

Rétjè

Revue de la Société Ivoirienne de Transhumanisme

ISSN : 3008-0835

ISBN : 978-2-9598101-0-7

EAN : 9782959810107

www.revue-retfe.net



**Numéro 2
décembre
2024**

INDEXATIONS



<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/1025614>



<https://portal.issn.org/resource/ISSN/3008-0835>



<https://reseau-mirabel.info/revue/22096/Rete-Revue-de-la-Societe-ivoirienne-de-transhumanisme>

ÉDITORIAL

La connaissance a cessé, depuis des lustres, d'être la chasse gardée d'une élite insulaire. Universalisée et vulgarisée, elle est, à ce jour, un ensemble de données marquées du paraphe de l'intersubjectivité. Produit d'interaction et de complémentarité, un tel patrimoine se révèle l'ouvrage de chercheurs constituant un édifice, dont chaque apport disciplinaire n'est qu'une pièce de la grande mosaïque.

Mais, une science synergique, parce que relevant du suprahumain, paraît aujourd'hui gagnée par l'audace de franchir le Rubicon de la modification du génome humain. Cela, d'autant plus que semble, à présent, à portée de main la perspective de rompre avec le signe indien des maladies héréditaires.

Si la gageure ne va pas sans procès, quelle pourrait être la contribution des sciences humaines aux joutes induites du rêve d'un saut dans l'inconnu de la posthumanité ? Les problématiques générées peuvent-elles jamais s'épuiser dans le rayon d'un seul champ disciplinaire ? Comment faire l'économie d'une réflexion transversale, face à la complexité et à l'imbrication des incidences d'une entrée en posthumanité ?

La Revue Rétjè – dont la dénomination ramène à la notion de « sagesse » en abidji, une langue du sud-est ivoirien, relevant de celles dites nigéro-congolaises – a choisi de valoriser l'interdisciplinarité dans l'abord des questions de notre temps.

Nous formulons le vœu que chacune des contributions de la présente revue incite la conscience des lecteurs à penser le monde de manière ouverte, plurivoque et dialectique. C'est à ce prix que dogmatismes, fanatismes et autres écueils infantiles de la pensée se dissiperont, faisant place à la fécondité, source perpétuelle de renaissance !

Josué GUÉBO
Directeur de Publication

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Directeur de Publication : Dr (MC) GUÉBO Josué Yoroba, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)

Rédacteur en Chef : Dr AKA Pancrace, Maître-Assistant, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)

COMITÉ SCIENTIFIQUE

Prof. YAPI Ayenon Ignace, Professeur des Universités, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)

Prof. GADEGBEKU Samuel, Professeur des Universités, Académie des sciences des arts, des cultures d'Afrique et des Diasporas Africaines (ASCAD)

Prof. FELTZ Bernard, Professeur des Universités, Université de Louvain-La-Neuve (Belgique)

Prof. GADJI Yao Abraham, Professeur des Universités, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)

Prof. TAKO Antoine, Professeur des Universités, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)

Prof. KENMOGNE Emile, Professeur des Universités, Université de Yaoundé

Prof. NGUESSAN Depry Antoine, Professeur, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)

Prof. TANOHI Jean Gobert, Professeur des Universités, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)

Prof. FOGOU Anatole, Professeur des Universités, Université de Maroua (Cameroun)

Dr (MC) GADOU Dakouri, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)

Dr (MC) SEKA Georges Kouassi, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)

Dr (MC) YAPO Séverin, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)

Dr (MC) GAHÉ GOHOUN Cynthia, Maître de Conférences (Philosophie Morale), Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)

Dr (MC) GUÉBO Josué Yoroba, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)

COMITÉ DE LECTURE

Dr (MC) YAPO Séverin, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)

Dr (MC) GAHÉ GOHOUN Cynthia, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)

Dr (MC) GUÉBO Josué Yoroba, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)

Dr KONE Odanhan Moussa, Assistant, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)

Contact

Site web : <https://revue-retfe.net/>

E-mail : revueretfe@gmail.com

Téléphone : +225 01 02 50 39 55/ 07 79 96 32 72

PROTOCOLE DE RÉDACTION

Les auteur.e.s sont prié.e.s de se conformer aux exigences rédactionnelles suivantes :

Titre : Titre clair et concis (entre 12 et 15 mots). Le titre centré, en gras, taille 14.

