



# Mutation institutionnelle récente de la filière café-cacao et perspectives de développement portuaire et de l'arrière-pays productif en Côte d'Ivoire

Seydou OUATTARA\*

## Résumé

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

**Mots-clés :** Côte d'Ivoire, Port, Arrière-pays, Développement, Filière café-cacao.

## Recent institutional change of the coffee-cocoa sector and prospects for port development and the productive hinterland in Ivory Coast

### Abstract

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

**Keywords:** Ivory Coast, Port, Hinterland, Development, Coffee-Cocoa sector.

\* Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan (Côte d'Ivoire), Institut de Géographie Tropicale (IGT),





## Introduction

Depuis la fin de l'année 2011, par l'ordonnance n°2011-481 du 28 décembre 2011 fixant les règles relatives à la commercialisation du café et du cacao et à la régulation de la filière café-cacao, les autorités ivoiriennes se sont engagées dans une nouvelle réforme de la filière qui a changé son mode de gestion. Elle fut formalisée le 20 janvier 2012, par le décret présidentiel n° 2012-26. Entre autres mesures non moins importantes, l'encadrement institutionnel de la filière est chapeauté par une seule et unique structure, le Conseil du Café-Cacao (CCC), un organisme de régulation, de stabilisation et de développement (S.Ouattara, 2013, pp.8-10). Mais bien avant la gestion institutionnelle a été caractérisée par l'implication d'une multitude d'organes (N.H.J. Kablan et S. Ouattara, 2012, pp.83-86 ; FIRCA, 2013, pp.5-10).

Dans ce contexte réformé, l'État et le CCC mettent en évidence le rôle que doit jouer les acteurs publics et privés pour le dynamisme économique et le développement des territoires. Ces questions sont, comme le souligne A.S.Quiec (2016, p.98), plus largement celles de la gouvernance, et plus précisément du rôle des acteurs dans le fonctionnement de la filière à l'échelle locale et dans les orientations des politiques publiques à l'échelle nationale. Les questions qui sous-tendent ce travail sont les suivantes. En quoi l'ensemble des jeux d'acteurs peut-il influencer le dynamisme économique des territoires ? De quelle manière les opérateurs de la filière permettent-ils d'impulser le développement ? Le présent document examine les perspectives de développement des ports et de leur arrière-pays soulevées par la mise en place de la nouvelle stratégie politique et le changement institutionnel de la filière café-cacao en Côte d'Ivoire.

## 1. Approche méthodologique

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



## 2. Résultats

### 2.1. Une gouvernance à visée développementaliste

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

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

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



**Photo 1** : le logo du CCC. Source : [www.ccc.ci](http://www.ccc.ci)

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

#### **Encadré 1** : mission de développement du CCC

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

Source : FIRCA, 2013.

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

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

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



**Photo 2** : une vue des logos de quelques partenaires du PPPP.

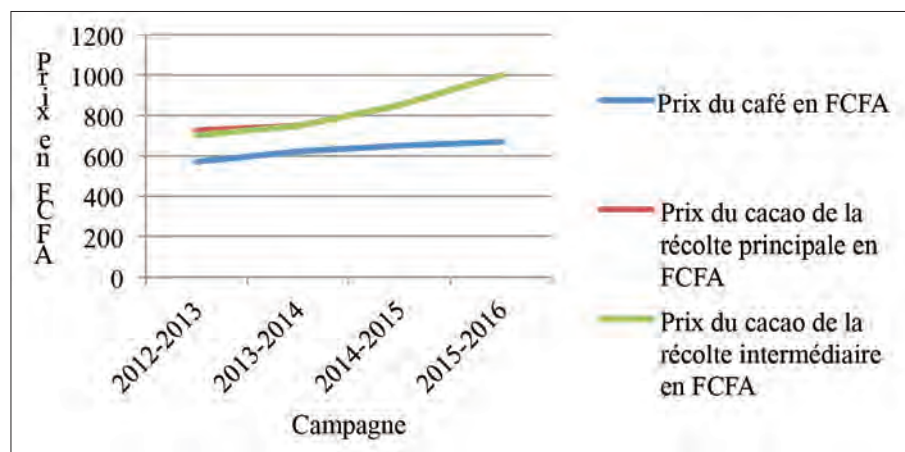
Source : CCC, 2016 b.

