

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 ANYASÃ

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 TANOH, 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>	

MUTATION INSTITUTIONNELLE RÉCENTE DE LA FILIÈRE CAFÉ-CACAO ET PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT PORTUAIRE DE L'ARRIÈRE-PAYS PRODUCTIF EN CÔTE D'IVOIRE

*Seydou OUATTARA, Maître-Assistant
Université Félix HOUPHOUËT-BOIGNY, Côte d'Ivoire*

Résumé : Depuis sept ans, une nouvelle institution régle la filière café-cacao en Côte d'Ivoire en y imposant les rôles de chaque acteur, les règles de fonctionnement et la politique générale de l'État. L'objectif de cette étude est de montrer les perspectives de développement des ports et de leur arrière-pays soulevées par la mise en place de la nouvelle stratégie politique et le changement institutionnel de la filière café-cacao. La recherche des informations est faite à partir d'informations documentaires complétées par des entretiens et des participations à des forums de dimension mondiale tels que les conférences mondiales sur le cacao et les Journées Nationales du Cacao et du Chocolat (JNCC). La nouvelle gouvernance fait du développement un impératif visible à travers les supports de communication et les rencontres internationales. Mais de manière concrète, le Conseil du Café-Cacao (CCC) à instaurer le principe d'un prix garanti au producteur à 60% du prix Coût Assurance Fret (CAF). Par le biais du Fonds d'Investissement en Milieu Rural (FIMR), le CCC finance, souvent en tandem avec la Plateforme de Partenariat Public-Privé (PPPP), les infrastructures socio-économiques de base en milieu rural, dans le but d'améliorer les conditions de travail et le cadre de vie des producteurs et de leurs communautés, dans les domaines de l'entretien des pistes de desserte agricoles, de l'éducation, de la santé, de l'électrification solaire rurale, de la sécurité et de l'hydraulique villageoise. De plus, la politique de rehaussement du niveau de transformation au taux de 50% pour le cacao et 35% pour le café à l'horizon 2020, augure de l'accroissement du transport conteneurisé dans les ports.

Mots-clés : Côte d'Ivoire, port, arrière-pays, développement, filière café-cacao

Abstract: For seven years, a new institution has been regulating the coffee-cocoa sector in Ivory Coast, by imposing the roles of each actor, the operating rules and the general policy of the State. The objective of this study is to show the development prospects of the ports and their hinterland raised by the implementation of the new political strategy and the institutional change of the coffee-cocoa sector. The search for information is based on documentary information supplemented by interviews and participation in global forums such as the World Cocoa Conferences and the National Cocoa and Chocolate Days (NCCD). The new governance makes development a visible imperative through communication media and international meetings. But in a concrete way, the Council of Coffee-Cacao (CCC) to establish the principle of a price guaranteed to the producer to 60% of the price Cost Insurance Freight (CIF). Through the Rural Investment Fund (RIF), the CCC finances, often in tandem with the Public-Private Partnership Platform (PPPP), the basic socio-economic infrastructure in rural areas, with the aim of improve the working conditions and living conditions of producers and their communities, in the areas of maintenance of agricultural service roads, education, health, rural solar electrification, safety and village hydraulics. In addition, the policy of raising the level of processing at the rate of 50% for cocoa and 35% for coffee by 2020 augurs the increase in containerized transport in ports.

Keywords: Ivory Coast, port, hinterland, development, coffee-cocoa sector

Introduction

Depuis la fin de l'année 2011, par l'ordonnance n°2011-481 du 28 décembre 2011 fixant les règles relatives à la commercialisation du café et du cacao et à la régulation de la filière café-cacao, les autorités ivoiriennes se sont engagées dans une nouvelle

réforme de la filière qui a changé son mode de gestion. Elle fut formalisée le 20 janvier 2012, par le décret présidentiel n°2012-26. Entre autres mesures non moins importantes, l'encadrement institutionnel de la filière est chapeauté par une seule et unique structure, le Conseil du Café-Cacao (CCC), un organisme de régulation, de stabilisation et de développement (OUATTARA S., 2013). Mais bien avant, la gestion institutionnelle a été caractérisée par l'implication d'une multitude d'organes (KABLAN N. H. J. et OUATTARA S., 2012 ; Fonds Interprofessionnel pour la Recherche et le Conseil Agricole (FIRCA), 2013).

Dans ce contexte réformé, l'État et le CCC mettent en évidence le rôle que doit jouer les acteurs publics et privés pour le dynamisme économique et le développement des territoires. Ces questions sont, comme le souligne QUIEC A. S. (2016), plus largement celles de la gouvernance ; et plus précisément du rôle des acteurs dans le fonctionnement de la filière à l'échelle locale et dans les orientations des politiques publiques à l'échelle nationale. Les questions qui sous-tendent ce travail sont les suivantes. En quoi l'ensemble des jeux d'acteurs peut-il influencer le dynamisme économique des territoires ? De quelle manière les opérateurs de la filière permettent-ils d'impulser le développement ? Le présent document examine les perspectives de développement des ports et de leur arrière-pays soulevées par la mise en place de la nouvelle stratégie politique et le changement institutionnel de la filière café-cacao en Côte d'Ivoire.

