ports voisins concurrents ouest africains. Premier port de transit du Burkina Faso, du Mali et dans une moindre mesure du Niger jusqu'en 2002 avec plus de 40% du trafic, Abidjan est au quatrième rang derrière les ports de Cotonou, Lomé et Dakar avec moins de 20% du trafic de transit global des pays de l'hinterland aujourd'hui. Dans cet article Patrick Brice Aké AKE met en évidence les

internalités du corridor par l'identification des forces et des faiblesses du corridor de transit des marchandises dans l'arrière-pays du port d'Abidjan.

Le transport constitue un facteur fondamental pour le développement des localités et influence les zones desservies. C'est dans ce contexte que la contribution de Nemeloh SORO et Joseph Hassy N'Guessan KABLAN sur l'« *Influence du transport sur la dynamique des marchés d'Abobo, Adjamé et Treichville* » analyse l'influence du transport de marchandises sur la dynamique des marchés d'Abobo, Adjamé et Treichville. Cette analyse montre que la mauvaise collaboration des acteurs du transport est un facteur contraignant pour le bon déroulement de l'activité, ensuite, l'évolution des échanges ne favorise pas le développement des marchés contrairement à ce qui est observé ailleurs et enfin, l'interférence des intermédiaires dans l'activité de transport engendre des coûts supplémentaires de transport et par ricochet une augmentation des prix des marchandises sur les marchés. Donc, pour des prises de décision, les structures administratives doivent motiver une meilleure collaboration des acteurs, planifier les investissements d'innovation et réduire les intermédiaires dans le secteur des transports de marchandises.

Port principal de la Côte d'Ivoire, Abidjan est le premier à utiliser le conteneur pour le conditionnement de la marchandise en 1971. Cette politique d'anticipation a abouti à la création de son terminal à conteneurs qui a servi pendant des décennies de plate forme de transbordement en Afrique de l'ouest. Cependant, cette politique s'est limitée aux installations portuaires. Les infrastructures de desserte de l'arrière-pays et la transformation locale des matières premières, n'ont pas accompagné le processus de conteneurisation de la chaîne de transport par le PAA. Hervé Koulaï YRO se propose dans cette étude « *Les défis de la conteneurisation dans la chaîne de transport maritime en Côte d'Ivoire* » de montrer les insuffisances des installations des ports ivoiriens et mettre en exergue le caractère inachevé du processus de conteneurisation en Côte d'Ivoire.

« *L'agro-industrie dans le domaine portuaire de Treichville-Vridi (Abidjan) : occupation spatiale et impact socio-économique* » de Nobert N'goran KOUAKOU vise à apprécier le niveau d'occupation de l'agro-industrie ainsi que son impact socio-économique dans le domaine portuaire de Treichville-Vridi. Cette contribution s'inscrit dans la dynamique des recherches en sciences sociales consacrant ses axes sur les aspects socio-économiques d'une activité aussi capitale que l'agro-industrie pour la Côte d'Ivoire, associée à l'espace portuaire jusque-là obsolète.

La lagune Ebrié représente un fondement naturel important de développement culturel et socioéconomique chez les peuples du littoral Est ivoirien. Malheureusement, dans la commune de Port-Bouët, la dégradation continue des écosystèmes lagunaires est exacerbée par les activités des populations riveraines à caractère artisanal qui se développent dans l'informel. « *Activité des populations riveraines et dégradation des écosystèmes lagunaires dans la commune de Port-Bouët* » de Poronon KONE et Joseph Hassy N'Guessan KABLAN se proposent dans cette étude de porter l'analyse sur l'impact des activités de ses riverains sur les écosystèmes lagunaires de cette commune en vue d'un développement durable.

Joseph Hassy N'Guessan KABLAN
Maître de Conférences

Sommaire

Numéro spécial Transport

DYNAMIQUE DES RELATIONS VILLE-PORT À SAN PEDRO..... <i>Gerard Sokou ADOU, Joseph Hassy N'Guessan KABLAN</i>	pp. 2-13
LES INVESTISSEMENTS PRIVÉS DE SURETÉ POUR LUTTER CONTRE LES MENACES AU PORT D'ABIDJAN..... <i>Thierry Yao ANI</i>	pp. 14-25
LA FILIÈRE BOIS ET LE TRANSIT PORTUAIRE AU PORT DE SAN-PEDRO..... <i>Salama BELLA, Joseph Hassy N'Guessan KABLAN</i>	pp. 26-42
LA RÉALISATION DU PORT DE PLAISANCE DANS LA BAIE DE COCODY : ENTRE OPPORTUNITÉS SOCIOÉCONOMIQUES ET DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX..... <i>Emmanuel Patrick Salomon TANOË, Joseph Hassy N'Guessan KABLAN</i>	pp. 43-50
LES DÉFIS DE LA CONTENEURISATION DANS LA CHAÎNE DE TRANSPORT MARITIME EN CÔTE D'IVOIRE..... <i>Hervé Koulaï YRO</i>	pp. 51-60
MUTATION INSTITUTIONNELLE RÉCENTE DE LA FILIÈRE CAFÉ-CACAO ET PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT PORTUAIRE ET DE L'ARRIÈRE-PAYS PRODUCTIF EN CÔTE D'IVOIRE..... <i>Seydou OUATTARA</i>	pp. 61-74
LA STRATÉGIE DE DESSERTE MARITIME DE LA CÔTE OUEST AFRICAINE PAR MAERSK-LINE ENTRE TRANSBORDEMENT ET CABOTAGE..... <i>Aka François DADIE, Joseph Hassy N'Guessan KABLAN</i>	pp. 75-84
DIAGNOSTIC DU MÉCANISME DES ÉCHANGES MARITIMES DE MARCHANDISES DES PAYS DE L'HINTERLAND PAR LE PORT D'ABIDJAN..... <i>Patrick Brice Aké AKÉ</i>	pp. 85-92
ANALYSE STRUCTURELLE DU RÉSEAU DE LA COMPAGNIE AIR CÔTE D'IVOIRE EN AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRALE <i>Kouassi Séverin KOUASSI KAN, Joseph Hassy N'Guessan KABLAN</i>	pp. 93-106

