



**RIGES**  
www.riges-uao.net

# Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes

*ACTES DES JOURNEES SCIENTIFIQUES DE  
RESTITUTION DES TRAVAUX DE RECHERCHE*

## **PROBLEMES DE DEVELOPPEMENT DANS LE CENTRE-OUEST DE LA COTE D'IVOIRE : ANALYSE GEOGRAPHIQUE DES DEFIS ET OPPORTUNITES**

---

Sous la direction de :

**M. MAFOU Kouassi Combo, Géographie de  
la Population, Maître de Conférences, UJLoG**

**M. BOLOU Gbitry Abel, Géographie Urbaine,  
Maître de Conférences, UJLoG**

**N'GUESSAN Kouassi Guillaume, Géographie  
Rurale, Maître de Conférences, UJLoG**

**ISSN: 2521 2125**  
Numéro spécial: Septembre 2023

## INDEXATIONS INTERNATIONALES



<https://journal-index.org/index.php/asi/article/view/12202>

**Impact Factor: 1,3**

MIRABEL

<https://reseau-mirabel.info/revue/14910/Revue-ivoirienne-de-geographie-des-savanes-RIGES>

**SJIF Impact Factor**

<http://sjifactor.com/passport.php?id=23333>

**Impact Factor: 5,283 (2021)**

**Impact Factor: 4,933 (2020)**

**Impact Factor: 4,459 (2019)**



**Université  
Jean Lorougnon Guédé**

-----  
**UFR des Sciences Sociales et Humaines**

-----  
**Département de Géographie**

# **ACTES DES JOURNEES SCIENTIFIQUES DE RESTITUTION DES TRAVAUX DE RECHERCHE**

-----  
Sous la direction de MAFOU Kouassi Combo,  
BOLOU GBITRY Abel et N'GUESSAN Kouassi  
Guillaume

-----  
**PROBLEMES DE DEVELOPPEMENT  
DANS LE CENTRE-OUEST DE LA COTE  
D'IVOIRE : ANALYSE GEOGRAPHIQUE  
DES DEFIS ET OPPORTUNITES**

**EDITION DES 02-03 MARS 2023 A BOUAFLE**

**ACTES DES JOURNEES  
SCIENTIFIQUES DE RESTITUTION  
DES TRAVAUX DE RECHERCHE**

-----  
Sur le Thème

-----  
**PROBLEMES DE DEVELOPPEMENT  
DANS LE CENTRE-OUEST DE LA COTE  
D'IVOIRE : ANALYSE GEOGRAPHIQUE  
DES DEFIS ET OPPORTUNITES**

*Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes, Numéro Spécial Septembre  
2023, ISSN 2521-2125*

## Comité Scientifique

### Président :

**Mme BIPKO-Koffié Yolande Céline**, Géographie des Mers et Exploitation des Océans, Professeure Titulaire, Directrice de l'Institut de Géographie Tropicale, UFHB

### Membres :

M. KONE Issiaka, Sociologie des Organisations, Professeur Titulaire, UJLoG

M. KOFFI Béné Jean Claude, Biologie et Ecologie Animale, Professeur Titulaire, UJLoG

M. MAFOU Kouassi Combo, Géographie de la Population, Maître de Conférences, UJLoG

M. ADOU Diané Lucien, Géographie de la Population, Maître de Conférences, UJLoG

M. DIARRA Ali, Géographie des Mers, Maître de Conférences, UJLoG

M. GOHOUROU Florent, Géographie de la Population, Maître de Conférences, UJLoG

M. BOLOU Gbitry Abel, Géographie Urbaine, Maître de Conférences, UJLoG

M. GOUAMENE Didier Charles, Géographie Urbaine, Maître de Conférences, UJLoG

M. KOUAME Kouadio Arnaud, Géographie de l'Environnement, Maître de Conférences, UJLoG

M. N'GUESSAN Kouassi Guillaume, Géographie Rurale, Maître de Conférences, UJLoG

M. YAO Kouassi Ernest, Géographie Urbaine, Maître de Conférences, UJLoG

M. ANOH Kouassi Paul, Géographie de la Santé, Professeur Titulaire, UFHB

Mme BIPKO-Koffié Yolande Céline, Géographie des Mers et Exploitation des Océans, Professeure Titulaire, UFHB

