

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 etres 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.

PREFACE

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 HOUPHOUET-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 SURETE 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 COTE 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 STRATEGIE DE DESSERTE MARITIME DE LA COTE 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>	

LES ENTRAVES À LA FLUIDITÉ DU PRÉ ET DU POST-ACHEMINEMENT DES MARCHANDISES PAR LE PORT D'ABIDJAN

Paul Richard Hugues TOGUEI, Doctorant

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

Résumé : Malgré l'existence de structures, de mécanismes et de moyens logistiques créés pour corriger les dysfonctionnements en matière de facilitation du commerce et des transports, le transport de marchandises en général, et celui qui se déroule entre le port d'Abidjan et son arrière-pays en particulier n'est pas fluide. Cet article vise à montrer les facteurs entravant le bon déroulement du pré et du post-acheminement des marchandises entre le port d'Abidjan et son arrière-pays. La recherche documentaire, l'observation directe et les enquêtes de terrain ont révélé que les entraves à la fluidité du pré et du post-acheminement des marchandises au port d'Abidjan sont d'ordre structurel et fonctionnel.

Mots clés : Côte d'Ivoire, Abidjan, port, pré et post-acheminement, fluidité, entraves

Abstract: In spite of the existence of structures, mechanisms and logistic created to correct the dysfunctions regarding facilitation of the trade and the transport, the transportation of goods generally, and the one who takes place between the port of Abidjan and its hinterland in particular is not fluid. This article aims at showing factors hindering the good progress of the meadow and the post-routing of the goods between the port of Abidjan and its hinterland. The document retrieval, the direct observation and the inquiries of ground revealed that the obstacles in the fluidity of the meadow and the post-routing of the goods in the port of Abidjan are of structural and functional order.

Keywords: Cote d'Ivoire, Abidjan, port, meadow and comment routing, fluidity, obstacles

Introduction

Le pré-acheminement portuaire consiste en la prise en charge de la marchandise par le transporteur (routier, ferroviaire, voie d'eau navigable) depuis le bord champ, l'usine, l'entrepôt, le magasin de l'exportateur jusqu'au port en vue d'un transport principal par mer ou voie d'eau navigable. Le post-acheminement portuaire, quant à lui, consiste en la prise en charge de la marchandise par le transporteur (routier, ferroviaire, voie d'eau navigable) du port, jusqu'au lieu de destination, indiqué par l'importateur (Port Autonome d'Abidjan, 2016). Avec le développement de la concurrence entre les entreprises et le phénomène de la mondialisation qui exigent des acteurs économiques plus d'efficacité afin de fournir des services de qualité, le souci de toute autorité portuaire va s'étendre au-delà des limites de son enceinte portuaire. Celle-ci se préoccupe désormais de ce pan de la chaîne de transport qui est le pré et le post acheminement des marchandises. C'est dans ce cadre que les autorités politiques, administratives et portuaires ont entrepris de nombreuses réformes et travaux afin de faciliter le pré et le post-acheminement des marchandises entre le port d'Abidjan et son l'hinterland. En effet, au lendemain de son indépendance en 1960, la Côte d'Ivoire, en plus du chemin de fer, a développé des infrastructures de communication modernes et économiques (AKÉ A. B. P, 2018). En sus, plusieurs conventions internationales (CNUCED¹, OMC², OMI³) et accords bilatéraux et multilatéraux (CEDEAO⁴,

¹ CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement

UEMOA⁵) ont été signé afin de faciliter la libre circulation des marchandises. Le gouvernement ivoirien a également réduit le nombre de barrage à 33 sur la centaine qui existait. Malgré l'existence de ces structures, mécanismes et moyens logistiques créés pour corriger les dysfonctionnements en matière de facilitation du commerce et des transports, le transport de marchandises en général, et celui qui se déroule entre le port d'Abidjan et son arrière-pays en particulier n'est pas fluide. Ces constats nous amènent à poser la question suivante : Quelles sont les entraves à la fluidité du pré et du post-acheminement des marchandises au port d'Abidjan ? Cet article vise à montrer les facteurs entravant le bon déroulement du pré et du post-acheminement des marchandises entre le port d'Abidjan et son arrière-pays.