LA GOUVERNANCE DES AFFAIRES MARITIMES EN CÔTE D'IVOIRE : ENTRE LIBÉRALISATION ET EXIGENCES DES ACTEURS INTERNATIONAUX.....	pp. 107-115
<i>Kounamiga SILUÉ, Joseph Hassy N'Guessan KABLAN</i>	
L'AGRO-INDUSTRIE DANS LE DOMAINE PORTUAIRE DE TREICHVILLE-VRIDI (ABIDJAN) : OCCUPATION SPATIALE ET IMPACT SOCIO- ÉCONOMIQUE.....	pp. 116-131
<i>Norbert N'Goran KOUAKOU</i>	
INFLUENCE DU TRANSPORT SUR LA DYNAMIQUE DES MARCHÉS D'ABOBO, ADJAMÉ ET TREICHVILLE.....	pp. 132-146
<i>Nemeloh SORO, Joseph Hassy N'Guessan KABLAN</i>	
LES ENTRAVES À LA FLUIDITÉ DU PRÉ ET DU POST- ACHEMINEMENT DES MARCHANDISES PAR LE PORT D'ABIDJAN.....	pp. 147-157
<i>Paul Richard Hugues TOGUEI, Joseph Hassy N'Guessan KABLAN</i>	
L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DE L'ACTIVITÉ DE PÊCHE AU PORT D'ABIDJAN.....	pp. 158-168
<i>Kouyo Isaïe GBOLO, Joseph Hassy N'Guessan KABLAN, Yolande Céline KOFFIÉ-BIKPO</i>	
ACTIVITÉS DES POPULATIONS RIVERAINES ET DÉGRADATION DES ÉCOSYSTÈMES LAGUNAIRES DANS LA COMMUNE DEPORT-BOUËT, ABIDJAN-CÔTE D'IVOIRE.....	pp. 169-188
<i>Poronon KONÉ, Joseph Hassy N'Guessan KABLAN</i>	

**LA STRATEGIE DE DESSERTE MARITIME DE LA COTE OUEST
AFRICAINNE PAR MAERSK-LINE ENTRE TRANSBORDEMENT
ET CABOTAGE**

Aka François DADIE, Doctorant

*Joseph Hassy N'Guessan KABLAN, Maître de Conférences
Université Félix HOUPHOUËT BOIGNY, Côte d'Ivoire*

Résumé : Le regroupement de diverses sous-régions du monde en blocs a favorisé l'émergence de plusieurs ensembles économiques et boosté les échanges internationaux par mer. La Côte Occidentale d'Afrique (COA) en est un cas de figure pour une région où l'industrie maritimo-portuaire a un poids économique estimé à plus 90% selon les États. Toutefois, la desserte de cette rangée portuaire, pourvoyeuse de matières premières (agricoles, forestières, minérales), avec des taux de croissance supérieur à 5% et à évolution démographique galopante, reste fortement sous l'influence des armateurs internationaux malgré les multiples enjeux maritimo-portuaires. Ces derniers ont adopté des stratégies greffées sur le système *hub and spokes* dont Maersk-line est l'un des précurseurs. Elle opère néanmoins dans un contexte complexe et aux multiples déterminants, une concurrence internationale toujours plus rude, une surcapacité récurrente, un coût du transport difficile à anticiper, une réglementation évolutive. La compagnie a établi un réseau de hubs sur différentes façades maritimes par expansion du système de desserte par transbordement. Cependant, l'armateur opère sur les façades occidentale et centrale d'Afrique sans plate-forme de transbordement. Ce présent article vise à déterminer les raisons d'une stratégie différente de celle des autres ranges portuaires.

Il ressort de ce fait que Maersk-line dessert la COA en associant le transbordement au cabotage. Cependant, le transbordement se fait à partir des hubs extérieurs à la COA depuis les hubs de Tanger Med, Tanjung Pelepas et Dubaï Jebel. Pour ces différentes liaisons, elle s'appuie sur des flottes de capacité oscillant entre 2 500 et 5 500 EVP. Ce type de desserte engagé est fonction des caractéristiques, de l'efficacité et de la gouvernance portuaires mais également de la nature des marchandises.