Mention de l'auteur

Après le titre de l'article et 2 interlignes, alignée à gauche, comportant : Prénom, NOM (en gras, sur la première ligne), Nom de l'institution (en italique, sur la deuxième ligne), e-mail de l'auteur ou du premier auteur (sur la troisième ligne).

Résumé :

Un résumé en français et en anglais ou dans la langue d'étude de l'auteur. N'excédant pas 250 mots, il se limite à une brève description du problème étudié et aux principaux objectifs atteints ou à atteindre. Il présente à grands traits sa méthodologie. Il présente sommairement les résultats.

Mots-clés : Se limiter à 3 mots minimum et 5 mots maxi. Les mots-clés sont indiqués en français et en anglais.

NB : Le résumé est rédigé en italique, taille 11. Les mots-clés sont écrits en minuscules et séparés par une virgule. L'ensemble (titre + auteur+ résumé (français et anglais) + mots-clés) doit tenir sur une page.

Formatage:

Le texte doit être justifié en Police Garamond. Taille de police 14 pour le titre, 11 pour les résumés et la bibliographie et 12 pour le corps du texte. Interligne : 1, 5. Marges : haut 2 cm, bas 2 cm, gauche 2 cm, droite 2 cm.

Le texte doit être compris entre **8 et 18 pages maximum**. Le titre de l'article, l'introduction, les sous-titres principaux, la conclusion et la bibliographie sont précédés par deux interlignes et les autres titres/paragraphes par une seule interligne.

Titres et articulations du texte :

Le titre de l'article est en gras, aligné au centre. Les autres titres sont justifiés ; leur numérotation doit être claire et ne pas dépasser 3 niveaux (exemple : 1. – 1.1. – 1.1.1.). Il ne faut pas utiliser des majuscules pour les titres, sous-titres, introduction, conclusion, bibliographie.

Notes et citations :

Les citations de moins de quatre lignes sont présentées entre guillemets dans le texte. Lorsque la citation est supérieure ou égale à quatre lignes, il faut aller à la ligne pour l'insérer (interligne 1) en retrait de 1 cm à gauche et à droite, taille : 11.

Les citations dans une langue autre que celle de l'écriture sont traduites et directement intégrées au texte.

Les mots étrangers sont mis en italique. Le nom de l'auteur et les pages de l'ouvrage de la citation, doivent être précisés à la suite. Exemple : (Cékoré, 2003 : 10) ou pour Cékoré (2003 : 10). Les parties supprimées d'une citation ainsi que toute intervention dans une citation sont indiquées par des crochets droits [...].

NB : Les notes de bas de page sont à éviter.

Tableaux, schémas, figures :

Ils sont à numéroter et doivent comporter un titre en italique, au-dessus du tableau/schéma. Ils sont alignés au centre. La source est placée en dessous du tableau/schéma/figure, alignée au centre, taille 10.

Présentation des références bibliographiques :

Dans le texte :

Les références des citations apparaissent entre parenthèses avec le nom de l'auteur et l'année de parution ainsi que les pages. Exemple : (Akakpo, 2010 : 15). Dans le cas d'un nombre d'auteurs supérieur à 2, la mention **et al.** en italique est notée après le nom du premier auteur. En cas de deux références avec le même auteur et la même année de parution, leur différenciation se fera par une lettre qui figure aussi dans la bibliographie (a, b, c, ...).

A la fin du texte : Elle reprend tous les livres et articles qui ont été cités effectivement dans le texte.

Pour un article : le Nom de l'auteur et son prénom sont suivis de l'année de la publication entre parenthèses, du titre de l'article entre guillemets, le nom de la Revue en italique, du numéro du volume, du numéro du périodique dans le volume et des pages. Lorsque le périodique est en anglais, les mêmes normes sont à utiliser avec toutefois les mots qui commencent par une majuscule.

Exemple : LAMOUREUX Sophie (2001), « La codification ou la démocratisation du droit », *Revue française de droit constitutionnel*, n° 48, 801-824

Pour les ouvrages : on note le Nom et le prénom de l'auteur suivis de l'année de publication entre parenthèses, du titre de l'ouvrage en italique, du lieu de publication et la maison d'édition.

Exemple : GUEBO Josué (2020), *Réflexions sur le transhumanisme. L'intersubjectivité et l'écosophie*, Paris, L'Harmattan.