## 2.2. Distribution de richesses et investissements dans l'arrière-pays des ports

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

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

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



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

Source : CCC, 2016 a.

En matière d'influence du marché international sur les prix des produits agricoles, c'est la filière cacao qui est la plus illustrative. Son poids dans l'économie ivoirienne est indéniable. L'économie cacaoyère fournit environ 40 % de recettes d'exportation et contribue pour 10 % à la formation du Produit Intérieur Brut (PIB). Au plan social, ce sont environ 600 000 chefs d'exploitation qui animent l'appareil de production faisant ainsi vivre environ 6 000 000 de personnes des revenus du cacao. Le marché du cacao est fortement lié à l'économie internationale. Son prix est fixé à la bourse de Londres. Les oscillations de prix enregistrées au niveau de cette bourse ont des effets dans les pays de production du cacao. C'est surtout la baisse des prix qui impacte négativement les acteurs. Faute de mécanisme de protection, les paysans sont vulnérables aux chocs extérieurs. En Côte d'Ivoire, au mois de novembre 2016, le CCC a arrêté la délivrance des autorisations

d'exportation de cacao à cause du niveau bas du prix sur le marché international. Avec l'instauration du Programme de Vente Anticipée à la Moyenne (PVAM) le 30 janvier 2012 par l'organisme de gestion de la filière café-cacao, au moins 80 % des produits sont vendus par anticipation avant leur récolte effective. Mais il existe une différence de 470 FCFA (0,71 euros) entre le prix du cacao à la Bourse de Londres qui est de 1 380 FCFA (2,10 euros) et le prix de vente à l'exportation imposé par le Conseil café-cacao qui régule la filière, qui est de 1 850 FCFA (2,80 euros). Le blocage des ventes est survenu du fait que l'organe de régulation refuse de soutenir ce gap. Cette situation entraîne l'arrêt de la délivrance de l'autorisation d'exportation, document qui permet aux exportateurs d'acheter le cacao. Du coup, l'on assiste à une accumulation de problèmes dans la gestion de la filière :

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

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

Ces dernières années, les taux de croissance économique de la Côte d'Ivoire sont restés parmi les plus élevés au monde. Ils se situent entre 8 % et 9 %. Le niveau de pauvreté est toutefois demeuré préoccupant. Selon l'Institut National de la Statistique (INS), en 2015, il se situait à 46,3 % contre 48,9 % en 2008. Mais en milieu rural, ce taux est de 56,8 % versus 35,9 % en milieu urbain. C'est pourquoi, dans la foulée du Plan National de Développement (PND) 2016-2020 qui vise à réduire de moitié la pauvreté, le Gouvernement ivoirien adopte le Programme National d'Investissement Agricole (PNIA) pour accélérer le développement agricole en vue d'assurer la sécurité alimentaire, de réduire la pauvreté en milieu rural et impulser un développement durable du secteur agricole. Dans le domaine stricto sensu de la filière café-cacao, le Fonds d'Investissement en Milieu Rural (FIMR) mise en place par l'arrêté interministériel MEF/MINAGRI du 21 novembre 2007 est géré par le CCC. Ce fonds est destiné au financement d'infrastructures socio-économiques de base en milieu rural dans le but d'améliorer les conditions de travail et le cadre de vie des producteurs et de leurs communautés. En effet, le FIMR permet de financer la réalisation d'infrastructures dans les domaines de l'entretien des pistes de desserte agricoles, de l'éducation, de la santé, de l'électrification solaire rurale, de la sécurité et de l'hydraulique villageoise. Au terme de quatre campagnes de commercialisation du café et du cacao (2012-2016), plus de 40,25 milliards de FCFA ont été investis, dont 34,54 milliards mobilisés au titre du FIMR et 5,71 milliards de FCFA représentant la contribution des partenaires du secteur privé de la PPPP. En effet, en matière d'entretien des pistes de desserte agricole, de 2012 à 2016, dans les zones de production caféière et cacaoyère, 8 039 km de linéaire de pistes de desserte agricole ont été reprofilés ou réhabilités. Les investissements se sont soldés à 20,8 milliards de FCFA (photo 3).