Mots clés : Côte Ouest Africaine, Maersk-line, stratégies de desserte, compagnies maritimes, transbordement, cabotage

Abstract: The gathering of varied sub-regions of the world in blocs has favoured the emergence of many economic sets and boosted the international exchanges by sea. The west african coast (wac) is one of case of figure for a region where the seaport industry has an economic weight estimated to more than 90% according to the states. However, the desert of that row harbour supplier of raw materials (agricultural forest, minerals), with the growth rates over 5% and with a galloping demographic evolution, stays strongly under the influence of the international shipowners in spite of the multiple seaport stakes. These latters have adopted grafted strategies on the hub and spokes system of which Maersk-line is one of the forerunners. It operates nevertheless in a complex contex and to the multiple decisives, an international competition always tough, scouring over capacity, an evolutive regulation. The company has established a network of hubs on different maritime frontages by transshipment disert system expansion. However, the shipowner operates on the central and western frontages of Africa without transshipment platform. This present article aims to determine reasons of a different strategy from those of others harbour rows. It emerges that maersk-line relents the wac associating the transshipment to cabotage. Yet transshipment is made by external hubs to the wac since hubs of algeciras/Tanger Med, Tanjung Pelepas and Dubai jebel. For the different connections, it loans on the fleets of capacity fluctuating 2500 to 5500 EVP. This type of desert engages dis served as characteristic efficiency and harbours governance but also goods nature.

Keywords: West african coast, Maersk-Line, desert strategies maritime companies, cabotage transshipment.

Introduction

La mondialisation se manifeste comme une évidence ordinaire, à tous les coins de la planète. Ainsi, les compagnies maritimes pour suivre cette mondialisation vont développer plusieurs stratégies avec l'apparition du conteneur pour desservir les différentes régions. En outre, l'avènement de la conteneurisation, épine dorsale de la mondialisation (FREMONT A, 2009), le conteneur est au cœur de l'accroissement économique et se traduit par le développement conjoint des stratégies des grandes compagnies de lignes régulières de même que des opérateurs de terminaux. Parallèlement, la libéralisation de l'industrie maritime et portuaire a amené les compagnies à se baser sur un nouveau système de desserte ou transport des marchandises qui est le système hubs and spokes et cette stratégie consiste à choisir un port principal de transbordement à partir duquel les autres ports secondaires sont desservis. De par cette pratique, les transporteurs maritimes mondiaux étendent leurs envergures aussi bien sur les principaux pôles économiques en Asie orientale, en Amérique du Nord et en Europe, que sur les marchés du Sud, Afrique ou Amérique latine articulant de la sorte les lignes Est-Ouest entre elles ou avec les lignes Nord-Sud (FREMONT A, 2012). La compagnie Maersk-line, première compagnie de lignes conteneurisées dont le transport maritime représente 72% du chiffre d'affaire avec 58% générés par le transport de conteneurs et 14% par le transport de vrac. En effet, précurseur du système *hub and spokes*, Maersk-line va aménager ou équiper un ou des ports pour en faire ses *hubs*. De ce fait elle a développé un système de ports suivant la ligne Est/Ouest et cette stratégie permet le maillage des grands ensembles économiques régionaux à travers le monde. Des lors, la mise en place des *hubs* et des lignes maritimes qui leur sont associées aboutit à une véritable régionalisation du monde par l'armement danois. Elle s'appuie bien évidemment sur la réalité économique de chacun des ensembles géographiques mais l'organisation de la desserte est propre à la compagnie multinationale. Chaque hub articule plusieurs ensembles régionaux par la commutation des différents types de lignes. En sus, l'implication dans la manutention et la desserte terrestre lui donnent systématiquement de renforcer ses positions portuaires partout dans le monde. Toutefois, si ce réseau de ports hubs est bien structuré sur certaines façades maritimes (Méditerranée, Asie du Sud-Est, Amérique du Nord et du Sud), la Côte occidentale d'Afrique demeure l'une des rares ranges portuaires où l'opérateur maritime Maersk-line intervient en l'absence de plate-forme de redistribution.

Pourquoi la compagnie Maersk-line dessert la Côte ouest-africaine sans une plate-forme de transbordement sur cette rangée portuaire ?

Cet article analyse les raisons de la modification de la stratégie de Maersk-line en vue du maillage du marché ouest africain et central, l'une des principales zones pourvoyeuses de matières premières au monde.

La démarche méthodologique s'articule autour d'une recherche bibliographique et des enquêtes de terrain. La recension documentaire s'est faite dans les bibliothèques, les centres de documentation et les sites internet des différentes autorités portuaires de la COA. Elles ont fourni des informations sur leur réseau de hubs ainsi que sa stratégie

globale développée, les liaisons maritimes, la nature des trafics et les ports visités par les navires de la compagnie. Les enquêtes de terrain sont axées sur des entretiens semi-structurés ou des courriers électroniques en interrogeant les personnes ressources des sous-directions et services de Maersk-Line.

1. Résultats

L'apparition de la compagnie sur la COA remonte à 1986 à travers des affrètements de navires. Maersk-line déploie dès lors son premier réseau de feeders depuis Algeciras via la rangée ouest-africaine. Après la libéralisation du secteur maritimo-portuaire au niveau international et la faillite des armements locaux ouest-africains, le groupe AP Moller-Maersk rachète en 1999 Safmarine (compagnie maritime Sud-africaine), alors très fortement implantée sur le marché ouest-africain. Cela lui octroie une couverture plus grande du marché ouest et centre-africain. Progressivement, Maersk-line intègre la côte dans son schéma de desserte mondiale. La traduction spatiale de cette stratégie est perceptible par la desserte de la COA en tant qu'armateur par les filiales Maersk-line et Safmarine du groupe. Ainsi, ses positions portuaires sur la rangée ouest-africaine pour maximiser le profit en manipulant le maximum de fret tiennent compte de la spécificité de ce marché tant au niveau des ports que des cargaisons disponibles.