Pour les extraits d'ouvrages : le Nom de l'auteur et le prénom, suivi de l'année de publication entre parenthèses, le titre du chapitre entre guillemets, le titre du livre en italique, le lieu de publication, le numéro du volume, le prénom et le nom des responsables de l'édition, le nom de la société d'édition, et les numéros des pages concernées.

Pour les thèses ou mémoires : NOM, Prénom (s) de l'auteur Année de publication. Zone titre. Thèse de doctorat, Ville, Université.

Exemple : KONE Odanhan Moussa (2022), *Les enjeux géopolitiques et géoéconomiques internationaux du conflit du Sahara-Occidental*, Thèse de doctorat, Bouaké, Université Alassane Ouattara.

Pour les actes de colloques : les références sont traitées comme les extraits d'ouvrages avec notamment l'intitulé du colloque mis en italique. Si les actes de colloques sont sur CD ROM, indiquer : les actes sur CD ROM à la place du numéro des pages.

Pour les papiers disponibles sur l'Internet : le nom de l'auteur, le prénom, l'année de la publication entre parenthèses, le titre du papier entre guillemets, l'adresse Internet à laquelle il est disponible et la date du dernier accès.

Exemple : SEVESTRE Marc (2022), « Intelligence Artificielle : Démiurge ou Démon ? »
<https://www.linkedin.com/pulse/intelligence-artificielle-d%C3%A9miurge-ou-d%C3%A9mon-marcsevestre/?originalSubdomain=fr> consulté le 25 mars 2021.

SOMMAIRE N°2

Anglais

1. **Sènakpon Adelphe Fortuné AZON, Komi BEGEDOU, Komla M. AVONO** : The poetics of loss and loneliness in kai harris's what the fireflies knew.....10 à 24

Anthropologie

2. **Lamane MBAYE** : Tambours et rythmes de tambours dans la littérature orale sénégalaise : essai de drumologie.....25 à 35

Communication

3. **Thadée Balouhib Somda KPANYAWNE** : Cartographie numérique sans bio-art ni savoir-faire : signe éco-techno-symbolique invitant à la coenonciation.....36 à 46

Histoire

4. **Hassane HAMADOU**: Le conseil de l'entente : initiative d'intégration sous régionale ou instrument de géopolitique néocoloniale?.....47 à 58

Lettres Modernes

5. **Dovi YELOU, Afi Alihossi Ahoefa KANSIWER** : Étude comparative des présentatifs de l'ajagbe et de l'ewegbe : une analyse morphosyntaxique.....59 à 76

6. **Mohamed YANOUGÉ, Oumar SK DEMBELE** : La réécriture de medee au service du métissage culturel dans medee Kali de Laurent Gaude.....77 à 91

7. **Jeannette Yolande MBONDZI, Féline Thérèse OGANDZA MOUGUSSI** : Le tolibangando décrypte : les clés d'un parler stratégique et unificateur pour se faire entendre.....92 à 105

8. **Vinyikê Dzodzi SOKPOH** : Analyse psycholinguistique du discours d'Eddy-Malou106 à 121

Géographie

9. **Laurent Abé ABÉ, Christophe Kouamé N'GUESSAN** : La hausse du cout du transport routier de marchandises en côte d'Ivoire : incidence sur le pouvoir d'achat des populations de 1990 à 2020.....122 à 135

10. **Makpondéou MAKPONSE** : Patrimoine foncier et aménagement routier durable dans la commune de Savalou au Benin.....136 à 155

Psychologie

11. **Arnauld DABIE** : Perception du nouvel outil informatique de travail et résistance à l'innovation technologique chez des salariés d'entreprises privées d'Abidjan.....156 à 168

Sciences de l'éducation

12. Noukpo Saturnin HOUEHA, Léandre ASSOGBA, Lydie M. M. ZANNOU, Coovi Cyriaque AHODEKON : Perceptions des acteurs du système éducatif béninois de la pédagogie des grands groupes dans l'enseignement des pct au secondaire.....**169 à 182**

Sociologie

13. Anouman Yao Thibault OUSSOU, Kouamé Fulgence N'GORAN : Implications socio-économiques de la compétition sportive (CAN 2023) dans la ville de Bouaké.....**183 à 197**

14. Fatoumata FOFANA : Dynamiques et déterminants des violences conjugales à l'encontre des femmes à Bamako.....**198 à 215**