M. ALOKO-N'guessan Jérôme, Géographie du Transport et des échanges commerciaux, Directeur de Recherches, CRAU/UFHB

M. NASSA Dabié Axel, Géographie urbaine, Professeur Titulaire, UFHB

M. KOLI Bi Zueli, Géographie Physique, Professeur Titulaire, UFHB

M. KABLAN Hassy Joseph, Géographie des Mers et Exploitation des Océans, Professeur Titulaire, UFHB

M. SERHAN Nasser, Géographie de la Population, Maître de Conférences, UFHB

M. AHOUSSEI Kouassi Ernest, Hydrogéologie et Géochimie Environnementale, Maître de Conférences, UFHB

M. KOUADIO Konan Eugène, Géographie Physique, Maître de Conférences, UFHB

M. DJAKO Arsène, Géographie Rurale, Professeur Titulaire, UAO

M. ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Géographie Rurale et Economique, Professeur Titulaire, UAO

M. KOFFI BROU Emile, Géographie Urbaine, Professeur Titulaire, UAO

M. KOUASSI Konan, Géographie Rurale, Maître de Conférences, UAO

M. OURA Kouadio Raphaël, Géographie Rurale, Maître de Recherches, CRD/UAO

M. KOFFI Yobouet Stéphane, Géographie Urbaine, Maître de Conférences, UPGC

M. DINGUI Médé Roger, Géographie Urbaine, Maître de Conférences, UPGC

### *Comité d'Organisation*

#### **Président du Comité d'Organisation:**

M. MAFOU Kouassi Combo, Géographie de la Population, Maître de Conférences, UJLoG

#### **Président du Comité d'Organisation Adjoint:**

M. BOLOU Gbitry Abel, Géographie Urbaine, Maître de Conférences, UJLoG

#### **Membres du Comité d'Organisation :**

M. ADOU Diané Lucien, Géographie de la Population, Maître de Conférences, UJLoG

M. DIARRA Ali, Géographie des Mers et Exploitation des Océans, Maître de Conférences, UJLoG

M. GOHOUROU Florent, Géographie de la Population, Maître de Conférences, UJLoG

M. GOUAMENE Charles-Didier, Géographie Urbaine, Maître de Conférences, UJLoG

M. N'GUESSAN Kouassi Guillaume, Géographie Rurale, Maître de Conférences, UJLoG

M. KOUADIO Kouamé Arnaud, Géographie de l'Environnement, Maître de Conférences, UJLoG

M. YAO Kouassi Ernest, Géographie Urbaine, Maître de Conférences, UJLoG

M. ADAYE Kouassi Albert, Géographie des Mers et Exploitation des Océans, Maître-Assistant, UJLoG

M. ADJET Affouda Abel, Sociologie de la Santé, Maître-Assistant, UJLoG

M. ADOU Aka Giscard, Géographie Physique, Maître-Assistant, UJLoG

M. ASSI Akotto Ulrich Odilon, Géographie Rurale, Maître-Assistant, UJLoG

M. DAGO Lohoua Flavient, Géographie des Mers et Exploitation des Océans, Maître-Assistant, UJLoG

M. DIABIA Thomas Mathieu, Géographie de l'Environnement et de la Santé, Maître-Assistant, UJLoG

M. EBA Konin Arsène, Géographie de l'Environnement et de la Santé, Maître-Assistant, UJLoG

M. ELEAZARUS Atsé Laudose Miguel, Géographie Urbaine, Maître-Assistant, UJLoG

M. GUELE Gue Pierre, Géographie de la Population, Maître-Assistant, UJLoG

- M. KOFFI Bouadi Arnaud Ferrand, Géographie de la Population et de l'environnement, Maître-Assistant, UJLoG
- M. KONAN Amani Fulgence, Géographie des Ressources pétrolières, Maître-Assistant, UJLoG
- M. KOUADIO Konan Celestin, Géographie Urbaine, Maître-Assistant, UJLoG
- M. KRA Koffi Siméon, Géographie Rurale, Maître-Assistant, UJLoG
- M. MEL Trostky Alphonse-Charles, Géographie Urbaine, Maître-Assistant, UJLoG
- M. OUATTARA Sahoti, Géographie urbaine, Maître-Assistant, UJLoG
- M. SEIDOU Coulibaly, Géographie Rurale, Maître-Assistant, UJLoG
- M. TANO Kouamé, Géographie Rurale, Maître-Assistant, UJLoG
- M. TRAORE Drissa, Géographie de l'Environnement et Santé, Maître-Assistant, UJLoG
- M. TRAORE Kinakpéfan Michel, Géographie Urbaine, Maître-Assistant, UJLoG
- M. YAO-KOUASSI Quonan Christian, Géographie de l'Environnement, Maître-Assistant, UJLoG
- Mme KOUASSI Mangoua Akissi Helène-Francette, Géographie Urbaine, Maître-Assistante, UJLoG
- Mme. BODO Kouadiobla Josuée Romaine, Géographie de la Population, Maître-Assistante, UJLoG
- M. ASSI Kopeh Jean Louis, Géographie Rurale, Assistant, UJLoG
- M. KANATE Mohamed, Géographie des Mers et Exploitation des Océans, Assistant, UJLoG
- M. KOUAO N'kpomé Styvince Romaric, Géographie Physique, Assistant, UJLoG
- Mme. TAMBOURA Awa Timité, Géographie de l'Environnement et Santé, Assistante, UJLog

## EDITORIAL

Depuis 2016, le département de Géographie de l'Université Jean Lorougnon Guédé dans le cadre de ses activités académiques, notamment avec ses étudiants de Licence 3, effectue des sorties de terrain dans plusieurs localités du Centre-Ouest de la Côte-d'Ivoire. A la suite des sorties de terrain, certains travaux ont été par moment approfondis par des Enseignants-Chercheurs.

Six (ans) après le début de ces activités, le département de Géographie, a initié **les journées scientifiques de restitution des travaux de sortie de terrain** autour du thème « **Les problèmes de développement dans le Centre-ouest de la Côte d'Ivoire : analyse géographique des défis et opportunités** » qui se sont tenues les **02 et 03 mars 2023 à Bouaflé**.

Le Centre-Ouest de la Côte d'Ivoire est cette partie du territoire qui regroupe trois (3) "régions administratives" que sont le Haut-Sassandra, la Marahoué et le Gôh. Il s'étend sur une superficie de 30 600 km<sup>2</sup> avec une population estimée à 3 435 421 (INS, 2014). C'est donc une zone géographique de forte concentration humaine alimentée essentiellement par la migration aussi bien nationale qu'internationale. Sur le plan économique, le Centre-Ouest se particularise par l'économie de plantation et la diversification des cultures agricoles. Ce dynamisme agricole a pour fondement un climat tropical humide, un sol essentiellement ferrallitique irrigué par deux fleuves majeurs de la Côte d'Ivoire (le Sassandra et le Bandama) ainsi que leurs affluents.

Aujourd'hui avec la démographie galopante dans cette zone, la déforestation, la rareté des terres agricoles ayant pour corolaire l'étalement urbain, les conflits fonciers et communautaires, les effets du changement climatique, l'assainissement, la qualité du cadre de vie, les politiques publiques locales, l'accès aux services sociaux de base, la sécurité alimentaire, sont autant de défis qui fragilisent l'équilibre durable des localités du Centre-Ouest.

Ces journées scientifiques de restitution des travaux de sortie de terrain sont donc un cadre approprié pour présenter des résultats sur des sujets de recherche variés découlant du thème principal mentionné plus haut.

Ces journées scientifiques constituent l'occasion de faire le bilan de la recherche effectuée par les Enseignants-Chercheurs et les Etudiants des différentes promotions du département de Géographie où la science géographique joue pleinement son rôle de science de l'aménagement territorial et du développement local. Elles sont par ailleurs une vitrine pour la visibilité de l'Université Jean Lorougnon Guédé dans sa vocation « *d'assurer la formation de cadres spécialistes du développement local, rural et communautaire* ».

Les communications enregistrées ont portées sur les questions majeures suivantes :

- Population, Migration, Croissance urbaine et défis de développement dans le Centre-Ouest
- Mutations de l'économie rurale et développement local dans le Centre-Ouest;
- Genre, Gestion des ressources naturelles, Santé et défis environnementaux dans le centre-ouest ivoirien.

**M. MAFOU Kouassi Combo**, Géographie de la Population, Maître de Conférences, UJLoG ;

**M. BOLOU Gbitry Abel**, Géographie Urbaine, Maître de Conférences, UJLoG.

**M. N'GUESSAN Kouassi Guillaume**, Géographie Urbaine, Maître de Conférences, UJLoG.

#### **COMITE DE LECTURE**

- KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- BECHI Grah Félix, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- MOUSSA Diakité, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- VEI Kpan Noël, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- LOUKOU Alain François, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- TOZAN Bi Zah Lazare, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- SOKEMAWU Koudzo, Professeur Titulaire, U L (Togo)
- HECTHELI Follygan, Professeur Titulaire, U L (Togo)
- KOUASSI Konan, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- Yao Jean-Aimé ASSUE, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- Zamblé Armand TRA BI, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)

## Sommaire

<b>Axe 1 : Population, Migration, Croissance urbaine et défis du développement dans le Centre-ouest de la Côte d'Ivoire</b>	12
<b>KOUAO N'kpomé Styvince Romaric, ADAYE Kouassi Albert, ADOU Aka Giscard</b> <i>Analyse géographique des interactions entre les populations riveraines et les zones humides en milieu urbain : cas de l'espace rivulaire du Zouzouagnigbeu au quartier Cafop-Lobia dans la commune de Daloa (centre ouest, Côte d'Ivoire)</i>	13
<b>Kinakpefan Michel TRAORE, Awa Timité TAMBOURA, Sahoti OUATTARA</b> <i>Croissance urbaine et risque fluvial à Bouaflé, Centre-ouest de la Côte d'Ivoire</i>	31
<b>KOKOUGNON Liéhon Evelyne, MAFOU Kouassi Combo, OUATTARA Issa Bourahima</b> <i>Population scolaire, équipements et infrastructures socio-éducatifs dans la ville de Bouaflé (Centre-Ouest, Côte d'Ivoire)</i>	47
<b>KONAN Amani Fulgence, N'GUESSAN Adjoua Naomi</b> <i>Le transport extra-urbain dans les échanges entre la ville de Daloa et son arrière-pays rural (Centre-Ouest, Côte d'Ivoire)</i>	56
<b>Axe 2: Mutations de l'économie rurale et Développement Local dans le Centre-ouest de la Côte d'Ivoire</b>	71
<b>KANATE Mohamed, EBA Konin Arsène, ELEAZARUS Atsé Laudose Miguel</b> <i>Le transport informel dans le transport des charges agricoles dans le Haut Sassandra (Côte d'Ivoire)</i>	72
<b>TANO Kouamé, LOUA Axel Serge Lucke, N'GUESSAN Kouassi Guillaume</b> <i>Les problèmes du transport routier dans les échanges économiques dans le département de Daloa (centre-ouest de la Côte d'Ivoire)</i>	89