1.1. Les prédispositions des ports ouest-africaine : facteurs discriminatoires de la stratégie de Maersk-line

Sur la COA, les pouvoirs publics ont une forte implication dans les gouvernances portuaires retardant à tort ou à raison la mise en œuvre des réformes portuaires lorsque celles-ci existent. Cela crée un manque de cadre de réflexion entre ces derniers et les opérateurs privés quant à une réflexion intégrée pour la planification des projets de développement portuaire selon les autorités de Maersk-line en Côte d'Ivoire.

Ainsi, à l'exception du port de Lomé qui accueille par moment des navires atteignant de 9 000 EVP les autres ports de la rangée ont du mal à traiter un navire de plus de 5 500 EVP. A cela s'ajoute les produits d'exportations généralement primaires qui, même s'ils sont beaucoup plus convoités par les pays industrialisés sont de faible taux de conteneurisation. En effet, ce taux de conteneurisation avoisine 30% en 2015 alors que ce taux est à plus de 80% sur les rangées portuaires d'Asie, d'Amérique du Nord et en Europe (ALIX Y., 2016).

Aussi, ces plates-formes portuaires Ouest africaines dans leur entièreté sont inaptes quant à la réception de navires de grandes capacités, car présentant de faibles tirant d'eau (moins de 12,5 m), de linéaires de quai et autres surfaces d'entreposage.

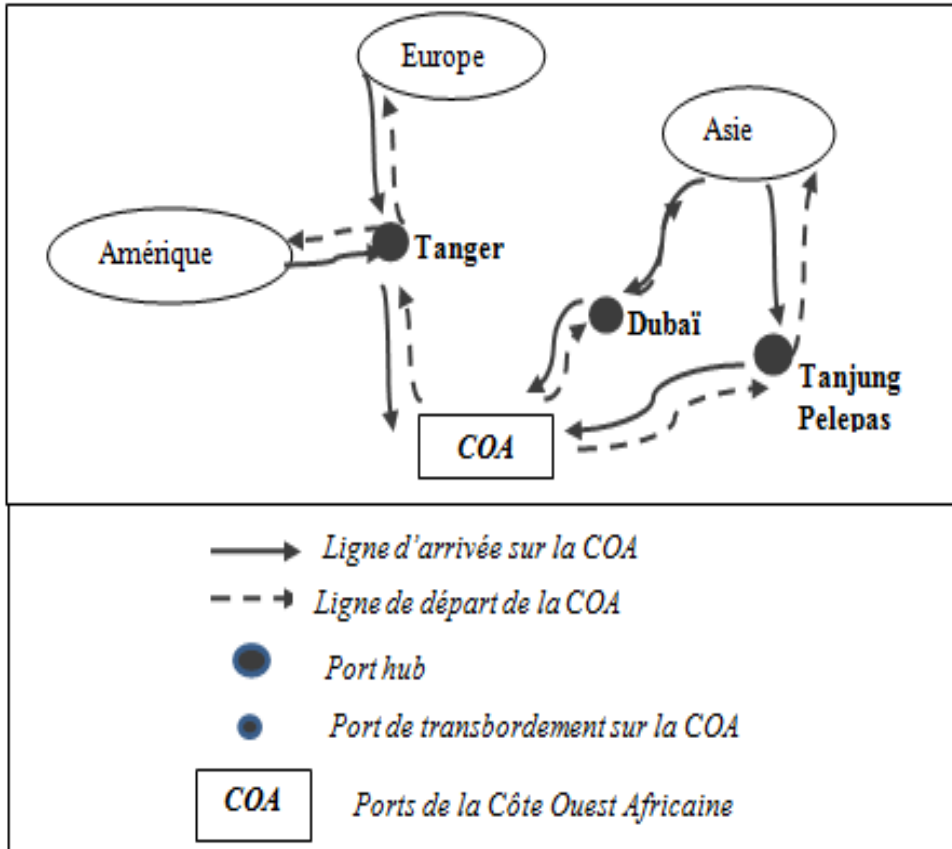
En somme, les mauvaises performances des infrastructures et superstructures sont dues au fait que les politiques portuaires sont dépassés et n'amènent pas les ports Ouest Africain à suivre l'évolution croissante de la taille des navires.

1.2. La desserte de la Côte Ouest Africaine par Maersk line : une stratégie atypique

Dans la desserte maritime de la COA (figure n°1), Maersk-line intervient dans un contexte d'absence de ports hubs à travers une organisation axée autour des plateformes de redistribution d'Algeciras pour les trafics américains et européens. Pour le fret asiatique, ce sont les hubs de transbordement de Tanjung Pelepas et Port Kelang

qui sont sollicités. Aussi, les services s'appuient-ils sur les navires Wafmax, construits spécialement pour les ports africains et spécialisés dans le conteneur.

Figure n°1 : Modélisation de la desserte de la Côte Ouest-Africaine par Maersk à partir des hubs internationaux



Source : Maersk-Line, 2017

1.2. L'organisation des liaisons depuis le hub de Tanger Med vers la rangée portuaire ouest-africaine

Les liaisons sont regroupées sous le vocable *West Mediterranean - West Africa relay service* (WAF). Ce service utilise 12 liaisons avec des navires de capacités inférieures ou égales à 2 500 EVP. Les ports de la sous-région de l'Afrique de l'Ouest sont plus desservis (16 ports) que ceux de l'Afrique centrale (5 ports).