1. Méthodologie

L'étude s'est appuyée sur trois méthodes de collecte de données à savoir la recherche documentaire, l'observation directe et l'enquêtes de terrain. La recherche documentaire s'est déroulée dans les bibliothèques et les centres de documentation des structures qui s'intéressent aux questions de transport de marchandises telles que l'Institut de Géographie Tropicale, le Port Autonome d'Abidjan et le Ministère des Transports. Les informations obtenues portent sur l'organisation et le fonctionnement du transport terrestre des marchandises entre le port d'Abidjan et son arrière-pays. Dans le but de confronter les informations issues de recherches documentaires à la réalité, des observations directes et des enquêtes de terrain ont été entreprises du 10 octobre au 7 décembre 2016. Lors de l'observation du terrain, nous avons procédé à un suivi d'itinéraire afin d'observer d'une part les infrastructures et les équipements utilisés dans le pré-acheminement et le post-acheminement des marchandises et d'autre part le jeu des acteurs sur le terrain. L'enquête de terrain, quant à elle, s'est faite par interview semi-structurée et par questionnaire auprès des personnes impliquées dans le pré et le post-acheminement des marchandises entre le port d'Abidjan et son arrière-pays. Ainsi, par un choix raisonné, 3 responsables du Port Autonome d'Abidjan de la Direction Commerciale et Marketing, de la Direction des Infrastructures et la Direction du Domaine, 4 chefs de Divisions de l'Administration Douanière, 2 Chefs de service de l'Office Ivoirien des Chargeurs, 2 chefs de service de la Direction du Transport de Marchandises de la SITARAIL et 1 responsable du syndicat national des transitaires de Côte d'Ivoire ont été interviewé. Le rôle incontournable de ces personnes physiques et morales dans le transit des marchandises justifie leur choix. Concernant l'enquête par questionnaire, le choix des répondants s'est fait de façon aléatoire. Ainsi, les questionnaires ont été adressés à 8 entreprises d'acconage et de consignation, aux transporteurs routiers de marchandises du port d'Abidjan et à 75 transporteurs routiers de marchandises stationnés sur le boulevard du port. Les échanges ont permis de savoir les difficultés rencontrées par ces derniers lors de l'acheminement terrestre des marchandises.

² OMC : Organisation Mondiale du Commerce

³ OMI : Organisation Maritime Internationale

⁴ CEDEAO : Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest

⁵ UEMOA : Union Économique et Monétaire Ouest Africain

Les informations recueillies lors des investigations et recherches documentaires ont fait l'objet d'un traitement analytique, d'un traitement statistique et d'un traitement cartographique.

2. Résultats

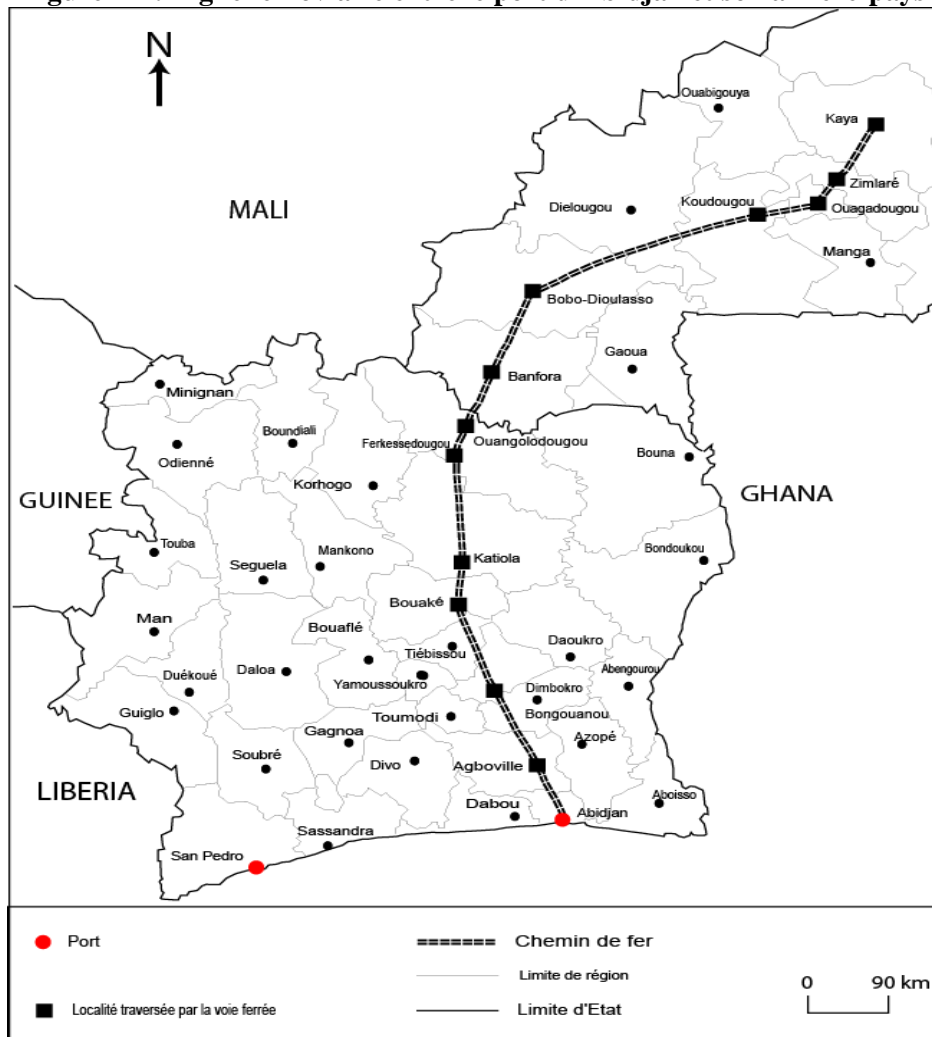
2.1. Un dispositif logistique de transport ferroviaire de marchandises suranné