<p><b>DAGO Lohoua Flavient</b></p> <p><i>Processus d'exportation des produits de rente de la région du Haut Sassandra (Centre-Ouest de la Côte d'Ivoire)</i></p>	106
<p><b>BOLOU Gbitry Abel</b></p> <p><i>Analyse géographique de l'économie funéraire dans la ville de Sinfra (Centre-Ouest de la Côte d'Ivoire)</i></p>	120
<p><b>Axe 3 : Genre, Gestion des ressources naturelles, Santé et Défis Environnementaux dans le Centre-ouest de la Côte d'Ivoire</b></p>	137
<p><b>N'GUESSAN Kouassi Guillaume, ASSI Kopeh Jean-Louis, KRA Kouakou Toussaint</b></p> <p><i>L'orpaillage clandestin : entre risques agroenvironnementaux et intérêt socioéconomique dans la sous-préfecture de Bouaflé</i></p>	138
<p><b>NAOUNOU Amédée</b></p> <p><i>L'orpaillage dans la Marahoué : enjeux et problèmes d'une zone grise</i></p>	156
<p><b>TRAORE Drissa, COULIBALY Moussa, COULIBALY Mamoutou</b></p> <p><i>Mode d'approvisionnement en eau de consommation et risques de maladies à transmission hydrique au quartier résidentiel extension dans la ville de Sinfra (centre-ouest de la Côte d'Ivoire)</i></p>	169

## **LE TRANSPORT INFORMEL DANS LE TRANSFERT DES CHARGES AGRICOLES DANS LE HAUT-SASSANDRA (Côte d'Ivoire)**

**KANATE Mohamed**, Enseignant-Chercheur,  
Université Jean Lorougnon Guédé de Daloa,  
Email : kanatemohamed5@gmail.com

**EBA Konin Arsène** : Enseignant-Chercheur,  
Université Jean Lorougnon Guédé de Daloa,  
Email : eba.arsen@gmail.com

**ELEAZARUS Atsé Laudose Miguel**, Enseignant-Chercheur,  
Université Jean Lorougnon Guédé de Daloa,  
Email : eleazarus20@gmail.com

*(Reçu le 15 Juin 2023 ; Révisé 12 Juillet Avril 2023 ; Accepté le 20 Août 2023)*

### **Résumé**

Le succès de la Côte d'Ivoire repose sur l'agriculture. Cet adage national fait de l'agriculture et de toutes les activités qui lui sont efférentes, des secteurs qui devraient bénéficier d'une attention spéciale de la part des décideurs publics. Parmi ses activités subsidiaires, le transport occupe une place de choix, il est même en amont et en aval du secteur de l'agriculture, car il est le seul moteur de transfert des intrants et des produits. Faisant partie de la boucle du cacao et étant la deuxième zone de production de plantain, la région du haut Sassandra s'est bien illustrée en termes de production agricole. Mais de la production à la consommation, il n'y a qu'un trait d'union qui est le transport. Le transport requiert donc une place importante dans le transfert des produits agricoles. Pourtant dans cette région, ce transport est majoritairement délaissé aux mains d'acteurs exerçant dans le secteur informel qui est taxé de manque de professionnalisme et de caducité de ses moyens et méthodes. Ce qui remet au grand jour la question de l'efficacité du transport de produits agricoles dans cette région. À cet égard, une analyse du secteur du transport des produits agricoles y est nécessaire. Pour la mener efficacement, une enquête documentaire a été effectuée et aussi une enquête de terrain auprès de propriétaires de camions, d'agent du ministère du Transport et des délégués syndicaux de camionneurs d'une part, des petits chargeurs que sont les producteurs et les commerçants d'autre part. Les résultats font état de ce qu'environ 90% du transport des produits agricoles s'effectue à travers le secteur informel. Aussi, la chaîne des intervenants dans le transfert des produits agricoles comporte une forte part d'informalité avec des moyens et modes opératoires dérisoires. Elle montre par ailleurs, à travers l'absence de plateformes logistiques, des déficits infrastructurels, opérationnels et stratégiques qui y rendent le secteur du transport déficient.

**Mots Clés :** Région Du Haut-Sassandra, Transport informel, Produits agricoles, Plateformes logistiques

### **Abstract**

The success of Côte d'Ivoire is based on agriculture. This national adage makes agriculture and all related activities sectors which should benefit from special attention from public decision-makers. Among its subsidiary activities, transport occupies a special place, it is even upstream and downstream of the agricultural sector, because it is the only engine for the transfer of inputs and products. Being part of the cocoa loop and being the second plantain production area, the Haut-Sassandra region has performed well in terms of agricultural production. But from production to consumption, there is only one link, which is transport. Transport therefore requires an important place in the transfer of agricultural products. However, in this region, this transport is mainly neglected in the hands of actors operating in the informal sector who are accused of lack of professionalism and the obsolescence of their means and methods. Which brings to light the question of the efficiency of the transport of agricultural products in this region. In this regard, an analysis of the agricultural products transport sector is necessary. To carry it out effectively, a documentary investigation was carried out and also a field survey with truck owners, agents of the Ministry of Transport and union delegates of truckers on the one hand, small shippers who are the producers and the traders on the other hand. The results show that around 90% of the transport of agricultural products takes place through the informal sector. Also, the chain of participants in the transfer of agricultural products includes a high degree of informality with derisory means and operating methods. It also shows, through the absence of logistics platforms, infrastructural, operational and strategic deficits which make the transport sector deficient.

**Keywords:** Haut-Sassandra, Region, Informal transport, Agricultural products, Logistics platforms

### **Introduction**

La systématique du transport et de ses infrastructures pour le développement ne devrait plus être objet de débat en ce vingt-et-unième siècle où toutes les expériences respectives des différents secteurs d'activité montrent leurs importances indéniables. Cette importance est avérée sur le développement local même si de nombreux auteurs affirment que les infrastructures sont une condition nécessaire, mais non suffisante (A. Bonnafous et F. Plassard, 1974, p232 ; S. Bazin, C. Beckerich et M. Delaplace, 2010, p12). Cela est bien une évidence si l'on se pose la question de savoir s'il est un seul secteur d'activité qui pourrait réaliser exclusivement le développement ou encore la croissance économique. La participation du transport au développement local est d'autant plus

appuyée que le système de transport qui y est appliqué est efficient à travers un réseau d'infrastructures à la hauteur des attentes des différents agents économiques. C. Blanquart et M. Delaplace (2009) ont montré que les infrastructures sont un vecteur d'une nouvelle offre de services de transport en mettant l'accent sur les conditions de production des services de transport et des services complémentaires à leur associer. Le transport est lui-même vecteur de développement des autres secteurs d'activités. Dans un contexte de sous-développement caractérisant l'Afrique, où le cloisonnement des espaces, les lacunes et déficits sectoriels sont légions, le développement du secteur du transport s'avère imminent. Dans cette réalité, la région du Haut-Sassandra a un environnement anthropique qui est dominé par le secteur informel. C'est un secteur précaire où les clauses internationales du travail ne sont pas respectées où les modes opératoires sont caducs et où les moyens déployés sont déliquescents et faibles. Dans cette région du Haut-Sassandra, le secteur informel absorbe une grande part de l'activité de transport qui s'avère donc déficiente. Or naguère, cette région fut le siège d'une agriculture relativement performante avec une production de 184 546 tonnes de cacao et un rang de première productrice nationale de banane plantain (Recensement Nationale Agricole, 2021). Le transport y a donc une importance particulière, car c'est par son seul biais, que les produits agricoles sont convertis en marchandises ou en matière première. Les lieux de production étant essentiellement ruraux et les lieux de consommation étant principalement urbains et internationaux, le transport devient donc le vecteur unique de la rencontre de la production et de la consommation. Pourtant, ce transport requiert dans cette zone une forte part d'informalité. Il est donc important d'analyser le transfert des produits agricoles dans cette région. Cette étude présente la chaîne des intervenants dans le transfert des produits agricoles avec leurs moyens et modes opératoires, elle montre spécifiquement les déficits infrastructurels, opérationnels et stratégiques constatés qui y rendent le secteur du transport déficient.