1. Approche méthodologique

Les réponses à ces questions sus mentionnées sont obtenues à partir d'informations documentaires complétées par des entretiens et des participations à des forums de dimension mondiale tels que les conférences mondiales sur le cacao et les Journées Nationales du Cacao et du Chocolat (JNCC). En effet, l'outil Internet a été notre principale source en matière de recherche d'informations secondaires déclinant la nouvelle politique de développement à l'endroit de la filière café-cacao suite à la réforme de fin 2011 mais formalisée en 2012. L'exploitation et l'analyse de la documentation institutionnelle déposée sur le site web du CCC et de celle accessible librement à travers les moteurs de recherche a permis de nous situer sur les nouvelles orientations et intentions politiques en faveur des zones de production du café-cacao. Elle a surtout précisé l'ossature de la gouvernance et du management de la filière café-cacao. Notre participation aux conférences mondiales sur le cacao et aux JNCC ouvre une lucarne sur les problématiques mondiales qui font débat. Les entretiens sont tenus d'une part avec le CCC notamment avec le Directeur Général et les Directeurs Généraux Adjointes en charge de la production et de la commercialisation et d'autre part avec quelques partenaires de la plateforme dont OLAM, CEMOI et NESTLE. Ils ont été l'occasion de clarifier les points d'ombre de la gouvernance et d'étayer les types d'investissements menés et les perspectives dans les bassins de production et dans les ports dans l'optique d'un développement territorial.

2. Résultats

2.1. Une gouvernance à visée développementaliste

La dernière réforme de la filière café-cacao a induit la mise en place d'une structure unique, le Conseil du Café-Cacao (CCC). Ce conseil s'est ouvert à une coopération avec d'autres partenaires pour le développement de la filière café-cacao.

2.1.1. Le développement : un leitmotiv visible sur le logo du CCC

Le Conseil Café-Cacao a été créé par l'ordonnance n°2011-481 du 28 décembre 2011 fixant les règles relatives à la commercialisation du café et du cacao. La gestion et la régulation de la filière café-cacao ont été concédées par l'État à une structure unique constituée sous la forme d'un établissement public. Cette structure est chargée de la gestion de toutes les activités opérationnelles et de régulation de la filière. Cet organe est dénommé « *Le Conseil de Régulation, de Stabilisation et de Développement de la Filière Café-Cacao* »; en abrégé *Le Conseil du Café-Cacao*, CCC (photo n°1).

Photo n°1 : Le logo du CCC



Source : www.ccc.ci

Le CCC est, de ce fait, un organe de stabilisation, de régulation et de développement de la filière (Encadré n°1).

Encadré n°1 : Mission de développement du CCC

- Rechercher et mettre en œuvre toutes mesures visant à accroître la productivité du café et du cacao ;
- Rapprocher les innovations technologiques et la recherche scientifique dans la filière café-cacao ;
- Aider le Gouvernement à lutter contre les pires formes de travail des enfants dans la cacao-culture ;
- Favoriser l'amélioration de la qualité de la production et le conditionnement du café et du cacao ;
- Promouvoir la transformation industrielle du café et du cacao ;
- Promouvoir le café et le cacao ivoiriens sur le marché international ;
- Promouvoir les opérateurs nationaux exportateurs de café et de cacao ;
- Elaborer avec les structures d'accompagnement et de développement ainsi qu'avec les partenaires de la Filière Café-Cacao, les conventions dans les domaines de la recherche, de la vulgarisation et du conseil agricole et en suivre l'exécution ;
- Organiser la veille stratégique et sanitaire de la filière café-cacao en vue d'anticiper les enjeux et les défis du secteur ;
- Assurer la promotion de la consommation nationale ;
- Favoriser la contribution de la Filière Café-Cacao au développement rural ;
- Réaliser toutes autres activités entrant dans le cadre de ses missions et attributions sauf avis contraire

Source : FIRCA, 2013.

Aussi, sommes-nous passés d'un système libéralisé à un système stabilisé où l'État a mainmise sur la filière. Il est administré sur une base paritaire entre l'État et l'interprofession au sein d'un conseil d'administration. Le conseil d'administration est composé de douze (12) membres nommés par décret pris en conseil des ministres. Ces douze membres du conseil sont composés de six (6) représentants de l'État et de six représentants de l'interprofession de la filière café-cacao et de l'organisation des professionnels (exportateurs, transformateurs, producteurs) des banques et assurances, nommés pour 3 ans. Le CCC est dirigé par un directeur général assisté de deux adjoints dont l'un est chargé de la commercialisation et l'autre chargé de la production, de la durabilité et des opérations techniques. En dessous de cette échelle se trouvent plusieurs directions aux rôles distinctes. Au-dessus de la direction générale et ses différentes directions se trouve le Conseil Administratif, le point des prises de décision. Cette réforme selon ses promoteurs vise le développement de la cacaoculture. La tutelle du Conseil du Café-Cacao est assurée par le Ministère de l'Agriculture au plan technique et par le Ministère de l'Économie et des Finances au plan financier. Cependant, le CCC demeure un organe indépendant. Pour son fonctionnement, ces ressources proviennent essentiellement des redevances et taxes prélevées sur les valeurs à l'exportation du café et du cacao, ainsi que toutes autres ressources qui pourraient lui être affectées sur fonds publics.