15. Inna Gabrielle MAYILA Épouse GAWANDJI OLOUNDIGOLO : Bio-économie et identités individuelles: mutations silencieuses dans la gestion budgétaire des familles ouvrières gabonaises.....**216 à 226**

16. Kossia Annick Patricia BOA, Adouobo Christophe N'DOLY : Autonomisation des femmes cacao-cultrices par l'approche "avec" au sein des coopératives dans l'ex-boucle du cacao ivoirien.....**227 à 239**

17. Rébéka épouse Agnimou KAKOU: Modèle co-construit de gestion des conflits agriculteurs-éleveurs en milieu rural à Bobi, cote d'ivoire.....**240 à 253**

LA HAUSSE DU COÛT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN CÔTE D'IVOIRE : INCIDENCE SUR LE POUVOIR D'ACHAT DES POPULATIONS DE 1990 À 2020

Laurent Abé ABÉ

Université Peloforo Gon Coulibaly de Korhogo, Côte d'Ivoire
abeabelaurant@gmail.com

Christophe Kouamé N'GUESSAN

Université Jean Lorougnon Guédé-Daloa, Côte d'Ivoire
nchristophe2014k@gmail.com

Résumé

Le transport routier constitue le mode dominant du système terrestre de transport de marchandises en Côte d'Ivoire. Il joue un rôle essentiel dans le transport de marchandises sur le territoire ivoirien dans la mesure où il contribue inéluctablement au ravitaillement des zones rurales et des centres urbains en produits agricoles, miniers et manufacturés. Il reste la principale voie d'acheminement des marchandises vers les marchés locaux. Cependant, la hausse du coût du transport routier de marchandises a contribué à augmenter les prix des produits de base. Ce qui n'a pas été sans conséquence pour les populations et les gouvernements qui se sont succédé depuis 1990. L'objectif de cette étude est de contribuer à la connaissance des causes de la hausse du coût du transport routier de marchandises en Côte d'Ivoire ainsi que son incidence sur le pouvoir d'achat des populations de 1990 à 2020. La réalisation de la présente étude repose sur le recueil de sources imprimées produites par des Ministères dont celui de l'Agriculture, du Transport, de l'Economie et des Finances. Elles traitent pour la plupart de la politique routière, le financement des investissements routiers, les causes de la dégradation du réseau routier. Cette approche méthodologique nous a permis d'énumérer les causes de la hausse du coût du transport routier de marchandises Côte d'Ivoire d'une part et de montrer l'incidence de la hausse du coût du transport routier de marchandises sur le pouvoir d'achat des populations ivoiriennes.

Mots clés : Transport, routier, marchandises, pouvoir d'achat.

The Rising Cost of Road Freight Transport in Côte d'Ivoire: Impact on the Purchasing Power of the Population from 1990 to 2020

Abstract

Road transport is the dominant mode of the land freight transport system in Côte d'Ivoire. It plays an essential role in the transport of goods on Ivorian territory insofar as it inevitably contributes to the supply of agricultural, mining and manufactured products to rural areas and urban centres. It remains the main route for transporting goods to local markets. However, the rising cost of road freight transportation has contributed to higher commodity prices. This has not been without consequences for the populations and governments that have succeeded each other since 1990. The objective of this study is to contribute to the knowledge of the causes of the increase in the cost of road freight transport in Côte d'Ivoire as well as its impact on the purchasing power of the population from 1990 to 2020. The realization of this study is based on the collection of printed sources produced by Ministries including that of Agriculture, Transport, Economy and Finance. Most of them deal with road policy, the financing of road investments, and the causes of the deterioration of the road network. This methodological approach allowed us to list the causes of the increase in the cost of road freight transport in Côte d'Ivoire on the one hand and to show the impact of the increase in the cost of road freight transport on the purchasing power of the Ivorian population.

Keywords: *Transport, road, goods, purchasing power.*

Introduction

Dans le cadre de la mise en valeur des potentialités pays, les autorités ivoiriennes élaborent au lendemain de l'indépendance de 1960, une politique de développement routier qui connut un véritable succès dans le nouvel État. En effet, l'importance accordée au développement du réseau routier était en liaison avec la politique de développement agricole initiée au lendemain de l'indépendance du pays (Ministère de l'Agriculture, 1982 : 14.). Ce réseau routier avait pour vocation d'assurer l'évacuation rapide des produits agricoles et naturels de l'intérieur du territoire vers les centres de collecte, de consommation et d'exportation. Le développement et l'amélioration de ce réseau routier a facilité le déplacement des populations et à l'approvisionnement des marchés urbains en produits vivriers. Ainsi, c'est grâce à la route que les paysans ivoiriens peuvent disposer de débouchés rémunérateurs, c'est-à-dire des marchés urbains, qui stimulent et justifient leur effort de production (Chalear, 1996 : 612.). C'est ainsi que jusqu'en 1990, le transport routier a assuré 97% du transport des marchandises entre les deux ports et l'intérieur du territoire ivoirien (Echui, 1993 : 82.).