**Photo 3 :** Fourniture et pose de buse sur l'axe Ahouabo-Scaf, Pk 9.3 (Département d'Adzopé).  
Cliché du CCC, 2014.

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



**Photos 4 et 5 :** Pompes de Mbotta et de Kouassikro dans le département de Duekoué.  
Clichés du CCC, 2014.

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



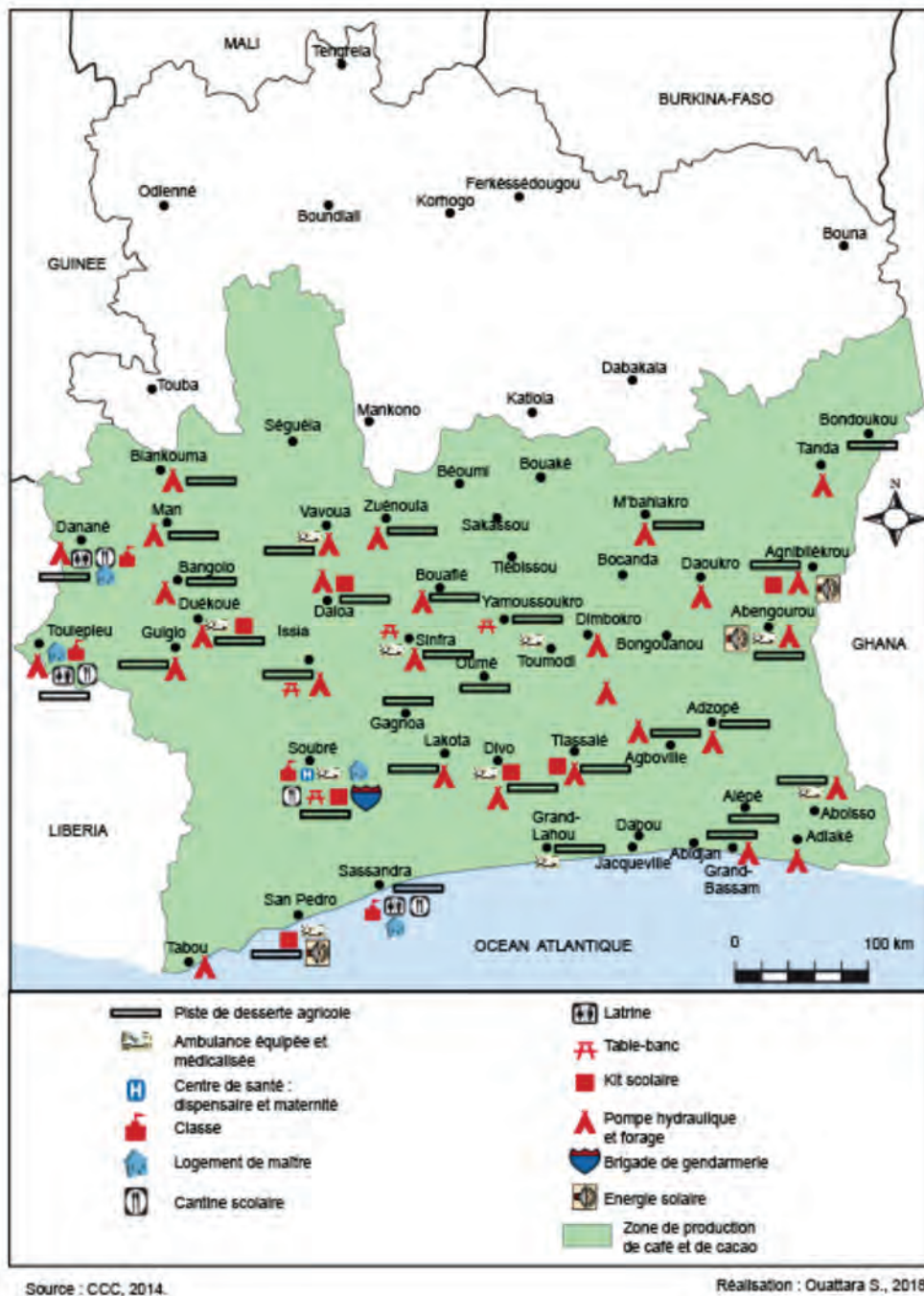
**Photo 6** : Réhabilitation de la maternité de Wonséaly (Soubré). Cliché du CCC, 2014.

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



**Photo 7** : Projet V4C: Construction d'une école primaire de 6 classes avec bureau de maître, cantine et latrine à Petit Béoumi dans le département de Soubré. Cliché du CCC, 2014.