2.1.2. Le Partenariat Public-Privé (PPP) : nouveau paradigme de développement de la filière café-cacao

La Plateforme de Partenariat Public-Privé (PPPP) de la filière café-cacao est instituée en mai 2012 dans l'optique du déroulement concerté du Programme Quantité-Qualité-Croissance (2QC). C'est en réalité un programme national de développement durable de la filière café-cacao. La PPPP est un cadre permanent de concertation entre le secteur public et le secteur privé pour une meilleure coordination des initiatives et pour la mobilisation des ressources nécessaires au financement du programme de développement durable de la filière café-cacao. Elle vise une meilleure coordination des efforts et initiatives, la mobilisation et l'optimisation des ressources pour la mise en œuvre du programme. Elle se structure en six groupes thématiques axés sur la norme pour la durabilité du cacao ivoirien, la productivité et accès aux intrants, la vulgarisation agricole, la relance caféière, les aspects sociaux de la durabilité et la lutte contre les pires formes de travail des enfants. La PPPP regroupe une centaine de structures dont des Organisations Non Gouvernementales (ONG), des firmes de produits phytosanitaires et autres intrants, des exportateurs, des industriels chocolatiers, des ministères, des partenaires techniques et financiers et des sociétés-coopératives (photo n°2).

Photo n°2 : Une vue des logos de quelques partenaires du PPPP



Source : CCC, 2016.

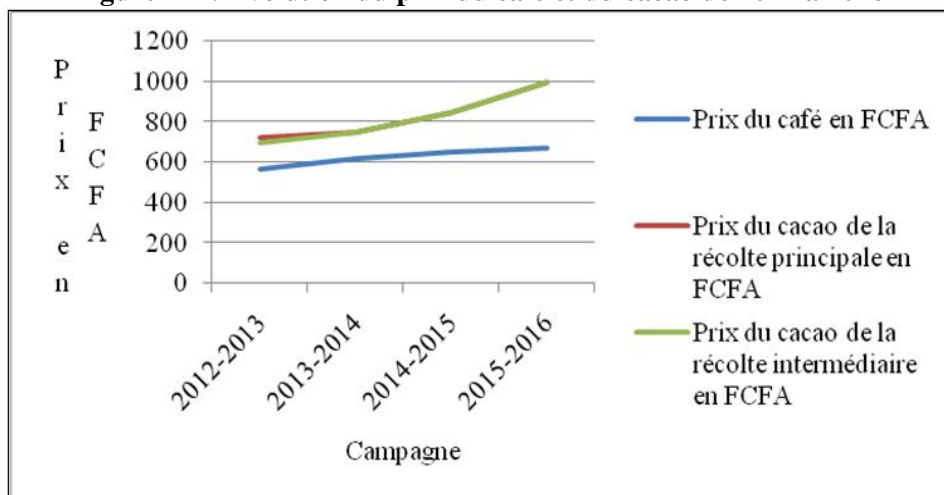
2.2. Distribution de richesses et investissements dans l'hinterland des ports

L'intention de l'État à la création du CCC est d'octroyer une marge de 60 % sinon plus du prix de vente du café et du cacao sur le marché international aux producteurs. Les investissements en milieu rural sont, en plus, des intentions d'amélioration des conditions de vie des populations.

2.2.1. Au moins 60% du prix du café et du cacao "dans la poche du producteur" : un vœu pieu à l'épreuve du marché mondial

Dans le domaine du café-cacao, l'État a institué la sécurisation des revenus des producteurs. En effet, l'ordonnance n°2011-481 du 28 décembre 2011 fixant les règles relatives à la commercialisation du café-cacao et à la régulation de la filière toute entière et ses textes subséquents ont consacré le retour à la stabilisation des prix bord-champ pour les producteurs. Elle conduit à un prix garanti qui soit au moins égal à 60% du prix Coût Assurance Fret (CAF) moyen issu du mécanisme de vente anticipée. La figure n°1 montre que les prix ont connu une hausse. En effet, de la campagne 2012-2013 à la campagne 2015-2016, le prix minimum du cacao est passé de 725 à 1 000 F CFA /kg, soit une augmentation de 38% (+ 275 CFA/kg). La conjoncture du marché du café est toutefois moins favorable. De 620 on atteint 670 F CFA/kg, soit une plus-value de 50 F CFA (8%). Au total, de 1 105 milliards de F CFA le revenu perçu par les producteurs est passé à 1 612 milliards de F CFA de la campagne 2012-2013 à la campagne 2015-2016, soit un taux de bonification de 45,88%.

Figure n 1 : Évolution du prix du café et du cacao de 2012 à 2016



Source : CCC, 2016.