Le dispositif logistique de transport ferroviaire de marchandises est constitué du chemin de fer et du matériel roulant. Ces derniers, de par leur état et caractéristique, rendent difficile le transport par voie ferrée des marchandises entre le port d'Abidjan et son arrière-pays.

2.1.1. Une unique voie ferrée et vétuste

Un chemin de fer à voie unique relie le port d'Abidjan à son hinterland. Elle part de Port-Bouet Vridi à Kaya au Burkina Faso (figure n°1).

Figure n°1: Ligne ferroviaire entre le port d'Abidjan et son arrière-pays



Realisation: Toguel, 2017

L'unicité de cette voie n'est pas sans effet sur le pré et le post acheminement des marchandises entre le port et son arrière-pays. En effet, elle ne permet pas de lancer plusieurs trains pour l'acheminement des marchandises. Il faut attendre des heures ou des jours avant de voir partir un autre train, d'où le ralentissement du trafic ferroviaire. La vieillesse de la voie ferrée quant à elle, est un problème en ce sens qu'elle réduit la vitesse commerciale des rames et empêche la SITARAIL de respecter son délai de livraison des marchandises. Cette voie ferrée date de l'époque coloniale et manquent d'entretien. Les rails, dégradés en de nombreux endroits, concourent à ralentir par moment la vitesse des rames. La vitesse atteint parfois 10 km/h. En 2016, l'effondrement du rail au passage d'un train au niveau de Dimbokro (photo n°1) du fait de son vieillissement et du manque d'entretien dont il a fait l'objet, a engendré de nombreux préjudices aux opérateurs économiques, au port d'Abidjan et à la SITARAIL. Certains opérateurs ont perdu de la marchandise.

Photo n°1 : Effondrement du pont métallique de Dimbokro au passage du train de la SITARAIL



Source : Google, 2016.

D'autres n'ont pas pu évacuer à temps alors qu'ils avaient déjà fait la réservation de wagons sur les trains de la SITARAIL. D'autres encore ont eu recours aux camions pour l'expédition de leur fret au risque d'être hors délai. Le port d'Abidjan, à travers cet accident, s'est vu imputer d'un mode de transport stratégique dans sa desserte. La présence d'autres voies ferrées aurait pu amortir les effets néfastes de la rupture du chemin de fer. La société exploitant cette voie de communication a enregistré d'énormes pertes qui pouvaient déboucher sur son délaissement par les opérateurs si elle n'avait pas le monopole du transport par rail entre le port d'Abidjan et son hinterland.

2.1.2. Des wagons insuffisants et en décrépitudes

Les marchandises en transit au port d'Abidjan ont connu une hausse depuis la mise en service de ce dernier. De 159 018 tonnes en 1969, l'on a enregistré environ 1 083 000 tonnes en 2013 (Port Autonome d'Abidjan, 2013). Deux types de moyens de transport sont utilisés par les opérateurs économiques pour l'acheminement de leurs marchandises : les trains et les camions. Les trains sont gérés par la SITARAIL. Cette entreprise met à la disposition des usagers tout un ensemble d'engins (locotracteurs, locomotives, wagons, etc.) pour l'évacuation de leurs marchandises et produits. Malgré ce potentiel, les cargaisons de la clientèle ne sont pas totalement absorbées. Cela se justifie par un manque de wagons qui sont très sollicités (tableau n°1).