- Le service WAF 1

Ce service met en ligne cinq navires feeder de capacités comprises entre 1 700 et 2 500 EVP qui partent du hub Algeciras en passant par le port Tanger vers la COA avec deux rotations mensuelles. Une fois arrivés sur la COA ces navires procèdent par cabotage pour desservir cette rangée portuaire en touchant le port Anglais de Pointe Noire. Ensuite, la deuxième escale dans le port Nigérian de Onne Sea-port, descend au port de Libreville (Gabon), remonte dans le port Ghanéen de Takoradi et termine dans

le port Ivoirien de San Pedro avant de remonter au port de Nouakchott (Mauritanie). Puis, de là, le navire retourne au port hub d'Algeiras en passant port de Tanger

- **Le service WAF 2**

Ce service de six navires feeders d'une capacité de 2 500 EVP part d'Algeiras pour la COA. Présent sur la Côte Ouest Africaine, il opère deux rotations mensuelles en desservant celle-ci par cabotage tout en touchant trois ports qui sont le port ivoirien d'Abidjan, béninois de Cotonou et gabonais de Libreville avant de retourner à Algeiras. Par ailleurs, selon les autorités de la compagnie, cette ligne bien qu'ayant existé a été supprimée depuis 2012, suite à la mise en circulation des services reliant la côte ouest-africaine à l'Asie.

- **Le service WAF 3**

Ce service exploite en ligne six navires feeders d'une capacité de 2 500 EVP qui partent d'Algeiras pour la COA avec deux rotations mensuelles fait sa première escale dans le port ivoirien d'Abidjan, le port togolais de Lomé, le port Béninois de Cotonou et le port mauritanien de Nouakchott avant de retourner à Algeiras en passant par port Tanger.

- **Le service WAF 5**

Ce service utilise six navires feeders d'une capacité de 1 400 à 1 700 EVP qui partant d'Algeiras à destination de la COA avec deux rotations mensuelles. Sur la rangée portuaire Ouest africaine, ces navires feeders procèdent par cabotage pour desservir les ports en touchant le port de Lomé au Togo, ensuite les ports angolais de Luanda et Lobito avant de remonter en passant par le port guinéen de Conakry pour rejoindre ensuite son hub d'Algeiras.

- **Le service WAF 6**

Ce service emploie six navires feeders d'une capacité de 1 700 EVP qui part d'Algeiras pour la COA avec deux rotations mensuelles. Il touche par cabotage le port d'Abidjan, les ports nigériens de Tin Can Island ensuite Apapa et descend au port de Douala puis remonte au port d'Abidjan en Côte d'Ivoire avant de retourner à Algeiras.

- **Le service WAF 7**

Il s'appuie sur quatre navires feeders d'une capacité de 2 500 EVP partant d'Algeiras pour la COA suivant deux rotations mensuelles. Ces lignes touchent le port Guinéen de Conakry, puis fait sa deuxième escale dans le port Libérien de Monrovia et termine son service au port Sierra Léonais de Freetown avant de retourner à Algeiras.

- **Le service WAF 8**

Ce service s'effectue à partir de trois navires feeders d'une capacité de 2 500 EVP partant d'Algeiras pour la COA. Il fait une rotation mensuelle et desservent trois ports sur la COA. Ce service exploite une liaison et part d'Algeiras et une fois sur cette rangée portuaire Ouest africaine, touche par cabotage les ports Mauritanien de Nouakchott puis le port Gambien de Banjul et en fin le port de Bissau en Guinéen avant de retourner sur le hub espagnol.

- **Le service WAF 9**

Ce service déploie deux navires feeders d'une capacité de 1 300 EVP partant d'Algeciras pour la COA. Il se fait par deux rotations mensuelles touchant les ports du Cap Vert de Mindelo et Porto Praia et termine ses escales dans le port bissau- guinéen de Bissau avant de remonter au hub d'Algesiras en passant par port Tanger.

- **Le service WAF 11**

Cette ligne exploite cinq navires feeders d'une capacité de 2 500 EVP qui relie le hub d'Algeciras à la COA. Ces navires feeders qui desservent la COA procèdent par cabotage pour desservir les ports de cette rangée portuaire. Ainsi, ils touchent d'abord le port Sénégalais de Dakar ensuite le port Ghanéen de Tema et enfin retourne au port de Dakar avant de retourner à Tanger Med.

- **Le service WAF13**

Ici, quatre navires feeders d'une capacité de 2 500 EVP partent Tanger Med pour la COA avec deux rotations mensuelles. Ils desservent par cabotage le port sénégalais de Dakar et le port ghanéen de Tema et retourne au port de Dakar avant le retour sur la plate-forme portuaire de départ.

Ainsi, les ports de la COA touchés sont : le port de Dakar et le Tema. Les produits exportés à partie de la COA sont les produits agricoles tel que : le cacao, le café, l'huile de palme, l'hévéa, la noix de cajou le bois de grue etc. aussi, les minerais tel que le fer, le manganèse, le cuivre, l'étain, la bauxite, le pétrole brute et l'uranium, le phosphate etc. à l'importation nous avons les produits manufacturés, les voitures et les appareils électroménagers.

Enfin, le tableau n°1 ci-dessous est un tableau de synthèse des différents services permettant de connecter la COA aux différentes façades maritimes d'Amérique et de l'Europe.