En matière d'influence du marché international sur les prix des produits agricoles, c'est la filière cacao qui est la plus illustrative. Son poids dans l'économie ivoirienne est indéniable. L'économie cacaoyère fournit environ 40 % de recettes d'exportation et contribue pour 10 % à la formation du Produit Intérieur Brut (PIB). Au plan social, ce sont environ 600 000 chefs d'exploitation qui animent l'appareil de production faisant ainsi vivre environ 6 000 000 de personnes des revenus du cacao. Le marché du cacao est fortement lié à l'économie internationale. Son prix est fixé à la bourse de Londres. Les oscillations de prix enregistrées au niveau de cette bourse ont des effets dans les

pays de production du cacao. C'est surtout la baisse des prix qui impacte négativement les acteurs. Faute de mécanisme de protection, les paysans sont vulnérables aux chocs extérieurs. En Côte d'Ivoire, au mois de novembre 2016, le CCC a arrêté la délivrance des autorisations d'exportation de cacao à cause du niveau bas du prix sur le marché international. Avec l'instauration du Programme de Vente Anticipée à la Moyenne (PVAM) le 30 janvier 2012 par l'organisme de gestion de la filière café-cacao, au moins 80 % des produits sont vendus par anticipation avant leur récolte effective. Mais il existe une différence de 470 F CFA (0,71 euros) entre le prix du cacao à la Bourse de Londres qui est de 1 380 F CFA (2,10 euros) et le prix de vente à l'exportation imposé par le Conseil café-cacao qui régule la filière, qui est de 1 850 F CFA (2,80 euros). Le blocage des ventes est survenu du fait que l'organe de régulation refuse de soutenir ce gap. Cette situation entraîne l'arrêt de la délivrance de l'autorisation d'exportation, document qui permet aux exportateurs d'acheter le cacao. Du coup, l'on assiste à une accumulation de problèmes dans la gestion de la filière :

- le bradage du cacao à vil prix par les paysans alors que le prix plancher au niveau bord champ fixé par l'organe de régulation est de 1 100 FCFA (soit 1,67 euros) ;
- un stationnement de longue durée des camions dans les zones portuaires d'Abidjan et de San Pedro ;
- une détérioration de la qualité du cacao ;
- des remous sociaux.

2.2.2. Le FIMR et le PPPP comme moteurs d'amélioration des conditions de vie des producteurs de café et de cacao

Ces dernières années, les taux de croissance économique de la Côte d'Ivoire sont restés parmi les plus élevés au monde. Ils se situent entre 8% et 9%. Le niveau de pauvreté est toutefois demeuré préoccupant. Selon l'Institut National de la Statistique (INS), en 2015, il se situait à 46,3% contre 48,9% en 2008. Mais en milieu rural ce taux est de 56,8% versus 35,9% en milieu urbain. C'est pourquoi, dans la foulée du Plan National de Développement (PND) 2016-2020 qui vise à réduire de moitié la pauvreté, le Gouvernement ivoirien adopte le Programme National d'Investissement Agricole (PNIA) pour accélérer le développement agricole en vue d'assurer la sécurité alimentaire, de réduire la pauvreté en milieu rural et impulser un développement durable du secteur agricole. Dans le domaine stricto sensu de la filière café-cacao, le Fonds d'Investissement en Milieu Rural (FIMR) mis en place par l'arrêté interministériel MEF/MINAGRI du 21 novembre 2007 est géré par le CCC. Ce fonds est destiné au financement d'infrastructures socio-économiques de base en milieu rural dans le but d'améliorer les conditions de travail et le cadre de vie des producteurs et de leurs communautés. En effet, le FIMR permet de financer la réalisation d'infrastructures dans les domaines de l'entretien des pistes de desserte agricoles, de l'éducation, de la santé, de l'électrification solaire rurale, de la sécurité et de l'hydraulique villageoise. Au terme de quatre campagnes de commercialisation du café et du cacao (2012-2016), plus de 40,25 milliards de F CFA ont été investis, dont 34,54 milliards mobilisés au titre du FIMR et 5,71 milliards de F CFA représentant la contribution des partenaires du secteur privé de la PPPP. Ainsi, en matière d'entretien des pistes de desserte agricole, de 2012 à 2016, dans les zones de production caféière

et cacaoyère, 8 039 km de linéaire de pistes de desserte agricole ont été reprofilés ou réhabilités. Les investissements se sont soldés à 20,8 milliards de F CFA (photo n°3).

Photo n°3 : Fourniture et pose de buse sur l'axe Ahouabo-Scaf, Pk 9.3 (Département d'Adzopé)



Source : CCC, 2014.

Dans le domaine de l'hydraulique villageoise, le montant investi s'élève à 5,85 milliards de F CFA. Il a servi à la réalisation de 524 forages et la pose de 1142 pompes à motricité humaine, ainsi que la réparation de 500 pompes, sur la quasi-totalité du territoire national (photos n°4 et 5).

Photos n°4 et 5 : Pompes de Mbotta et de Kouassikro dans le département de Duekoué



Source : CCC, 2014.