Tableau n°1:Disponibilité journalière des types de wagons

Type de Wagons	Nombre total de wagons	Nombre de wagons disponibles	Taux de disponibilité
K3 et K4	350	309	88%
PL, PP et PS	267	238	89%
T3 et T4	94	88	94%
XB, XC, XD et XP	192	186	97%
ZT	27	27	100%
XP	9	9	100%
Valeur de référence : 92%			

Source : SITARAIL, 2011.

Pour une valeur de référence fixée à 92%, ce n'est que 88% des wagons couverts qui sont disponibles. Quant aux wagons plateaux, le manque à gagner par rapport à la valeur de référence est de 3% (tableau n°2).

Tableau n°2 : Volume de sacheries débarqué par rapport aux wagons couverts disponible

Années	Volume en tonnes à transporter	Nombre de wagons couverts attendus	Nombre de wagons couverts disponibles
2005	46 750	994	309
2006	55 370	1 178	309
2007	70 976	1 510	309
2008	82 726	1 760	309
2009	75 132	1 598	309
2010	25 915	551	309

Source : PAA, 2011.

De 2005 à 2010, il y a eu plus des demandes en wagons couverts que d'offre. L'offre est restée inchangée pendant toutes ces années (309) tandis que la demande allait crescendo. La SITARAIL, structure en charge du transport ferroviaire des marchandises, n'arrive pas à satisfaire la demande de wagons couverts des opérateurs. Ceux-ci, au risque de voir leur marchandise avariée ou de payer des frais d'entreposage et domaniale élevés, ont recours aux gros camions qui obstruent les voies de circulation menant au port mais aussi qui ne transportent pas une quantité considérable de marchandises, ce qui conduit à la faiblesse des échanges entre le port et son arrière-pays. Ces engins, en plus d'être insuffisants, sont pour la plus part démodé (photo n°2).

Photo n°2 : Wagon couvert de la SITARAIL mal entretenu



Source : Cliché TOGUEI H. R. P., 2016.

Ainsi, ces engins en raison de leur état tombent fréquemment en panne limitant de ce fait la capacité logistique de la SITARAIL.

2.2. Un transport routier de marchandises archaïque, lent et dispendieux

L'organisation du transport routier de marchandises au port d'Abidjan constitue un véritable obstacle à la fluidité du trafic de marchandises avec l'arrière-pays.

2.2.1. Une offre logistique de transport routier de marchandises inadaptée

Les infrastructures routières utilisées pour le pré et le post acheminement des marchandises au port d'Abidjan ainsi que les moyens de transport l'empêchent de répondre convenablement aux attentes des chargeurs et des transporteurs routiers de marchandises.

2.2.1.1. Un réseau routier impraticable dans son entièreté

L'efficacité du transport routier dépend en grande partie de l'état des routes. En outre, les nouvelles techniques de logistique nécessitent un état de service acceptable des routes car si le coût d'exploitation des véhicules est élevé, le transport devient moins rentable. Plus la route est dans un bon état, moins le coût d'exploitation est élevé. En ce qui concerne le réseau routier ivoirien, il est reparté en quatre catégories que sont les routes de classe A, les routes de classe B, les routes de classe C et celles de classe D. Pour le pré ou le post-acheminement des marchandises par le port d'Abidjan, les routes de classe A sont de toute évidence celles empruntées par les camionneurs. Partant des grandes villes ivoiriennes et des pays de l'hinterland, ces routes, convergent pour la plupart en entonnoir vers Abidjan. Aujourd'hui, la Côte d'Ivoire se retrouve avec un réseau routier dégradé à 70% (Ministère des Infrastructures Économiques de Côte d'Ivoire, 2014). Le long des corridors Abidjan-Bamako long de 1 263 km et Abidjan-Ouagadougou mesurant 1 174 km, seul le trajet Abidjan-Yamoussoukro en ce qui concerne la Côte d'Ivoire est praticable. Au-delà, jusqu'aux frontières, la route forme un chapelet de nids de poule. Les transporteurs routiers inter-états de marchandises se plaignent des nombreux désagréments que leur causent les routes ivoiriennes (pannes récurrentes, accidents, retards, charges de réparation de véhicules imprévues, agressions par les coupeurs de routes, etc.). Ces derniers affirment qu'ils rencontrent de moins en moins ce genre de problèmes lorsqu'ils fréquentent les autres pays côtiers de la sous-région.