Tableau n°1 : Récapitulatif des dessertes maritimes de la COA par transbordement à partir d'Algeciras/Tanger

Services maritimes	Nombre de navires	Capacité des navires (EVP)	Plate-forme de transbordement	Nombres de rotations	Les ports touchés
WAF1	05	1700-2500	<i>Algeciras/ Tanger Med</i>	02	Lomé, Onne, Libreville, Nouakchott
WAF2	06	2500		02	Abidjan ; Cotonou, Libreville
WAF3	06	2500		02	Pointe Noire, Douala, Lomé, Cotonou
WAF5	08	1400-1700		02	Luanda, Lobito, Conakry
WAF6	04	1700		02	Tin Can, Apapa, Cotonou
WAF7	04	2500		02	Conakry, Monrovia, Freetown, San Pedro
WAF8	03	1600		02	Nouakchott, Banjul, Bissau
WAF9	02	1300		02	Freetown, Mindelo, Porto Praia, Bissau
WAF11	05	2500		02	Lomé, Onne, Douala
WAF13	05	2500		02	Dakar, Tema, Abidjan

Source : Maersk CI, 2017.

1.3. Les lignes desservant la côte ouest-africaine à partir des hubs de Tanjung Pelepas et Port Kelang

Ces lignes se font par le biais de 2 services que sont le **MESAWA** et le **FEW (Far East-West Africa)**. Ainsi, ces deux services permettent à Maersk-Line de connecter la COA au moyen orient et l'Asie du sud-est.

- Le service Mesawa

Ce service met en contact la COA et le moyen orient par son hub de Dubaï avec cinq navires de 4 500 EVP aller-retour entre l'extrême orient et la COA. Les navires desservent la COA à partir de Dubaï par feeders et procèdent par cabotage pour desservir d'abord le port angolais de Luanda, puis les ports nigérian d'Apapa et Tincan et termine le cabotage en touchant le port béninois de Cotonou avant de retourner à Tanjung Pelepas.

Après le service Mesawa nous avons le service Far East-West Africa Relay (FEW) qui est constitué de cinq services qui connectent la COA à l'Asie du Sud-Est par le hub de Tanjung Pelepas.

- Le service FEW 1

Ce service met en ligne neuf navires de 2 500 EVP en aller-retour entre l'Asie et la COA avec deux rotations par mois. Il s'opère à partir de Tanjung Pelepas par feedering. Une fois sur la COA touche d'abord les ports nigériens d'Apapa, de Tin Can, ensuite le port béninois de Cotonou et enfin le port ivoirien d'Abidjan avant de retourner à son hub de Tanjung Pelepas.

- Le service FEW 2

Ce service utilise douze navires de 4 500 EVP en aller-retour entre l'Asie et la COA, à partir de son hub Tanjung Pelepas avec deux rotations mensuelles. Il dessert la COA par feedering. Sur la Côte Ouest africain, il procède par cabotage pour la desserte maritime. Les navires feeders touchent uniquement les ports nigériens d'Apapa, de Tin Can et Onne avant de retourner à Tanjung Pelepas.

- Leservice FEW 3.

Cette ligne exploite dix navires de taille comprise entre 3 600 et 4 500 EVP qui relie Tanjung Pelepas à trois ports ouest africains. Ainsi, de Tanjung Pelepas, les navires feeders sortent de l'Asie pour la COA, en effectuant des opérations de cabotage dans les ports de Lomé, Tema et Abidjan avant de retourner au port de transbordement de Tanjung Pelepas.

- Leservice FEW 5

Ce service tire profit de dix navires de 4 500 EVP en aller-retour Asie du Sud-est et la COA par Tanjung Pelepas avec deux rotations par mois. Les navires feeders atteignent la COA et procèdent par cabotage. Ainsi, ils touchent le port nigérian d'Apapa et enfin le port béninois de Cotonou pour retourner à Tanjung Pelepas.

- Le service FEW 6

Ce service utilise quatre navires de 2 500 EVP en aller-retour Asie du Sud-Est et la COA à partir de port Kelang avec deux rotations. Les navires une fois sur la COA

touchent deux ports qui sont le port congolais de Pointe Noire et le port angolais de Luanda avant de retourner à Tanjung Pelepas.

Ils sont relativement récents et ont été ouverts suite à la conjoncture économique survenue à partir de 2009, témoignant ainsi du souci de la compagnie de modifier ses services. Ici, les armements employés sont de capacités plus grandes que les précédentes. Elles sont comprises entre 2 500 et 5 500 EVP.

Cette stratégie de desserte maritime permet au groupe d'avoir une fréquence de rotation et de rendre les navires disponibles pour transporter le fret favorisant ainsi une forte présence sur le marché. Ainsi, plusieurs ports sont-ils touchés. Cependant, elle est coûteuse car elle demande l'achat de navires spécifiques (WAF MAX) à la COA. Cette pratique peut être qualifiée de *transbordement caboté* associant le système de desserte par transbordement à celui du cabotage.

Ainsi, le tableau n°2 récapitule tous les différents services entre la COA et l'Asie avec les nombres de navires, la taille et les différents ports desservis.