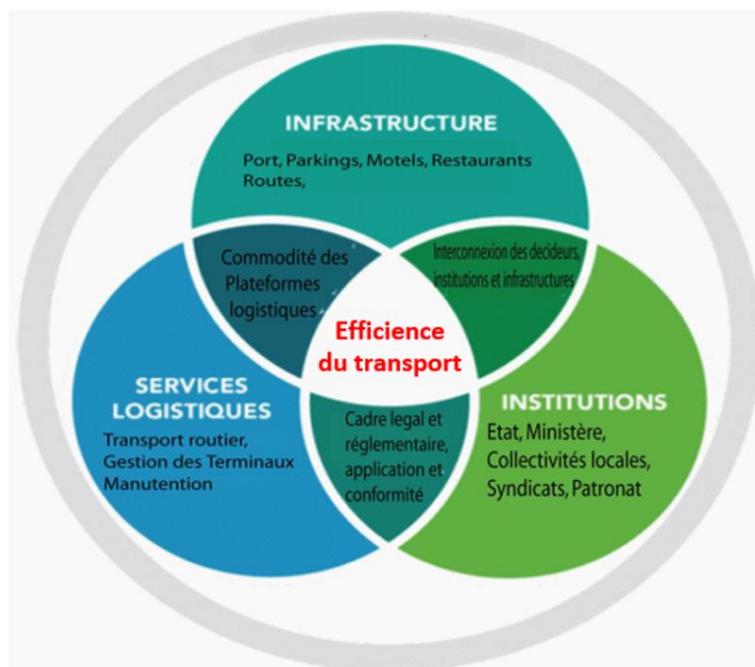
## **1. Méthodologie**

L'approche méthodologique qui a permis de réaliser cette étude s'articule autour de trois éléments : d'abord l'approche d'analyse, ensuite la méthode de collecte des données et enfin la délimitation des zones d'enquêtes. Notre étude considère l'efficacité du transport dans le secteur agricole sous l'angle des délais, coût et taux d'avarie des ressources productives résultant de la coordination entre les acteurs et les opportunités locales. Il s'agit par conséquent d'observer quelles sont les formes d'utilisation des facteurs infrastructurels notamment ceux liés au transport pour éviter les détériorations quantitatives et qualitatives des produits avec un impact positif sur la qualité de vie des agents économiques.

### 1.1. L'approche d'analyse

Notre démarche analytique s'inspire d'une approche intégrée prenant en compte les services logistiques opérés par les acteurs, les infrastructures mises à leurs dispositions et les institutions en charge de mettre sur pieds ces infrastructures et du suivi de leur bonne marche tout en veillant au respect des réglementations afférentes. Elle traite de la législation adéquate pour une concordance entre services logistiques, infrastructures et actions des institutions de tutelle. Cette démarche nous a permis de situer clairement l'origine de la condition des acteurs, de faire ressortir leur niveau d'aisance et de rétribution dans l'exercice de leurs fonctions (figure 1).

**Figure 1 : Approche intégrée : infrastructure, cadre institutionnel et services logistiques**



Source A. Bove et al. 2018.

Conception : M. Kanaté, 2021.

L'objectif principal étant d'analyser le système de transport dans le Haut-Sassandra et son impact sur le transfert de produits agricoles dans cette région. Cela nous a amenés à rechercher la présence des infrastructures nécessaires pour les opérations de transport de produits agricoles dans cette région. De vérifier l'existence et l'équipement des plateformes logistiques. Par ailleurs, elle nous a permis de recueillir auprès des institutions, les actions menées pour l'implantation de ces équipements de commodités et par-dessus l'édiction de lois efficaces pour leur épanouissement.

### 1.2. Méthode de collecte de données

La collecte des informations repose sur une enquête exploratoire qui nous a permis de recueillir des informations de type descriptives s'intéressant aux vécus et aux détails d'expériences individuelles auprès des principaux acteurs de l'industrie du transport

de produits agricoles dans le Haut-Sassandra. Cette enquête exploratoire se justifie par le fait que la recherche documentaire ne nous a livré que des informations générales sur nos questionnements. Alors dans une approche qualitative nous avons recherché la compréhension en utilisant des outils tels que l'observation directe, des entretiens semi-structurés ou structurés et des études de cas (É. Garat 2012, p41).

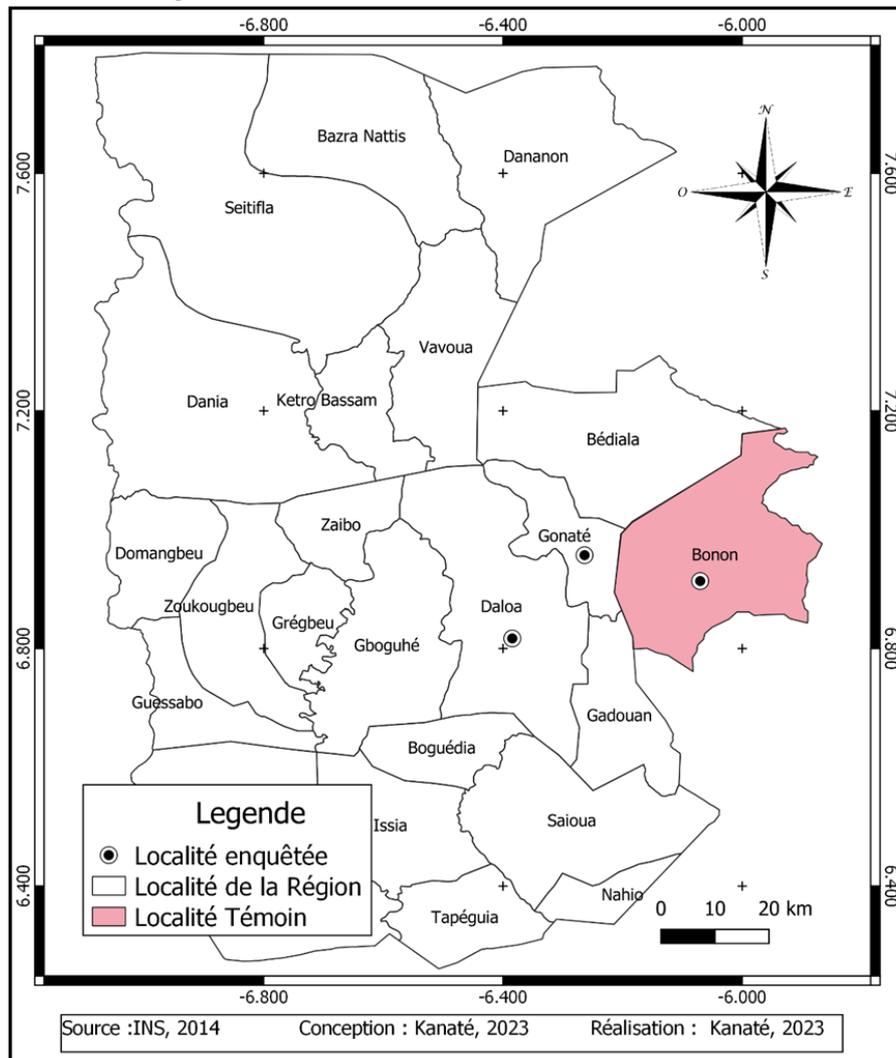
L'entretien semi-directif a amené à interroger un agent du ministère du Transport et deux délégués syndicaux de camionneurs puis un entretien directif a été fait avec cinq propriétaires de camions et des responsables de coopératives à Daloa. Ces coopératives sont : le Syndicat National Agricole pour le Progrès en Côte d'Ivoire (SyNAPCI) qui comporte plusieurs coopératives et la Société Coopérative des Producteurs Agricoles Nantaba du Haut-Sassandra (SoCooPrANHS). Ces agents responsables ont fourni des informations sur le cadre réglementaire du transport de marchandises en Côte d'Ivoire, les différentes cotations du fret et les difficultés opérationnelles liées à ce secteur d'activité. Au niveau des acteurs (chauffeurs et convoyeurs), un échantillonnage par choix raisonné a été effectué en fonction de l'intensité du camionnage dans les différentes zones considérées. Ce qui a permis d'interroger 10 couples (chauffeur et son convoyeur) à Daloa, 6 à Bonon et 5 à Gonaté soit au total 21 agents de transport. Ceci nous a permis de comprendre les conditions pratiques de travail du personnel roulant et des manutentionnaires notamment par l'observation des scènes de chargement, déchargement et transport de marchandises. L'estimation des avaries a été faite par la considération des parts relatives de produits endommagés par rapport à la quantité initiale de produits en bon état dans un sac ou une cargaison après le transport ou pendant les opérations de manutention. Aussi, un calcul de volume correspondant à une demi-sphère a été opéré. En effet, sur les lieux de groupage, les produits avariés sont mis en tas et ce tas forme une sorte de dune dont nous avons pu mesurer la circonférence ou le rayon avec l'application FAM (Field Area Measure). Par la suite nous avons déduit son volume qui correspond au volume des avaries en appliquant la formule  $(4/3 \pi R^3)/2$ , R étant le rayon de la dune formée. Et le ratio a été fait en fonction du nombre de camions chargés qui ont produit cette quantité de produits avariés. Il faut noter que les tas d'immondices considérés ne sont pas constitués que de produits utiles, ils sont constitués de tiges qui sont non comestibles et la part relative de ces tiges a été déduite des avaries. Aussi, pour les commerçantes qui utilisent les cars et minicars pour le transfert de leurs marchandises, le calcul a été fait en fonction de la quantité moyenne détériorée par sac transporté. Pour ces petits colis, nous avons pesé pour un sac, la quantité d'aubergine écrasée et celle en bon état.