2.2.1.2. Des moyens de transport routier vétustes

À l'image de la voirie, les camions qui chargent et déchargent de la marchandise au port d'Abidjan croulent sous le poids de l'âge (photo n°3). Ils sont pour la plupart mal en point. L'âge moyen du parc de véhicules routiers est de 21 ans pour les camions, 19 ans pour les tracteurs et 29 ans pour les semi-remorques.

Photo n°3 : Prototype de camions assurant le transport de marchandises entre le port d'Abidjan et son arrière-pays



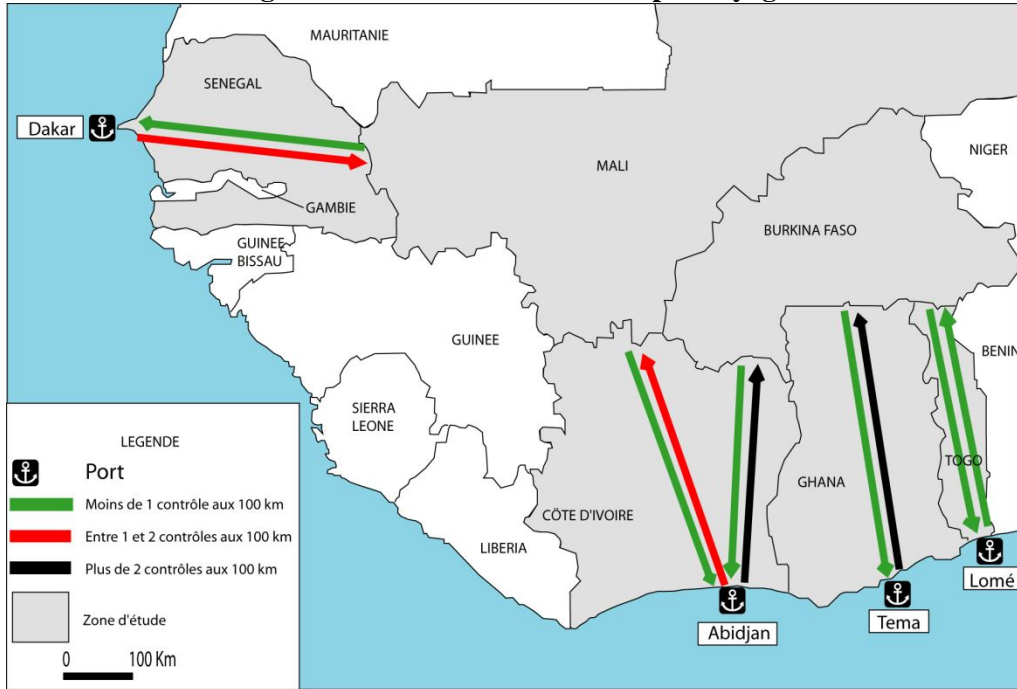
Source : Cliché TOGUEI H. R. P., 2016.

Cette vétusté engendre des surcoûts d'entretien, des indisponibilités fréquentes en raison de pannes nombreuses, des surconsommations de carburant et des émissions de gaz et particules hors normes et de nombreux accidents de la circulation. Cela affecte considérablement la rentabilité des entreprises de transport routier de marchandises et son aptitude à fournir un service fiable et de qualité.

2.2.2. Le corridor ivoirien en proie à des pratiques anormales et à la cherté du coût du transport

Les transporteurs routiers qui font le pré et le post acheminement des marchandises entre le port d'Abidjan et son arrière-pays sont confrontés à de nombreux problèmes : contrôle intempestifs, prélèvements illicites et temps de contrôle élevé. Un camion de marchandises qui part d'Abidjan pour le Mali est stoppé au moins deux fois tous les 100 km tandis que celui à destination du Burkina Faso est contrôlé plus de 2 fois tous les 100 km soit par la police, soit par la douane ou encore par la gendarmerie, etc. À Lomé par contre, pour les mêmes destinations, les transporteurs routiers de marchandises font face à moins d'un contrôle aux 100 km (figure n°2).