Tableau n°2 : Récapitulatif de l'ensemble des services maritimes de Maersk entre la COA et l'Asie

Services maritimes	Nombres de navires	Capacités des navires (EVP)	Plate-forme de transbordement	Nombres de rotations	Les ports touchés
MESAWA	05	4 500	Dubai	02	Luanda, Apapa, Tincan, Cotonou
FEW1	09	2 500		Tanjung Pelepas/Kelang	02
FEW2	12	4 500	02		Apapa, Tin Can, Onne
FEW3	10	3 600- 4 500			Lomé, Tema, Abidjan
FEW5	04	4 500			Apapa, Tin Can, Cotonou
FEW6	04	2 500	02		Pointe Noire, Luanda

Source : Maersk CI, 2017.

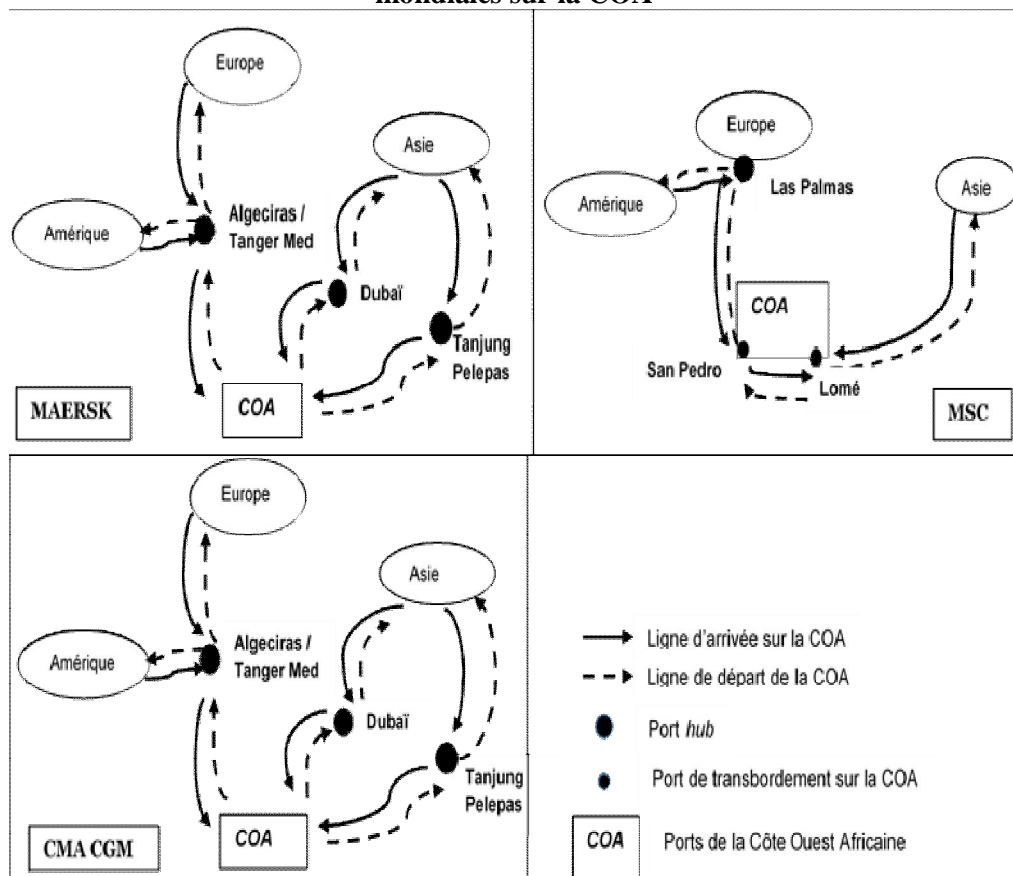
Cette stratégie a pour avantage de permettre à la compagnie d'avoir une fréquence de rotation et de rendre les navires disponibles pour transporter le fret favorisant ainsi une forte présence sur le marché. Ainsi, plusieurs ports sont-ils touchés. Cependant, elle est coûteuse car elle demande l'achat de navires spécifiques (WAF MAX) à la COA. De plus, ces coûts se répercutent sur le fret.

Contrairement à APMM, MSC comme sur les routes Est/OUEST adopte une stratégie de massification des trafics suivant une logique de transbordement Nord-Sud en s'appuyant initialement sur San Pedro en Côte d'Ivoire, en 2013, puis, désormais sur Lomé au Togo depuis 2014 pour redistribuer les marchandises aux sorties d'Europe et d'Amérique sur la COA. A partir de 2015, la compagnie renforce cette stratégie 100% intégrée autour de Lomé par l'utilisation de navires plus gros de capacité minimum de 6500 EVP contre moins de 3 000 EVP auparavant. Tout comme APMM, le groupe dispose de filiales pour la manutention portuaire, TIL (Terminal Investment Limited) et la desserte terrestre MEDLOG.

L'absorption de Delmas par l'armateur franco-libanais CMA CGM a contribué à renforcer son poids sur la COA et l'évolution des types de dessertes maritimes. A l'instar de ses rivaux APMM et MSC, le groupe poursuit l'objectif de maximisation des avantages liés à la couverture du marché mondial. Il adopte sensiblement la même configuration que APMM dans les services connectant la rangée ouest-africaine à travers l'exploitation de Tanger Med et Algeciras. Mais sa particularité se situe dans l'usage en sus de services directs entre la COA et le reste du monde. Au niveau de la desserte terrestre la compagnie ne dispose de filiale logistique mais est en partenariat avec Bolloré et cette compagnie se charge du transport terrestre de ces conteneurs.

De tous les 3 premiers armateurs internationaux présents sur la COA, MSC est la première qui oriente ses stratégies sur le concept de hub unique en Afrique (figure n°3).