### **1.3. Zone d'étude**

La zone d'étude est constituée de trois villes ; principalement, la ville de Daloa qui est

le chef-lieu de région comportant plusieurs entreprises du négoce de produits de rente et qui constitue le plus grand marché de consommation de la région ; à Daloa nous avons fait des entretiens directifs avec les responsables de coopératives. Dans la ville de Bonon qui comporte des lieux de groupage important de produits vivriers notamment la banane plantain, nous avons fait des focus groupe avec différents acteurs des différents segments du transport de vivriers. Il en est de même pour la ville Gonaté qui s'illustre bien dans la production agricole. Dans ces deux dernières villes, l'observation directe sur les opérations de transport et de manutention a été plus poussée. Parmi ces trois localités, les villes de Daloa et Gonaté qui appartiennent à la région du Haut-Sassandra reflètent les réalités du transport de produits agricoles de cette région. La localité contiguë de Bonon qui appartient à la région voisine de la Marahoué, constitue la localité témoin qui montre qu'il n'y a pas une polarisation spécifique des services du transport, crédibilisant nos résultats dans cette zone du pays (Figures n°2).

Figure n°2 : Délimitation des zones d'étude



## **2. Résultat**

Deux réseaux se déclinent dans le transfert des charges de produits agricoles dans le Haut-Sassandra : le transport de produits vivriers et celui des produits de rentes. Chacun de ces réseaux présente des particularités tant au niveau des acteurs qui les animent qu'au niveau de leurs différents segments opérationnels.

### ***2.1 Des acteurs du transport exerçant principalement dans l'informel***

#### ***2.1.1 Des acteurs et moyens différenciés selon le segment du circuit d'acheminement***

Deux circuits différents se distinguent selon qu'il s'agisse du transport de produits de rentes ou de vivriers. Chaque circuit comporte des étapes et acteurs spécifiques et les unités de transport vont de la motricité humaine aux engins motorisés.

##### ***2.1.1.1 La motricité humaine***

Elle se manifeste par le portage des charges sur la tête ou sur les bicyclettes. Elle se passe du bord-champ vers les campements pour les produits de rentes. Le transport sur la tête se fait généralement dans le sous-bois. À ce niveau, le produit subit les premières transformations par les paysans (cabossages, décorticages...). Il est ensuite acheminé dans les campements les plus proches par les mêmes moyens pour subir une deuxième transformation qui est le séchage. À ce niveau, l'activité de transport de produits agricoles est effectuée par les agriculteurs eux-mêmes et ne constitue en rien une profession à part entière. En ce qui concerne le transport du vivrier, il s'exécute du bord-champ vers les points de regroupements (d'entassement) sur de courtes distances n'excédant pas trois kilomètres.

Les acteurs impliqués à ce niveau sont aussi les producteurs agricoles essentiellement. La contribution familiale est sollicitée ici, car femmes et enfants sont associées à ce transport. Souvent on assiste pour certains villages à la contribution de toute la communauté villageoise quand la production est importante.

##### **2.1.1.2 Les motocycles et les tricycles**

Les motocycles et les tricycles sont utilisés des campements et des zones de regroupement vers les villages pour les produits de rentes qui subissent leur deuxième traitement comme le séchage et l'ensachage dans des sacs jute. Pour les produits vivriers, ces mêmes engins acheminent les produits vers les villages, les villes voisines ou les points d'achat en gros ou d'autres engins plus lourds les attendent pour d'autres grandes villes en dehors de la région du Haut-Sassandra.

Ce segment du transport est exécuté par de petits opérateurs individualisés qui excellent à l'informel. Les conducteurs de ces engins sont jeunes avec une moyenne d'âges de 22 ans et ne disposent pas de permis de conduire même de catégorie A. Les

motocycles sont généralement utilisés dans le transport du vivrier où la cotation du fret est faite par le sac en considération de la distance. Quant aux tricycles, ils sont utilisés pour les deux types de produits vivriers et rentes et la cotation du fret se fait au chargement en considération de la distance.