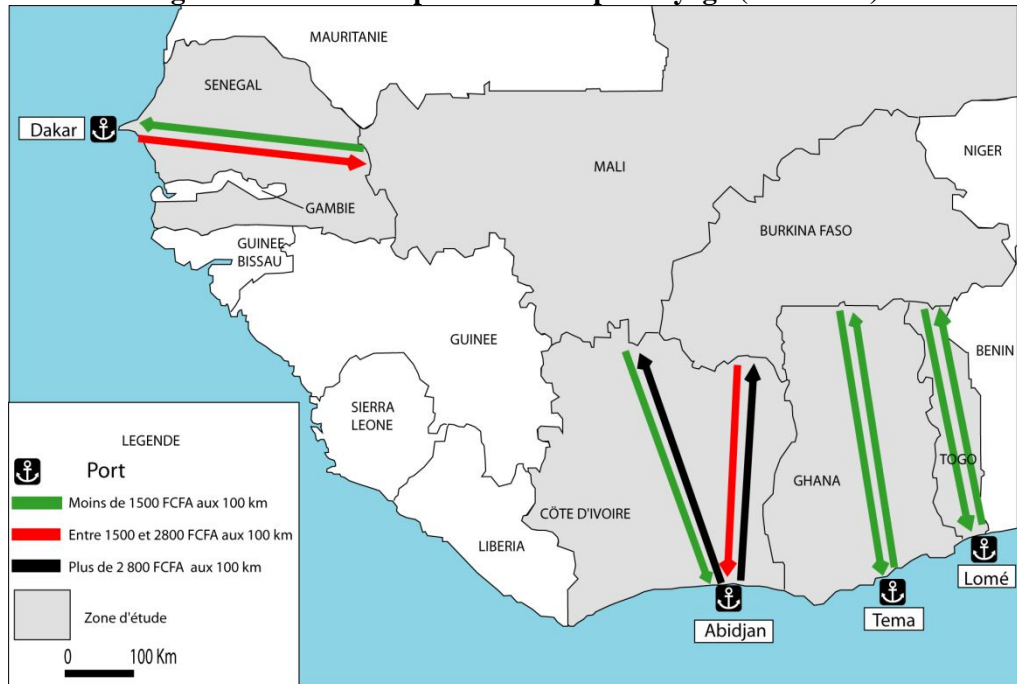
Figure n°2: Nombre de contrôles par voyage



SOURCE: OBSERVATOIRE DES PRATIQUES ANORMALE, 2015 modifié par TOGUEI, 2015

Les camionneurs, en plus de ces contrôles intempestifs sur le corridor ivoirien, font l'objet de rackets de la part de la police, de la douane, de la gendarmerie (figure n°3).

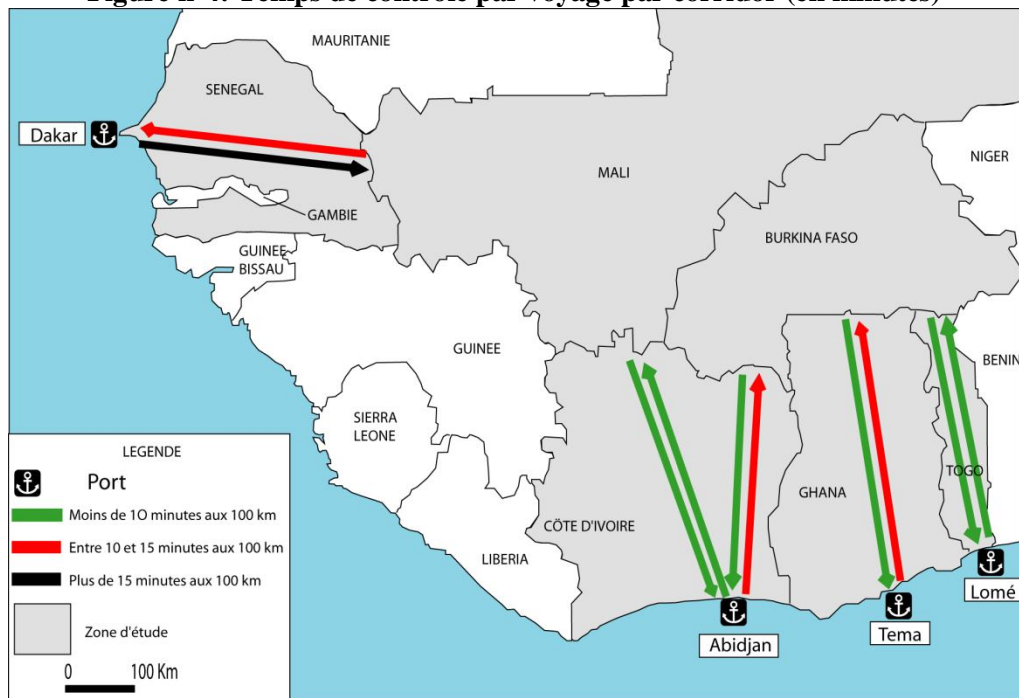
Figure n°3: Surcoûts par camion et par voyage (en F CFA)