De surcroît, dans le domaine de la santé, 81 ambulances médicalisées ont été acquises pour équiper les centres de santé communautaire de base, 16 dispensaires et 2 maternités en plus de la construction de 16 logements d'infirmiers et 2 logements de sages-femmes. Ces interventions ont coûté 2,76 milliards de F CFA (photo n°6).

Photo n°6 : Réhabilitation de la maternité de Wonséaly (Soubré)



Source : CCC, 2014.

Au niveau de l'éducation, l'investissement de 4,1 milliards de F CFA a permis de construire 206 classes avec des latrines, 169 logements d'instituteurs et 36 cantines scolaires (photo n°7). En outre, 84 000 kits scolaires ont été distribués. Des écoles ont été équipées avec 11 950 table-bancs, 381 bureaux.

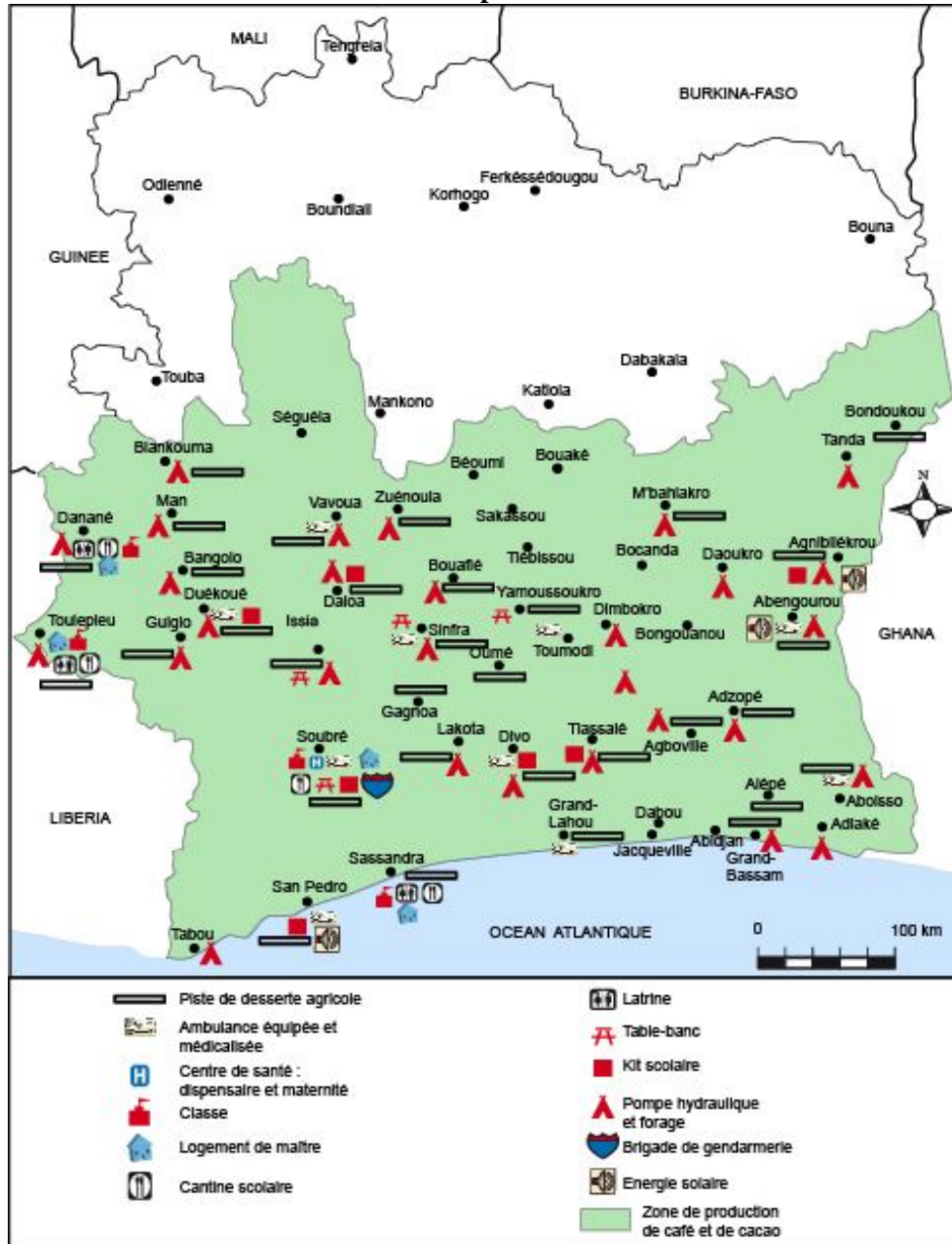
Photo n°7 : Projet V4C : Construction d'une école primaire de 6 classes avec bureau de maître, cantine et latrine à Petit Béoumi dans le département de Soubré



Source : CCC, 2014.