### **2.1.1.3 Les véhicules de PTAC de 3,5 à 5T**

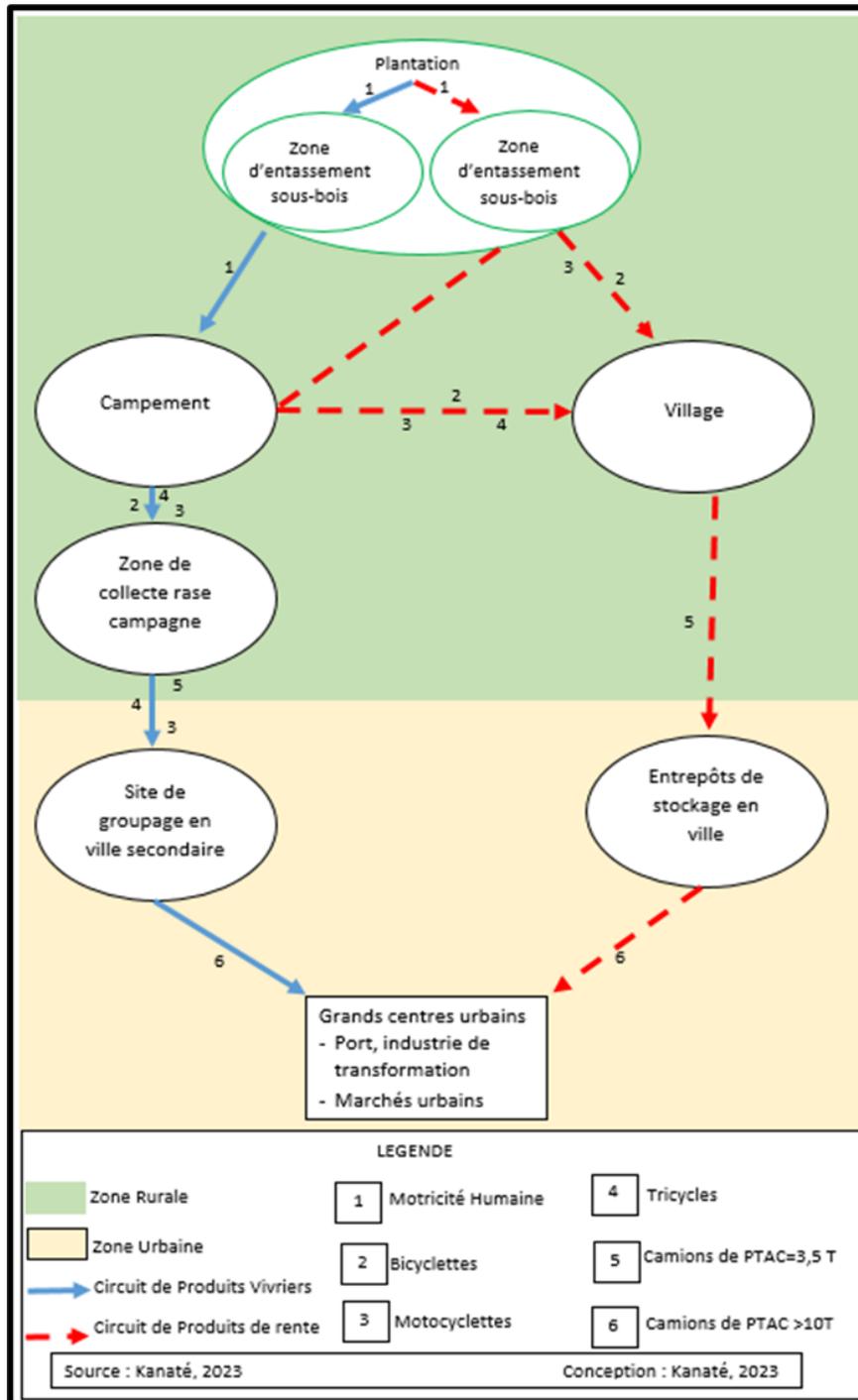
Le PTAC est le Poids Total Autorisé à Charge d'un véhicule. Il se calcule par la somme du poids de l'engin à vide plus le poids utile. Ces véhicules sont représentés par les camions bâchés de PTAC = 3,5T et les autocars de 18 à 32 places. Les camions de PTAC = 3,5 Tonnes sont des camions bâchés communément appelés *canter* ou *kia* par accapuration des marques couramment utilisées pour aller chercher les produits agricoles industriels séchés et emballés dans les villages pour les entrepôts dans les villes. Ils sont utilisés pour le pistage des produits agricoles et ne sortent généralement pas de la zone du Haut-Sassandra. Ici, on a une professionnalisation du métier de transport alloué au transfert des produits agricoles. Si les compagnies du négoce de produits de rentes sont formelles, elles sont liées à leurs employés par des contrats précaires. Ce qui fait d'eux des acteurs informels au sein de structures formelles. Certains passagers transportent des marchandises à bord des cars et des minicars, il s'agit essentiellement de vivriers qui vont alimenter leurs petits commerces dans leurs quartiers respectifs des autres villes.

### **2.1.1.4 Les camions de PTAC de 10T et plus**

Les camions de PTAC compris entre 10T à 27 T ou même 44 T desservent les grands marchés et les marchés de gros implantés dans les villes situées hors de la région du Haut-Sassandra. Nous en avons deux catégories : les camions une pièce et les camions-remorques. Les camions une pièce sont représentés par ceux qui sont communément appelés 5 tonnes et les 10 tonnes. Ils sont généralement à deux essieux et servent généralement au transport des produits vivriers vers d'autres grandes villes et surtout la capitale économique du pays qui est Abidjan. Les opérateurs utilisant ces camions de 5 ou 10 Tonnes sont des camionneurs artisans qui exercent dans l'informel. Cette informalité se manifeste par le fait qu'ils ne sont pas constitués en entreprises légales de transport notamment par l'absence d'une dénomination sociale, un siège social, la non-déclaration des agents à la sécurité sociale et tout effet fiscal inhérent de ces situations. Les camions-remorques sont des camions de deux pièces qui sont un tracteur et une remorque. Ils sont fortement impliqués dans le transport des produits de rentes vers la capitale Abidjan notamment le cacao, le café. On a aussi des trains routiers qui sont des engins quasiment absents dans le transfert de ces deux types de produits agricoles dans cette région. Les engins et acteurs impliqués dans le transfert des produits agricoles dans la région du Haut Sassandra sont nombreux et diversifiés. Ceux-ci sont repartis selon deux différents circuits dont les segments constitutifs

comportent différents moyens distincts (figure 2).

Figure 2 : Circuits de transport des marchandises agricoles avec les acteurs



Dans ces circuits qui se caractérisent par des unités de transport spécifiques, les acteurs ont des modes opératoires dont les rendements logistiques sont faibles.

## **2.2 Des opérations logistiques déficientes**

### **2.2.1 Une absence d'engins spécialisés avec des acteurs non titulaires des CACES**

L'absence d'engins spécialisés se remarque au niveau de la manutention. À ce niveau, il faut noter une carence criarde d'engins de levage pour charger les camions, notamment les poids lourds. Sur les sites de groupage, ce sont des débardeurs improvisés que l'on retrouve sans aucune qualification qui s'attèlent à charger et décharger les camions (Planche 1).

#### **Planche 1 : Manutention de type archaïque dans la région du Haut-Sassandra**



*Crédit photo : Kanaté M. 2023*

Leur mode opératoire est simple, les débardeurs se scindent en deux groupes : les débardeurs par terre et les débardeurs dans le camion, chaque groupe exécutant une tâche précise. Une file de trois à cinq personnes sont disposées par terre qui se balancent au jet les tubercules ou les régimes de bananes jusqu'aux débardeurs dans le camion. Quand il s'agit de fruits, légumes et produits de rentes, c'est la même disposition seulement que manipulation se fait par des sacs transportés sur la tête ou sur le dos. Les débardeurs-terre transportent les sacs sur la tête ou le dos, et les mettent à disposition des débardeurs en camion qui se chargent de les disposer. Par ailleurs, l'aspect technique des véhicules qui affichent une vétusté criante, occasionne aussi des avaries des produits périssables tels que les fruits, tubercules et légumes du fait des pannes récurrentes sur les routes.

Au niveau des entrepôts des sociétés du négoce de produits de rentes, certes il y a souvent des chariots élévateurs, mais les conducteurs ne disposent pas de Certificats d'Aptitude à la Conduites d'Engins Spécialisés (CACES). Dans le cas général, la manutention des sacs se fait comme indiqué pour les légumes et fruits.

### **2.2.2 Des acteurs non formés à la logistique-transport**

Les acteurs sont en majorité analphabètes ou sous-instruits relativement aux capacités cognitives requises dans le transfert des charges. Certes, la manutention et le transport des produits agricoles sont un exercice plus physique qu'intellectuel. Mais la connaissance de certaines normes de traitement de la marchandise est importantes pour l'efficacité de transport, car y on constate des avaries aberrantes.

### **2.2.3 Le risque accidentogène dû au non-respect de la charge à l'essieu**

Selon le Ministère auprès du Premier Ministre Chargé de l'Economie et des Finances (2016, p.21) le contrôle de la charge à l'essieu est régi par deux textes que sont le Règlement N°14/2005/CM/UEMOA et l'Acte additionnel A/SA. 17/02/12. Le Règlement N°14/2005/CM/UEMOA, du 16 décembre 2005 est relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules poids lourds de transport de marchandises. Il vise à harmoniser dans l'espace de l'Union UEMOA, les normes et les procédures de contrôle du respect de ces normes, et leur système de sanctions pour infraction, en matière de limitation des dimensions de gabarit, de poids et de charge à l'essieu, de renforcer les vérifications préventives et les contrôles, et en améliorer l'efficacité, et de rationaliser les contrôles sur route. Malgré l'existence des mesures de contrôle de la charge à l'essieu, la tendance est à la persistance de la surcharge. Pis, 80% des acteurs du transport enquêtés ignorent pratiquement ce que c'est que la charge à l'essieu. Pourtant, c'est une notion importante pour la sécurité des engins, de leurs marchandises transportées et même des personnes associées à ce transport. Comme manquement grave, ils ignorent la différence entre deux camions de même gabarit et à nombre d'essieux différent. Il est donc coutume de voir que ces acteurs chargent le même poids sur un camion-remorque à quatre essieux et sur un autre à six essieux. Ce qu'ils prennent en compte est plus la capacité d'accueil de l'engin en fonction de ses dimensionnements.