SOURCE: OBSERVATOIRE DES PRATIQUES ANORMALE, 2015 modifié par TOGUEI, 2015

Ils déboursent plus de 2 800 F CFA aux 100 km lorsqu'ils se rendent au Mali et au Burkina Faso. Ces mêmes transporteurs, lorsqu'ils quittent Dakar, Tema et Lomé pour le Mali et le Burkina Faso, payent moins de 1 500 aux 100 km. Au nombre pléthorique de postes de contrôle et des rackets qui y sont perpétrés, le couloir ivoirien fait perdre du temps aux transporteurs lorsque ces derniers acheminent de la marchandise dans l'arrière-pays. Le temps de contrôle hors frontière est de 36 mn tandis que celui à la frontière s'élève à 42 mn lorsque les conducteurs de véhicules transportant des marchandises quittent Abidjan pour la frontière Malienne. Dans le cas d'un voyage sur le Burkina Faso, ils mettent 80 mn lors des contrôles hors frontière et 29 mn à la frontière. Pourtant, l'un des concurrents du port d'Abidjan sur le trafic des pays enclavés de la sous-région ouest africaine en occurrence Lomé fait mieux. En effet, les camionneurs qui y prennent le départ passent respectivement 15 et 24 min aux contrôles hors frontière et à la frontière lorsqu'ils se rendent au Burkina Faso (figure n°4). À ces pratiques anormales qui se déroulent sur les routes ivoiriennes s'ajoute le coût élevé du transport des différentes marchandises.

Figure n°4: Temps de contrôle par voyage par corridor (en minutes)



SOURCE: OBSERVATOIRE DES PRATIQUES ANORMALES, 2015 modifié par TOGUEI, 2015

Selon le Conseil Burkinabé des Chargeurs, les opérateurs économiques qui sollicitent les camions poids-lourds pour le transport de leurs marchandises déboursent plus d'argent à Abidjan qu'à Lomé, Tema et Cotonou. Le coût du convoyage routier de 2 Conteneurs 20' ou d'un conteneur 40' avec retour coûte 1 500 000 F CFA tandis qu'il coûte respectivement 1 350 000 F CFA et 1 200 000 F CFA à Lomé, Tema et Cotonou. Dans le cas d'un transport de Conteneur 20' x 2 ou 1 conteneur 40' sans retour, pendant qu'à Lomé et Tema le transport coûte 1 050 000 F CFA, à Abidjan, la somme est revue à la hausse (1 200 000 F CFA). En ce qui concerne les marchandises

telles que les céréales, le sucre, le fer et les carreaux, Abidjan affiche encore des coûts élevés en comparaison à ses concurrents.

3. Discussion

Les résultats obtenus montrent que le système de transport terrestre des marchandises, le transport routier comme ferroviaire, est émaillé de plusieurs écueils qui ne facilitent pas le pré et le post-acheminement des marchandises. Les wagons et les rails sont insuffisants et vieillissants, les routes sont dans un état de délabrement avancé et le parc auto vieillissant qui peine à satisfaire la clientèle. À ce problème de matériel s'ajoute les tracasseries routières subies par les camionneurs tout au long des routes en Côte d'Ivoire. Ils corroborent avec ceux de la CEA⁶ (2007) qui expliquent la longue durée de transit dans les couloirs de transport africains par des règles et règlements complexes et parfois contradictoires, des prestataires de services peu efficaces, des barrages routiers et des procédures administratives et douanières lourdes. La Banque Mondiale dans une étude en 2010 révèle des raisons similaires aux nôtres. Elles indexent les problèmes d'infrastructure physique et le harcèlement sur les routes. Pour la Banque Mondiale, cela engendre non seulement des frais supplémentaires et des délais de transport des marchandises imprévisibles, mais il incite également les transporteurs à surcharger leurs camions pour compenser les pots-de-vin. L'institution continue pour dire que l'application laxiste des normes de charge à l'essieu accélère la détérioration du réseau routier. Tant que le problème de la corruption ne sera pas abordé, la Côte d'Ivoire restera un corridor de transit peu compétitif en Afrique de l'Ouest. Kablan N. H. J (2014) a également abouti aux mêmes résultats dans son étude. Les entraves qu'il énumère se rapportent à la vétusté des camions gérés de façon informelle. Dans le cas du Gabon, Makiéla-Magambou G. (2007) parvient également aux mêmes conclusions. Pour l'auteure, dans ce pays, les défaillances structurelles sont au centre des facteurs qui entravent la fluidité des échanges entre les ports gabonais et leurs arrière-pays.