Mais le secteur de l'électrification a bénéficié de 433,6 millions de F CFA pour l'installation d'énergie solaire dans 17 villages. Aussi, dans le secteur de la sécurité, un montant de 624 millions de F CFA a-t-il permis de réhabiliter 2 brigades de gendarmerie et de mettre à la disposition des forces de l'ordre 17 véhicules pick-up de type 4x4 double-cabines, 29 motos et du matériel de communication. La figure n°2 dresse un inventaire typologique de la contribution du CCC et de la PPPP aux investissements dans les zones de production du café et du cacao.

Figure n°2 : Inventaire typologique des équipements et dons du FIMR et du PPPP dans les zones de production de café et de cacao



Source : CCC, 2014.

Réalisation : Ouattara S., 2018.

2.2.3. Objectif d'accroissement de la transformation comme gage de dynamisation du transport conteneurisé dans les ports

Le transport maritime du café et du cacao s'effectue selon deux modes de conditionnement : le transport en vrac ou le transport en conteneur. De plus en plus, la part transportée en conteneur prend de l'ampleur. Pourtant, ils y ont été extirpés au

début de la conteneurisation dans les ports ivoiriens. 36% des fèves de cacao qui transitent dans les ports ivoiriens continuent d'être conditionnées en vrac. Les actions d'appui-accompagnement à la production, de lutte contre la contrebande et la stabilisation des prix ont eu une incidence sur l'évolution de la production de café et de cacao de 2012 à 2015. Mais, un retournement à la baisse de la production de ces produits s'est fait ressentir sur la campagne 2015-2016, en raison du changement climatique. La production de cacao a connu, au terme des deux premières campagnes de commercialisation de la réforme, une forte croissance de 20,5%, passant de 1 448 992 tonnes, sur la campagne 2012-2013, à 1 746 204 tonnes au terme de la campagne 2013-2014. Cette production a atteint 1 795 852 tonnes en 2014-2015, soit un accroissement de 2,8% par rapport à la campagne 2013-2014. La campagne 2015-2016 a été marquée par une longue période de sécheresse et un harmattan rude, de novembre 2015 à mars 2016, qui ont occasionné un retournement à la baisse de la production de cacao. Celle-ci s'est établie à 1 541 000 tonnes au 15 septembre 2016, soit une baisse de 14% par rapport à la campagne précédente. La production annuelle de café a décliné de 300 000 tonnes en 2000-2001 à 30 000 tonnes en 2010-2011. Au cours des quatre années de la réforme, elle s'est stabilisée autour d'une moyenne annuelle de 110 000 tonnes. Le programme de relance caféière, en cours d'exécution, ambitionne de relever ce niveau de production annuelle de café à 200 000 tonnes, à partir de 2020. Pour le cacao, les embarquements réalisés à partir des ports d'Abidjan et de San-Pedro représentent respectivement 52% et 48% des volumes exportés. Les exportations sont constituées à 73% de fèves brutes et 27% de produits transformés. La part de café transformé est constituée essentiellement de café soluble dont le volume est de 8 375 tonnes, soit 12% des exportations de la campagne 2015-2016. Le taux de broyage de cacao, en 2015-2016, est de 452 597 tonnes, soit 30% des volumes exportés, contre 560 305 tonnes sur la campagne 2014-2015, soit 31% des volumes exportés. Le volume moyen de cacao transformé est de 514 000 tonnes, représentant 73% de la capacité de broyage installée, estimée à 706 000 tonnes. Les produits principaux dérivés issus de la transformation du cacao sont la masse de cacao, la couverture de cacao, le beurre de cacao, le tourteau de cacao, la poudre de cacao et le chocolat pâtissier. Le taux moyen de transformation du café, sur les deux dernières campagnes, est de 22%, de 2012 à 2015. Les niveaux de transformation atteints, au cours des quatre dernières campagnes de commercialisation de cacao et de café, indiquent que les performances restent encore en dessous des objectifs fixés par l'État Ivoirien. L'objectif poursuivi est d'atteindre respectivement des taux de transformation de 50%, pour les fèves de cacao produites, et de 35% pour les grains de café, d'ici à 2020. La vision du gouvernement est de parvenir à des niveaux de transformation plus élaborés (produits finis). La transformation doit aussi concerner les sous-produits du cacao (compostage, boissons, cosmétique, pharmaceutique, etc.). Cette politique de transformation est soutenue par une politique de promotion de la consommation domestique et sous régionale. Les produits transformés s'accommodant bien avec le conditionnement en conteneur entraîneront l'augmentation du transport conteneurisé dans les ports ivoiriens. Si on y ajoute les fèves déjà en conteneur, cela favorisera l'augmentation de la part du café et du cacao conteneurisés.

1. Discussion

Sans tenir compte du délai de réponse concernant les incidences réelles des investissements de la nouvelle gouvernance sur le développement portuaire et des bassins de production du café et du cacao, nous pouvons affirmer que les intentions et les quelques actions visibles sur le terrain portent les germes de la dynamique économique et territoriale.