Un constat a été fait chez les opérateurs du transport de marchandises dans la région, il s'agit d'une carence cognitive grave concernant la charge à l'essieu. Ces acteurs s'attachent plus au dimensionnement des véhicules pour faire le chargement qu'au nombre d'essieux pour des véhicules de même gabarit. Ainsi, chargent-ils les camions-remorques du même tonnage en dépit du nombre d'essieux que possèdent ces différents engins.

### **2.2.4 Le manque de plateforme logistique dans la région du Haut-Sassandra**

Les plateformes logistiques requièrent une définition plurielle et sont de véritables nœuds des schémas logistiques, celle que nous retenons dans cette étude est d'abord celle de UNECE/ECMT/EC (2019) qui la définit comme une concentration

géographique d'organismes et d'entreprises indépendantes, traitant de transport de marchandises (exemples : commissionnaire de transport, expéditeurs, opérateurs de transport, douanes) et de services auxiliaires (par exemple : entreposage, entretien et réparation) comprenant au moins un terminal. Ce type de plateforme relève plus des autorités publiques qui doivent veiller à l'implantation de telles infrastructures et leurs coordinations. Afin de mieux rationaliser le flux de marchandise, les autorités déconcentrées de la région du Haut-Sassandra ou centrale de l'État de Côte d'Ivoire doivent créer dans cette partie du pays de telles plateformes. Elles assureront l'attractivité de plusieurs opérateurs du transport dans la région et amélioreront la qualité et la performance des services logistiques. Ceci aura un impact positif sur le transfert optimum des charges agricoles, principal pilier économique dans la région. Ce qui boostera le développement local. L'intervention de la puissance publique est importante ici, car elle doit procéder à la dotation en espace et assurer la sécurité et la gestion des flux.

Une autre approche est secondairement prise en compte ; c'est celle qui définit la plateforme logistique comme un bâtiment dédié à des fonctions logistiques dans lequel les marchandises de plusieurs fournisseurs sont rassemblées avant leurs prises en charge. Il diffère des entrepôts de stockage, car leur fonction d'abri est d'un très court séjour. Ce dernier peut être facilité par l'existence de la plateforme définie plus haut et il permettra la création de valeurs ajoutées par l'installation des prestataires de services logistiques. Les deux formes sont absentes dans cette région. Ce manque de plateforme logistique dans la région du Haut-Sassandra impacte négativement le transfert des produits agricoles et a d'autres conséquences négatives sur les acteurs du transport et l'économie locale.

#### **2.2.4.1 Des conditions de repos difficiles pour les agents roulants**

Le manque de plateformes logistiques amène les personnels roulants à ne pas se reposer et se nourrir convenablement lors des escales. Aussi, il est recommandé qu'un chauffeur puisse se reposer après 250 km de routes, mais ils ne la respectent pas et même quand ils doivent prendre une pose, c'est dans des parkings sommaires à l'entrée ou à la sortie des différentes villes. Ces parkings sommaires ne disposent pas de commodités adéquates pour un repos optimum. Cela crée souvent du somnambulisme au volant pouvant créer des accidents de la circulation. Aussi, les infrastructures de restauration ne sont pas soignées ce qui les amène à se nourrir dans des conditions difficiles.

#### **2.2.4.2 Des malaises récurrents chez les agents du transport dus au non-respect de la législation du travail**

Le manque d'infrastructures de restaurations est une opportunité pour d'autres agents économiques notamment les restaurateurs et autres vendeurs de produits

alimentaires. Ceux-ci travaillent tous à l'informel et ont appris leurs métiers respectifs sur le tas. En plus de cela, ils sont majoritairement analphabètes ou ont niveau de scolarisation très bas. Ce qui limite leurs connaissances des normes de l'hygiène. Et même quand ils connaissent ces normes, ils ne les appliquent pas intégralement, obnubilés par la part du gain. Alors, les aliments sont moins soignés ce qui crée souvent des indigestions et des pathologies chez le personnel roulant.

## **2.3 Un fort taux d'avarie dû à la déficience du transport**

### **2.3.1 Des avaries essentiellement dues à la manutention et au transfert des produits**

Nous définissons ici l'avarie comme étant une perte ou détérioration qualitative ou quantitative de tout ou partie d'une marchandise. Un fort taux d'avarie a été constaté dans le transfert des marchandises agricoles dans la région du haut Sassandra. Ces avaries concernent tant les produits de rentes que les produits vivriers. Elles surviennent selon plusieurs mécanismes et diffèrent en intensité selon qu'il s'agisse de produits de rente ou de vivriers. Elles sont plus intenses dans le circuit de transfert de produits vivriers :

Lors des opérations de chargement et de déchargement du vivrier dans les espaces de groupage, dans les gares ou en cours de chemin, une grande quantité de marchandise est détériorée par la mauvaise manipulation. Il s'agit de bananes qui se brisent du fait des chutes brutales, des légumes et fruits qui se ramollissent du fait des piétinements lors des opérations de rangement dans les camions ou même par les passagers. Aussi, une bonne part des produits subit ce même ramollissement du fait poids écrasant des marchandises sus-jacentes au sein du même camion. Dans le transport des personnes, les charges de produits agricoles transportées sont moins importantes que dans les points de groupage, mais les avaries sont relativement plus grandes. Dans les "Massa" (fourgons transformés en véhicules de transport de personnes), les passagers sont souvent obligés de piétiner la marchandise. Ce qui ramollit cette marchandise, et même quand elle est mise sur la toiture du véhicule, elle est laissée choir par l'apprenti du haut de son engin. Ce qui crée des brisures et des éclatements de produits (Planche 2).

## Planche 2 : Mauvais traitement de la marchandise par les « Massa »



Photo 3 : Diverses marchandises chargées au-dessus d'un véhicule de transport de personnes



Photo 4 : Produits agricoles piétinés par les passagers du « Massa »

Crédit photo : Kanaté M. 2023

Les avaries au niveau des produits de rentes sont aussi constatées pendant les opérations de déchargement et chargement, mais aussi au niveau même du transport ou des cas de vols sont constatés vu l'importance de la valeur pécuniaire de ces marchandises notamment le cacao, le café et l'anacarde.

### 2.3.2 *Le manque à gagner socio-économique des avaries*

L'estimation des avaries de produits agricoles a un intérêt financier important, car celles-ci ont des implications sur le niveau social des citoyens en particulier et même sur le Produit Intérieur Brute (PIB) en général. Numériquement, les avaries sont plus importantes au niveau des produits vivriers que des produits de rentes. Certains produits vivriers sont très périssables tels que la banane, les fruits et les légumes. Et leurs détériorations lors du transport et de la manutention entraînent des pertes considérables dans les revenus des différents acteurs.

Étude de cas de la part relative d'avarie de banane de deux camions-remorques de 40 tonnes :

Le rayon de la dune d'immondice de banane observée est :  $R = 1,88 \text{ m}$ , le volume avarié s'obtient par la formule  $(\frac{4}{3} \pi R^3) / 2$  soit  $(\frac{4}{3} * 3,14 * 1,88^3) / 2 = 13,93 \text{ m}^3$ . Or le volume total d'un camion-remorque est estimé à  $80 \text{ m}^3$ . Le taux d'avarie issu du chargement des deux camions est donné ainsi par l'opération suivante :  $(13,93/160) * 100 = 8,71\%$ .

Étude de cas d'avarie de petits colis : cas des sacs d'aubergines.

Deux sacs de 100 kilogrammes à Gonaté comportaient 16 kilogrammes d'aubergines détériorées chacun, soit un taux d'avarie de 16%.

Trois sacs de 100 kilogrammes comportaient en moyenne 16 kilogrammes d'aubergines endommagées à Bonon soit un taux d'avarie de 16%.