Conclusion

Les entraves à la fluidité du pré et du post-acheminement des marchandises au port d'Abidjan sont d'ordre structurel et fonctionnel. Au niveau structurel, on note la difficulté des autorités publiques à mettre en place une véritable politique capable d'offrir au port d'Abidjan une desserte terrestre rapide et moins coûteuse. Cela a pour conséquence une perte de temps et une augmentation des frais de route au cours du transit routier du fait de la persistance des barrages illégaux et du mauvais état des routes. Quant au chemin de fer, il n'innervent pas tout l'arrière-pays du port d'Abidjan. De plus, il dispose d'une seule voie avec des infrastructures vétustes. Ce qui réduit la capacité de charge par wagon. Au niveau fonctionnel, les caractéristiques des moyens de transport constituent un frein à la célérité dans les échanges entre le port d'Abidjan et son arrière-pays. Cette situation entraîne le rallongement du temps d'acheminement des marchandises. La méthodologie adoptée dans cette étude a permis d'atteindre l'objectif de recherche qui consistait à montrer les facteurs entravant le bon déroulement du pré-acheminement et du post-acheminement des marchandises entre le port d'Abidjan et son arrière-pays. Ainsi, une étude portant sur la redynamisation du

⁶ CEA : Commission Économique des Nations Unies pour l'Afrique

processus du pré et du post acheminement des marchandises du port d'Abidjan doit être élaborée afin de rendre le port d'Abidjan plus attractif.

Bibliographie

AGONSANOU M., (2005) : Importance de la logistique dans l'organisation d'un système portuaire : cas du port de Cotonou. Mémoire de maîtrise d'Économie, École Nationale d'Économie Appliquée et de Management, Cotonou, 112 p.

AKE A. B. P., (2008) : Échanges extérieurs du Burkina Faso en transit par le port d'Abidjan. Mémoire de maîtrise de Géographie, Université de Cocody, Abidjan, 115 p.

Commission Économique pour l'Afrique (2007) : Situation des transports en Afrique. CEA, Addis-Abeba, 16 p.

BANQUE MONDIALE, (2010) : Infrastructure de la Côte d'Ivoire : une perspective continentale. Banque Mondiale, Washington, 49 p.

BAVOUX J. J. et BAVOUX D., (1998) : Géographie humaine des littoraux maritimes. Armand Colin, Paris, 95 p.

DAMIEN M-M., (2005) : Dictionnaire du transport et de la logistique. DUNDOD, Paris, 508 p.

GOUSSOT M., (1998) : Les transports dans le monde. Armand Colin, Paris, 84 p.

KABLAN N. H. J., (2014) : Les mutations des avant-pays maritimes et des ports de la Côte Occidentale d'Afrique (COA) sous l'influence des réseaux d'acteurs du transport par mer. Thèse unique de Géographie, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, 221 p.

KABLAN N. H. J., (2000) : Les arrière-pays des ports ivoiriens. Thèse de troisième cycle de Géographie, Université de Cocody, Abidjan, 342 p.

MAKIELA-MAGAMBOU G., (2007) : La logistique portuaire au Gabon : contribution à une géographie des transports de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale. Thèse de doctorat de Géographie, Université Paul Valéry-Montpellier III, Montpellier, 510 p.

NASSA D. D. A., (2005), Commerce transfrontalier et structuration de l'espace dans le nord de la Côte d'Ivoire. Thèse de doctorat de Géographie, Université de Bordeaux 3-Michel Montaigne, Bordeaux, 336 p.

PORT AUTONOME D'ABIDJAN, (2013) : Rapport d'activité. PAA, Abidjan, 57 p.

PORT AUTONOME D'ABIDJAN, (2014) : Rapport d'enquête de satisfaction auprès des chargeurs de l'hinterland. PAA, Abidjan, 29 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 aérodromes, 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