La mouture actuelle de l'organe de gouvernance et de régulation de la filière café-cacao fait suite à une série de réformes orchestrées depuis l'Indépendance de la Côte d'Ivoire. Une kyrielle d'études fait cas des mutations de politique et d'encadrement institutionnel de la filière café-cacao (FIRCA, 2013; KABLAN N. H. J. et OUATTARA S., etc.). De la Caisse de Stabilisation et de Soutien des Prix des Productions Agricoles (CSSPPA) ou Caisse de Stabilisation (CAISTAB) dans les années 1960, les restructurations aboutissent à la création de la Nouvelle Caistab en 1998. Mais en 2000, une pléthore de structures remplacent la Nouvelle Caistab jusqu'en 2007 (ARCC, BCC, FDPCC, FGCCC, FRC) où de nouvelles réformes installent le Comité technique de Pilotage et de Suivi de la Réforme de la Filière Café-Cacao (CPSRFCC). Il a fonctionné jusqu'en septembre 2008 où il fut remplacé par une autre structure qui lui ressemble de près : Le Comité de Gestion de la Filière Café-Cacao (CGFCC). La dernière évolution est toutefois intervenue en 2011 avec le CCC.

Mais en terme comparatif, le CCC est le régulateur qui ancre de manière prégnante la présence des partenaires au développement dans la gouvernance de la filière café-cacao plus que les autres organes. Le partenariat public-privé est une coopération de mutualisation et d'intégration des efforts de développement dans un cadre de référence innovant (NORAVINA G. et PUCCI P., 2004 ; ROUILLARD C. et HUDON P.-A., 2007 ; MATTHIEU B. et *al.*, 2013). Sans polémique autour des considérations juridiques et sémantiques, des variantes du PPP appliqué pour le développement des bassins d'approvisionnement du café et du cacao ont appliquées dans le développement des ports ivoiriens (concession portuaire en matière de terminaux à conteneurs) et autres projets routiers de grandes envergures : Pont à péage Henri Konan Bédié, autoroute à péage Abidjan-Yamoussoukro. Toutes ces œuvres font appel aux capitaux privés pour combler les déficits entrepreneuriaux de l'État.

De la Caistab au CCC, toutes les structures de gestion de la filière café-cacao s'investissent dans la structuration économique du territoire. La longévité de la Caistab lui a permis de contribuer fortement au développement d'infrastructures et à l'effort d'industrialisation du pays soit à travers son financement direct, soit par les recettes fiscales dont l'État bénéficie (DIAN B., 1978 ; FIRCA, 2013). Toutefois, de nombreuses faiblesses ont caractérisé ce système : ce sont entre autres, la rigidité du système (réévaluation des barèmes sans l'avis des opérateurs de la filière), les surcoûts de la filière (multiplication des contrôles du stade bord-champ à FOB, corruption, ...) et l'augmentation du volume de la dette de la caisse vis-à-vis des exportateurs et banquiers. Pour les autres structures, ce sont des allégations de mauvaise gouvernance financière qui ont causé leur disparition.

Pour revenir à notre domaine de recherche stricto sensu, les investissements dans les infrastructures de transport sont très importants dans la compétitivité de la filière. Le transport des productions agricoles constitue un enjeu de développement majeur.

Toutes les institutions internationales africaines soulignent l'urgence de sa prise en compte :

« Accroître l'investissement dans l'infrastructure, notamment la construction de routes de desserte et de marchés dans les zones rurales, assurant des liens commerciaux entre les secteurs et les communautés ; renforcer le commerce transfrontalier en améliorant l'infrastructure des transports et des communications et en simplifiant les procédures douanières » (Banque Africaine de Développement, 2014).

Le manque d'infrastructures permettant d'assurer l'écoulement optimal des flux des productions agricoles constitue une limite majeure tout autant à la lutte contre les déséquilibres alimentaires saisonniers, y compris dans les campagnes, qu'à la production accrue dont les paysans revendiquent qu'ils en ont la possibilité, y compris pour s'affirmer sur le marché mondial (STECK B., 2016 ; LIHOUSSOU M., 2016).

L'optique de rehausser le niveau de la transformation (et de la consommation) est une solution de soustraction des producteurs aux mouvements erratiques du marché international. Le café et le cacao se caractérisent par des filières longues au sein desquelles les rémunérations obtenues par les producteurs pour la vente de leurs denrées ne constituent qu'une faible part du coût des produits de consommation dérivés de celles-ci. Or, il peut exister de réelles opportunités d'accroître le revenu des producteurs en « raccourcissant la chaîne de commercialisation » et, par conséquent, d'attribuer aux exploitants une plus grande part de la valeur ajoutée réalisée dans le produit final de consommation (ABBOTT P., 2013).

Le produit transformé a aussi un impact sur le trafic conteneurisé. Le conteneur recèle des avantages pour les chargeurs (le porte à porte), les marchandises (sécurité), les ports (célérité des opérations, optimisation des espaces de stockage, une meilleure rotation des navires) et les armateurs (massification des flux, économies d'échelle).