*Trois sacs de 100 kilogrammes comportaient en moyenne 20 kilogrammes d'aubergines endommagées à Daloa soit un taux d'avarie de 20%.*

*Ces taux d'avarie cumulés s'élèvent à 17,5% environ 18%.*

Nos estimations sur sites de Bonon et de Gonaté et surtout les données recueillies auprès des commerçantes dans les trois villes d'enquêtes font état d'une perte allant de 8,71% à 18% de la cargaison de départ lors du transport, du chargement et du déchargement. Une amélioration des conditions de transport et manutention pourrait engendrer une plus-value pour ces acteurs avec pour corollaire une amélioration de leur situation sociale par l'augmentation de leur chiffre d'affaires de 18%.

### **3. Discussion**

Cette étude montre d'emblée la prépondérance du transport informel dans le transfert des charges agricoles dans la région du Haut-Sassandra. Les résultats d'autres travaux antérieurs s'alignent sur cette vérité en différents lieux notamment celle de I. Kassy (2006) en Côte d'Ivoire où sa part est de 75% ; en Turquie, les transports informels représentent 60 % de l'offre de transports (Informal Transport Working Group, 2021, p2). Il est donc clair que les transports informels sont partie intégrante du paysage de la mobilité. Mais, ce qu'elle montre de plus est l'impact de cette informalité du transport dans la gestion des marchandises transportées. Elle montre à cet égard que 18% des marchandises vivrières sont touchées d'avaries ce qui constitue un manque à gagner pour les producteurs agricoles et les commerçants avec pour corollaire direct une contribution à la précarisation de leur niveau de vie. Ce taux d'avarie est largement inférieur à celui donné par l'ANADER cité par A. Perrin (2015, p30) qui est 40 à 50% de la production de banane, car elle ne considère que les pertes dans le processus du transport et non les quantités non récoltées et non évacuées des champs. Aussi, même quand des structures de négoce du secteur agricole sont formelles, elles entretiennent des contrats informels avec leurs agents (M. Kanaté, 2020, p 40) qui ont appris le métier sur le tas. Ce qui rend leurs techniques opératoires déficientes. Cet état de fait s'aggrave par le manque d'engins spécialisés pour exécuter les opérations dans les structures formelles ou informelles.

Elle montre ensuite que le développement du transport et de ses infrastructures associées dans le transfert des produits locaux est important pour le développement local. L'importance des plateformes logistiques en tant qu'infrastructures dans une région est avérée : déjà au lendemain des indépendances, C. Benveniste (1974, p10) faisait remarquer que c'est la mise en place de l'infrastructure qui a permis l'existence de la Boucle du Cacao, et bien plus c'est selon son tracé que s'est créée une certaine cohésion régionale. Toute modification apportée à l'infrastructure a eu ses répercussions sur les activités locales et régionales. S'il résume le succès d'une région et d'un secteur d'activité aux infrastructures qu'il limite au réseau de transport routier,

M. Kanaté et al (2022, p112) affirme qu'en plus de ces infrastructures routières, faut-il associer les plateformes logistiques pour atteindre l'efficience au-delà de l'efficacité pour le développement local. Car ces infrastructures contribuent à offrir toutes les commodités pour un secteur de transport efficient et attractif en contribuant à la création d'emplois. C'est ce que soutiennent B. Abdelaziz et B. Ghania (2013, p1) qui présentent ces plateformes logistiques comme un outil de développement territorial et économique suite à leurs études menées en Algérie. S. Masson et R. Petiot (2012) affirment en outre que ces plateformes constituent un champ d'intervention publique et d'aménagement du territoire dans lequel les collectivités locales doivent voir un facteur d'attractivité territoriale pour l'implantation des activités économiques comme pour l'orientation des flux de trafic et la création directe et indirecte d'emplois.

## **Conclusion**

Le secteur informel est prépondérant dans le transfert des produits agricoles dans le Haut-Sassandra. Il est présent aussi bien dans le transport des produits vivriers que des produits de rente. Cependant, son rendement n'est pas optimum, car il souffre de déficit infrastructurel et ses démarches opératoires sont archaïques. Parmi les lacunes, on a le manque de plateformes qui constituent un champ d'intervention publique et d'aménagement du territoire. Celles-ci peuvent procéder à l'équilibrage des potentialités locales et du développement économique effectif de la région en rationalisant les flux de marchandises. La collectivité locale doit y voir un facteur d'attractivité territoriale pour la création et l'amélioration des activités économiques et aussi pour l'optimisation des flux. Son instauration et sa chaîne d'intervenants pourront contribuer à formaliser certaines activités du transport et de la logistique dans la région du Haut-Sassandra du fait des relations contractuelles qui vont naître. En dépit des vulnérabilités existantes, le rôle essentiel joué par les services de transport informel dans la région du Haut-Sassandra montre que ce secteur devrait bénéficier d'un soutien spécifique.

## **Bibliographie**

ABDELAZIZ Benkirat et GHANIA Berkat (2013), Les plateformes logistiques comme un outil de développement territorial et économique en Algérie, Conférence Paper, 18p.

BAZIN Sylvie, BECKERICH Christophe et DELAPLACE Marie (2010), Desserte ferroviaire à grande vitesse, activation des ressources spécifiques et développement du tourisme : le cas de l'agglomération rémoise, *Belgeo Revue belge de géographie*, 17p.

BLANQUART Corinne et DELAPLACE Marie (2009), Innovations relationnelles, nouvelles offres de service et valorisation des nouvelles infrastructures de transport.

Les Cahiers scientifiques du transport, AFITL, N°56/2009, pp. 63-86

BONNAFOUS Alain et PLASSARD François (1974), Les méthodologies usuelles de l'étude des effets structurants de l'offre de transport, revue économiques, pp208-232

CLAIRE Benveniste (1974), La boucle du cacao Côte d'Ivoire, étude régionale des circuits de transport, Paris OSTROM n° 34, 223p

CORINNE Blanquart, GUY Joignaux et LUDOVIC Vaillant (2010), Infrastructure de transport et développement économique : quelles dynamiques d'appropriation par les acteurs productifs. Colloque de l'ASRDLF : Identité, Qualité et Compétitivité Territoriale - Développement économique et cohésion dans les territoires alpins, Sep 2010, Aoste, Italie. 17p.

GARAT Éric (2012), Enquête exploratoire sur les avantages et les risques des partenariats des entreprises développant ou utilisant des nanotechnologies au Québec, mémoire de Master, École Polytechnique de Montréal. PolyPublie, Montréal, 171p

Informal Transport Working Group (2021), transformation du secteur des transports informels : quelles perspectives, Union internationale des transports publics (UITP), 10p

KANATE Mohamed (2020), Étude géographique du secteur informel dans les ports ivoiriens, Thèse de Doctorat de géographie, Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan, Côte d'Ivoire, 350 p.

KANATE Mohamed, DAGO Lohoua Flavient et KABLAN N'guessan Hassy Joseph (2022), Les nuits du personnel roulant fréquentant le port d'Abidjan, une problématique à la limite de la précarité et des abus, Revue de Géographie de l'Université de Ouagadougou (RGO), Ouagadougou, pp109-120.

KASSY Irène (2007), Régulation des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan. Thèse de Doctorat Universités Bordeaux 3, 310p

MASSON Sophie et PETIOT Romain (2012), Activité territoriale, infrastructures logistiques et développement durable, Les Cahiers Scientifiques du Transport

Ministère auprès du Premier Ministre Chargé de l'Economie et des Finances (2016), Lettre de Politique de Développement de l'industrie des transports de marchandises au Burkina-Faso et en Côte d'Ivoire et du corridor de transit Abidjan-Ouagadougou (2015-2017) Washington DC 52p.

PERRIN Audrey (2015), Étude de la filière Banane Plantain en Côte d'Ivoire. Projet « Promotion et commercialisation de la Banane Plantain et du Manioc en Côte d'Ivoire » (CFSI) 66p.