Mais le secteur de l'électrification a bénéficié de 433,6 millions de FCFA pour l'installation d'énergie solaire dans 17 villages. Aussi, dans le secteur de la sécurité, un montant de 624 millions de FCFA a-t-il permis de réhabiliter 2 brigades de gendarmerie et de mettre à la disposition des forces de l'ordre 17 véhicules pick-up de type 4X4 double-cabines, 29 motos et du matériel de communication. La figure 2 dresse un inventaire typologique de la contribution du CCC et de la PPPP aux investissements dans les zones de production du café et du cacao.



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

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

Le transport maritime du café et du cacao s'effectue selon deux modes de conditionnement : le transport en vrac ou le transport en conteneur. De plus en plus, leur part transporté en conteneur prend de l'ampleur. Pourtant, ils y ont été extirpés au début de la conteneurisation dans les ports ivoiriens. 36 % des fèves de cacao qui transitent dans les ports ivoiriens continuent d'être conditionnées en vrac contre 38 % au port de San Pedro. Les actions d'appui-accompagnement à la production, de lutte contre la contrebande et la stabilisation des prix ont eu une incidence sur l'évolution de la production de café et de cacao de 2012 à 2015. Mais, un retournement à la baisse de la production de ces produits s'est fait ressentir sur la campagne 2015-2016, en raison du changement climatique. La production de cacao a connu, au terme des deux premières campagnes de commercialisation de la réforme, une forte croissance de 20,5%, passant de 1 448 992 tonnes, sur la campagne 2012-2013, à 1 746 204 tonnes au terme de la campagne 2013-2014. Cette production a atteint 1 795 852 tonnes en 2014-2015, soit un accroissement de 2,8% par rapport à la campagne 2013-2014. La campagne 2015-2016 a été marquée par une longue période de sécheresse et un harmattan rude, de novembre 2015 à mars 2016, qui ont occasionné un retournement à la baisse de la production de cacao. Celle-ci s'établit à 1 541 000 tonnes au 15 septembre 2016, soit une baisse de 14% par rapport à la campagne précédente. La production annuelle de café a décliné de 300 000 tonnes en 2000-2001 à 30 000 tonnes en 2010-2011. Au cours des quatre années de la réforme, elle s'est stabilisée autour d'une moyenne annuelle de 110 000 tonnes. Le programme de relance caféière, en cours d'exécution, ambitionne de relever ce niveau de production annuelle de café à 200 000 tonnes, à partir de 2020. Pour le cacao, les embarquements réalisés à partir des ports d'Abidjan et de San-Pedro représentent respectivement 52 % et 48 % des volumes exportés. Les exportations sont constituées à 73% de fèves brutes et 27 % de produits transformés. La part de café transformé est constituée essentiellement de café soluble dont le volume est de 8 375 tonnes, soit 12 % des exportations de la campagne 2015-2016. Le taux de broyage de cacao, en 2015-2016, est de 452 597 tonnes, soit 30 % des volumes exportés, contre 560 305 tonnes sur la campagne 2014-2015, soit 31 % des volumes exportés. Le volume moyen de cacao transformé est de 514 000 tonnes, représentant 73 % de la capacité de broyage installée, estimée à 706 000 tonnes. Les produits principaux dérivés issus de la transformation du cacao sont la masse de cacao, la couverture, le beurre de cacao, le tourteau de cacao, la poudre de cacao et le chocolat pâtissier. Le taux moyen de transformation du café, sur les deux dernières campagnes, est de 22 %, de 2012 à 2015. Les niveaux de transformation atteints, au cours des quatre dernières campagnes de commercialisation de cacao et de café, indiquent que les performances restent encore en dessous des objectifs fixés par l'État Ivoirien. L'objectif poursuivi est d'atteindre respectivement des taux de transformation de 50 %, pour les fèves de cacao produites, et de 35 % pour les grains de café, d'ici à 2020. La vision du gouvernement est de parvenir à des niveaux de transformation plus élaborés (produits finis). La transformation doit aussi concerner les sous-produits du cacao (compostage, boissons, cosmétique, pharmaceutique, etc.). Cette politique de transformation est soutenue par une politique de promotion de la consommation domestique et sous régionale. Les produits transformés s'accommodant bien avec le conditionnement en conteneur entraîneront l'augmentation du transport conteneurisé dans les ports ivoiriens. Si on y ajoute les fèves déjà en conteneur, cela favorisera l'augmentation de la part du café et du cacao conteneurisés.