Conclusion

Cet article souligne bien le mythe de développement ancré dans la nouvelle politique appliquée dans la filière café-cacao. Des études ultérieures concrètes doivent toutefois vérifier si les investissements engloutis dans l'amélioration des conditions socio-économiques ont eu des effets dans le développement des ports et des bassins de production du café et du cacao. Le nouveau régulateur de la filière café-cacao a mis le développement au centre des préoccupations à telle enseigne que le concept est devenu un leitmotiv visible. La première intention de développement tangible est la stabilisation du prix du café et du cacao perçu par les producteurs à au moins 60% de celui du marché mondial. L'intégration de toutes les initiatives d'investissement pour la cause a conduit le CCC à fédérer les autres partenaires à travers le PPPP. Le FIMR, en plus des apports des partenaires privés, permettent la réalisation d'infrastructures dans les domaines de pistes de desserte agricole, de l'hydraulique villageoise, de la santé, de la sécurité, de l'éducation et de l'électrification dans l'arrière-pays cacaoyer. Mais aussi les perspectives d'accroissement du niveau de la transformation locale apparaissent comme des gages de dynamisation du transport conteneurisé des ports.

Bibliographie

ABBOTT P., (2013) : Filières cacao et coton en Afrique de l'Ouest : rôles des politiques et des institutions dans l'intégration des petits agriculteurs aux systèmes des marchés. In « *Reconstruire le potentiel alimentaire de l'Afrique de l'Ouest* », A. Elbehri (ed.), FAO/FIDA, pp. 265-307.

BANZIO D., (2003) : Comprendre et opérer dans les filières café et cacao en dix modules. Eburnie, Abidjan, 149 p.

ROUILLARD C. et HUDON P.-A., (2007) : Le partenariat public-privé : un instrument d'action publique au cœur de la reconfiguration de l'État québécois. In : « *Économie et Solidarités* », volume 38, numéro 2, pp. 7-26.

CCC (2016 a) : Les échos du café-cacao. Numéro spécial, bimestriel, CCC, Abidjan, 12 p.

CCC (2016 b) : Évolution de la filière café-cacao (2012-2016). Catalogue de la 3^{ème} édition des Journées Nationales du Cacao et du Chocolat (JNCC) tenue du 1^{er} au 3 octobre 2016. CCC, Abidjan, 44 p.

DEBRIE J., (2014) : Les stratégies des opérateurs sur la façade ouest-africaine. [www.enpe.fr/sites/default/files/files/HubPort3-Afrique-VFinale\(1\).pdf](http://www.enpe.fr/sites/default/files/files/HubPort3-Afrique-VFinale(1).pdf), article en ligne 12-11-2014, 14 p.

DIAN B., (1978) : Aspects géographiques du binôme café-cacao dans l'économie ivoirienne. Nouvelle Édition Africaine (NEA), Abidjan, 111 p.

DICKO A. H., (2013) : Transport et compétitivité des économies soudano-sahélienne : cas du système de transport du Mali et son impact de la filière cotonnière. Thèse de doctorat de Géographie, Université du Havre, Havre, 492 p.

FIRCA (2013) : La Filière du Progrès. Bulletin d'information du FIRCA, n°10, FIRCA, Abidjan, 48 p.

FONTAN C., (2006) : L'outil : filière agricole pour le développement rural. Document de travail, Université Montesquieu, Bordeaux IV, Bordeaux, 27 p.

KABLAN N. H. J et OUATTARA S., (2012) : Bilan et perspectives de développement de la filière café-cacao en transit par le port de San Pedro (Côte d'Ivoire). In : « *Côte d'Ivoire, 50 ans d'indépendance. Permanence, mutation et/ou évolution des territoires* », l'Harmattan, Paris, pp. 78-115.

LIHOUSSOU M., (2016) : Afrique de l'Ouest : importance des terminaux intérieurs dans l'optimisation des flux agricoles. In : « *le Déméter 2016* », 22^e édition, pp. 355-362.

NOVARINA G., PUCCI P., (2004) : Renouvellement en France/Requalification en Italie : Formes récentes du partenariat public-privé. In : « *Les Annales de la recherche urbaine* », n°97, France, Renouvellement urbain, pp. 83-91.

MATTHIEU B., DEMULIER-CHEVRET T., HOUGRON C. et MILLET D., (2013) : Partenariats Public-Privé : une interface nécessaire ? Entre philanthropie et conflits d'intérêt. Rennes, INSA, 45 p.

OUATTARA S., (2013) : L'encadrement institutionnel de la filière café-cacao entre public et privé en Côte d'Ivoire. Une combinaison gagnante ? In : « *Géotrope* », n°1, pp. 5-18.

OUATTARA S., (2010) : Ports et commercialisation du binôme café-cacao en Côte d'Ivoire. Thèse unique de doctorat de Géographie. Université de Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire), Abidjan, 424 p.

QUIEC A.-S., (2016) : Le rôle des opérateurs du transport maritime à courte distance dans le dynamisme économique des territoires. Études de cas. In : « *Le transport maritime à courte distance. Mythe ou avenir du transport régional* », SERRY A. et LÉVÊQUE L., (eds), pp. 97-114.

STECK B., (2016) : Un défi pour l'Afrique : fluidifié les flux croissants de produits agro-alimentaires. In : « *Le Déméter 2016* », 22^e édition, pp. 341-347.

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 aérogares et les aéroports, 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