Figure n°3 : stratégies de dessertes maritimes des trois premières compagnies mondiales sur la COA



Conclusion

En somme : la configuration du système portuaire Ouest africain révèle des ports associés à des marchés intérieurs nationaux (Sénégal, Côte d'Ivoire, Ghana et Nigeria), Elle laisse apparaître sa spécificité économique modifiant les stratégies générales des opérateurs maritimes et portuaires. Ainsi, Maersk-line opère suivant des

dessertes de transbordement caboté depuis des hubs extérieurs à la rangée à la différence du schéma classique de la compagnie. Les explications d'une telle stratégie de desserte maritime sont potentiellement contenues dans les entraves aux transports maritimes sur la façade ouest-africaine.

Bibliographie

AGPAOC, (2008) : *Officiel des organismes membres de l'AGPAOC*. Abidjan, AGPAOC, 90 p.

CNUCED, (2003) : *Réforme et place du secteur privé dans les ports africains*, Genève, CNUCED, 31 p.

DEBRIE J., (2012) : Hubs portuaires 3. Les stratégies des opérateurs sur la façade ouest-africaine. , *PRECISER LE TITRE DE LA REVUE* pp.1-14.

DEBRIE J. et GUERRERO D., (2008) : (Re) spatialiser la question portuaire : pour une lecture géographique des arrière-pays européens. Belin, *Espace géographique*, Tome 37, pp. 45-56

DEBRIE J. et DE GUIO S., (2004) : Interfaces portuaires et compositions spatiales : instabilités africaines. In : « *Éditeur Presses de Sciences Po* », n° 32, pp. 21-36.

FREMONT A, (2009) : *Conteneurisation et mondialisation : les logiques des armements de lignes régulières*. Université Paris I Panthéon Sorbonne, 268 p.

FREMONT A, (2012) : Portrait d'entreprise : A.P. Møller : leader mondial du transport maritime. Article, *PRECISER LE TITRE DE LA REVUE*, 14 p.

Conclusion

L'histoire de la Côte d'Ivoire, depuis la période précoloniale jusqu'aujourd'hui, nous enseigne quant au rôle central joué par son littoral comme voie de transit ou comme espace mis en valeur par des équipements socioéconomiques de transport tels que les gares routières et ferroviaires, les aéroports et les aérodrômes, les ports secs, maritimes, lagunaires, lacustres et fluviaux, tous reliés par des voies de communication agressées par les intempéries et pour lesquelles les gouvernants entreprennent la réhabilitation et/ou la modernisation.

En choisissant de partir de l'état des lieux, les contributeurs ont eu toute la latitude d'exposer à travers les mutations en cours sur ces espaces, les entraves à la performance des activités qui y sont menées. Il s'agit entre autres des problèmes de gouvernance, du manque de coordination entre les différentes parties prenantes du secteur dans tous les milieux de décision, de l'insuffisance voire du manque d'équipements adaptés aux innovations technologiques liées aux besoins croissants des populations.

De ce point de vue, les chaînes de transports et les réseaux qu'elles créent graduellement conditionnent notablement les aménagements des territoires et les échanges générés au niveau des trois espaces distincts mais complémentaires que sont les espaces du triptyque portuaire.

Dans l'arrière-pays des ports, zone d'exploitation des ressources agricoles, forestières et minières, les germes de changements en vue de son développement portent sur la suppression des barrages illicites, l'amélioration des voies de desserte et une bonne gouvernance des organes dirigeants à travers une application effective des accords et conventions.

Au niveau du littoral et des ports, la concentration des richesses impose un renforcement des mesures de sûreté et de sécurité autour du système Ville-Port et des équipements et infrastructures justifiant la polarisation exercée sur les territoires desservis. Sujets à des phénomènes de pollution anthropique, d'érosion et de submersion marine, le littoral ivoirien subit les contrecoups d'une surexploitation agricole et halieutique réduisant d'année en année sa productivité. Seule une politique de gestion intégrée cohérente, logique et globale selon le droit positif ivoirien pourrait l'aider à sortir de l'ornière.

Dans l'avant-pays des ports :

- l'imbalance limite l'accostage dans les ports ivoiriens de navires de générations dont les caractéristiques sont au delà de leurs possibilités nautiques. La transformation des marchandises apparaît, de ce fait, comme la panacée. Pour l'heure, ce sont les agro-industries qui se sont lancées dans une industrialisation partielle des matières premières agricoles et forestières. La transformation des matières agricoles et forestières en produits semi finis ou finis constituent une solution à l'exportation des conteneurs vides.
- le contrôle de l'activité économique majeure de la Côte d'Ivoire par les opérateurs maritimes globaux (Bolloré Africa Logistics, Maersk, CMA CGM et MSC) à travers la prise de concessions de terminaux portuaires, mais aussi de rachat de domaines agricoles lui cause un préjudice énorme. Face à cette situation, il urge que les contrats de concessions réservent une part aux privés nationaux en l'absence de flottes nationales.

Le bilan diagnostic des transports comme facteurs clés du développement des chaînes logistiques à travers les équipements portuaires et aéroportuaires, permet d'identifier les germes de changements à développer et les tendances lourdes à réduire.

Au niveau du LATECOMP, les réflexions sont déjà engagées pour une étude prospective sur l'avenir des transports dans un prochain ouvrage collectif.

Joseph Hassy N'Guessan KABLAN

Maître de Conférences