### 3. Discussion

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

La mouture actuelle de l'organe de gouvernance et de régulation de la filière café-cacao fait suite à une série de réformes orchestrées depuis l'Indépendance de la Côte d'Ivoire. Une kyrielle d'études fait cas des mutations de politique et d'encadrement institutionnel de la filière café-cacao (FIRCA, 2013, pp.5-10 ; N.H.J. Kablan et S. Ouattara, 2012, pp.83-86, etc.). De la Caisse de Stabilisation et de Soutien des Prix des Productions Agricoles (CSSPPA) ou Caisse de Stabilisation (CAISTAB) dans les années 1960, les restructurations aboutissent à la création de la Nouvelle Caistab en 1998. Mais en 2000, une pléthore de structures remplacent la Nouvelle Caistab jusqu'en 2007 (ARCC, BCC, FDPCC, FGCCC, FRC) où de nouvelles réformes installent le Comité technique de Pilotage et de Suivi de la Réforme de la Filière Café-Cacao (CPSRFCC). Il a fonctionné jusqu'en septembre 2008 où il fut remplacé par une autre structure qui lui ressemble de près : Le Comité de Gestion de la Filière Café-Cacao (CGFCC). La dernière évolution est toutefois intervenue en 2011 avec le CCC.

Mais en terme comparatif, le CCC est le régulateur qui ancre de manière prégnante la présence des partenaires au développement dans la gouvernance de la filière café-cacao plus que les autres organes. Le partenariat public-privé est une coopération de mutualisation et d'intégration des efforts de développement dans un cadre de référence innovant (G. Noravina et P. Pucci, 2004, pp.85-86 ; C. Rouillard et P-A. Hudon, 2007, pp.12-18 ; B. Matthieu et al., 2013, pp.1-10). Sans polémique autour des considérations juridiques et sémantiques, des variantes du PPP appliqué pour le développement des bassins d'approvisionnement du café et du cacao sont appliquées dans le développement des ports ivoiriens (concession portuaire en matière de terminaux à conteneurs) et autres projets routiers de grandes envergures : Pont à péage Henri Konan Bédié, autoroute à péage Abidjan-Yamoussoukro. Toutes ces œuvres font appel aux capitaux privés pour combler les déficits entrepreneuriaux de l'État.

De la Caistab au CCC, toutes les structures de gestion de la filière café-cacao s'investissent dans la structuration économique du territoire. La longévité de la Caistab lui a permis de contribuer fortement au développement d'infrastructures et à l'effort d'industrialisation du pays soit à travers son financement direct, soit par les recettes fiscales dont l'État bénéficie (B. Dian, 1978, pp.89-91 ; FIRCA, 2013, p.6). Toutefois, de nombreuses faiblesses ont caractérisé ce système : ce sont entre autres, la rigidité du système (réévaluation des barèmes sans l'avis des opérateurs de la filière), les surcoûts de la filière (multiplication des contrôles du stade bord-champ à FOB, corruption...) et l'augmentation du volume de la dette de la caisse vis-à-vis des exportateurs et banquiers. Pour les autres structures, ce sont des allégations de mauvaise gouvernance financière qui ont causé leur disparition.

Pour revenir à notre domaine de recherche stricto sensu, les investissements dans les infrastructures de transport sont très importants dans la compétitivité de la filière. Le transport des productions agricoles constitue un enjeu de développement majeur. Toutes les institutions internationales africaines soulignent l'urgence de sa prise en compte :

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

Le manque d'infrastructures permettant d'assurer l'écoulement optimal des flux des productions agricoles constitue une limite majeure tout autant à la lutte contre les déséquilibres alimentaires saisonniers, y compris dans les campagnes, qu'à la production accrue dont les paysans revendiquent qu'ils en ont la possibilité, y compris pour s'affirmer sur le marché mondial (B. Steck, 2016, p.342 ; M. Lihoussou, 2016, p.357).

L'optique de rehausser le niveau de la transformation (et de la consommation) est une solution de soustraction des producteurs aux mouvements erratiques du marché international. Le café et le cacao se caractérisent par des filières longues au sein desquelles les rémunérations obtenues par les producteurs pour la vente de leurs denrées ne constituent qu'une faible part du coût des produits de consommation dérivés de celles-ci. Or, il peut exister de réelles opportunités d'accroître le revenu des producteurs en « raccourcissant la chaîne de commercialisation » et, par conséquent, d'attribuer aux exploitants une plus grande part de la valeur ajoutée réalisée dans le produit final de consommation (P. Abbott, 2013, p.267).

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

## Conclusion

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



## Références bibliographiques

- Abbott P., 2013.** Filières cacao et coton en Afrique de l'Ouest: Rôles des politiques et des institutions dans l'intégration des petits agriculteurs aux systèmes des marchés, Dans : *Reconstruire le potentiel alimentaire de l'Afrique de l'Ouest*, A. Elbehri (ed.), FAO/FIDA, pp.265-307.
- Banzio D., 2003.** *Comprendre et opérer dans les filières café et cacao* en dix modules, Abidjan, Eburnie, 149 p.
- Rouillard C. et P-A. Hudon P-A., 2007.** Le partenariat public-privé : un instrument d'action publique au cœur de la reconfiguration de l'État québécois, in *Économie et Solidarités*, volume 38, numéro 2, pp.7-26.
- Conseil Café-Cacao (CCC), 2016 a.** *Les échos du café-cacao*, numéro spécial, bimestriel, 12 p.
- Conseil Café-Cacao (CCC), 2016 b.** Evolution de la filière café-cacao (2012-2016), catalogue de la 3ème édition des journées nationales du cacao et du chocolat Abidjan, du 1<sup>er</sup> au 3 octobre 2016, 44 p.
- Débré J., 2014.** Les stratégies des opérateurs sur la façade ouest-africaine.  
www.enpe.fr/sites/default/files/files/HubPort3-Afrique-VFinale(1).pdf, article en ligne 12-11-2014, 14 p.
- Dian B., 1978.** *Aspects géographiques du binôme café-cacao dans l'économie ivoirienne*, Abidjan, NEA, 111p.
- Dicko A. H., 2013.** Transport et compétitivité des économies soudano-sahélienne : cas du système de transport du Mali et son impact de la filière cotonnière. Thèse de doctorat en géographie, Université du Havre, 492 p.
- FIRCA, 2013.** *La Filière du Progrès*, bulletin d'information du Fonds Interprofessionnel pour la Recherche et le Conseil Agricole, n°10, 48 p.
- Fontan C., 2006.** « L'outil » filière agricole pour le développement rural, document de travail, Université Montesquieu Bordeaux IV, 27 p.
- Kablan N.H.J et Ouattara S., 2012.** Bilan et perspectives de développement de la filière café-cacao en transit par le port de San Pedro (Côte d'Ivoire), in *Côte d'Ivoire, 50 ans d'indépendance. Permanence, mutation et/ou évolution des territoires*, Paris, l'Harmattan, pp. 78-115.
- Lihoussou M., 2016.** Afrique de l'Ouest : importance des terminaux intérieurs dans l'optimisation des flux agricoles, le Déméter 2016, 22<sup>e</sup> édition, pp.355-362.
- Novarina Gilles, Pucci Paola.** Renouveau en France/Requalification en Italie : Formes récentes du partenariat public-privé. In: Les Annales de la recherche urbaine, N°97, 2004. Renouveau urbains. pp. 83-91.
- Matthieu B., Demulier-Chevret T., Hougron C. et Millet D., 2013.** Partenariats Public-Privé : une interface nécessaire ? Entre philanthropie et conflits d'intérêt, 45 p. où se situent les partenariats public-privé ?
- Ouattara S., 2013.** L'encadrement institutionnel de la filière café-cacao entre public et privé en Côte d'Ivoire. Une combinaison gagnante ? in *Géotrope*, n°1, pp.5-18.
- Ouattara S., 2010.** Ports et commercialisation du binôme café-cacao en Côte d'Ivoire, thèse unique de doctorat de géographie, IGT, Université de Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire), 424 p.
- Quiec A-S., 2016.** Le rôle des opérateurs du transport maritime à courte distance dans le dynamisme économique des territoires. Études de cas. In *Le transport maritime à courte distance. Mythe ou avenir du transport régional*, eds Serry A. et Lévêque L., pp.97-114.
- Steck B., 2016.** Un défi pour l'Afrique : fluidifier les flux croissants de produits agro-alimentaires. *Le Déméter 2016*, 22<sup>e</sup> édition, pp.341-347.