Bien qu'il constitue la principale voie de collecte et d'écoulement des productions agricoles vers les marchés locaux, le réseau routier a connu une phase de dégradation progressive à partir des années 1980. En effet, les effets de la crise économique et financière des années 1980 et les mesures d'ajustement structurel ont considérablement réduit le financement accordé aux infrastructures routières. Ainsi, les fonds alloués à l'entretien des routes ivoiriennes qui, était de 20 milliards FCFA entre 1960 à et 1970, est descendu à 14 milliards F.CFA en 1993; soit 55% de baisse, sur cette période, pour chuter à 4 milliards F.CFA en 1994 ; soit 80% de baisse des fonds (Gooré, 2005 : 2). Cette situation a plongé le réseau routier ivoirien dans un état de dégradation avancée provoquant l'augmentation du coût de transport routier des marchandises depuis 1990. La dégradation des routes a contribué à augmenter les coûts de la production et incidemment réduit la productivité (Abé, 2018 : 229).

L'objectif de cet article est de contribuer à la connaissance des causes de la hausse du coût du transport routier de marchandises en Côte-d'Ivoire et de montrer son incidence sur le pouvoir d'achat des populations de 1990 à 2020. Partant de ce fait, notre préoccupation est de savoir : Quelles ont été les causes et l'incidence de la hausse du coût du transport routier de marchandises sur le pouvoir d'achat des populations ivoiriennes de 1990 à 2020 ? La réalisation de la présente étude repose sur le recueil de sources imprimées produites par des Ministères dont celui de l'Agriculture, du transport, de l'économie et des finances. Elles traitent pour la plupart de la politique routière, le financement des investissements routiers, les causes de la dégradation du réseau routier. Cette approche méthodologique nous a permis d'énumérer les causes de la hausse du coût du transport routier de marchandises en Côte d'Ivoire d'une

part et de montrer l'incidence de la hausse du coût du transport routier de marchandises sur le pouvoir d'achat des populations ivoiriennes.

1. Les causes de la hausse du coût du transport routier de marchandises en Côte-d'Ivoire.

Les causes de la hausse du coût du transport de marchandise en Côte-d'Ivoire sont multiples. Les plus importantes sont liées au mauvais état du réseau routier ivoirien, aux fluctuations du prix du carburant et aux tracasseries routières.

1.1. Le mauvais état du réseau routier

La construction et l'entretien du réseau routier constituaient un des facteurs principaux du développement socio-économique de la Côte d'Ivoire au lendemain de l'indépendance de en 1960. Constitué de routes bitumées, de routes en terre et de pistes, le réseau routier ivoirien se distinguait par son dynamisme. En effet, principale voie d'accès des populations, biens et services, il se présentait comme un moyen de liaison, d'ouverture et d'échange indispensables à l'essor économique du pays. Cependant, la suppression des principales structures de construction et d'entretien routier à l'avènement de la crise économique et financière des années 1980 a provoqué la dégradation du réseau routier et incidemment l'augmentation du coût du transport des marchandises.

En outre, l'incapacité des PME/PMI à entreprendre des travaux de construction et d'entretien de qualité a plongé le réseau routier dans un état de dégradation avancée. Ainsi, sur 75500 km, les 14301 km de route en terre inspectées, seuls 829 km soit 6% sont en bon état et 38% en mauvais état et le reste, notamment 56% est dans un état moyen (Tape, 2016 :11) Cette situation a contribué à augmenter les coûts de la production et incidemment réduit la productivité (Abé, 2018 : 229). Principale voie de communication entre les zones urbaines et les zones rurales (Echui, 1993 : 82.), le mauvais état des routes ivoiriennes a empêché l'acheminement optimal des produits vivriers sur les marchés locaux provoquant leur perte dans les campagnes (Abé, 2018 : 229). Cette situation constitue un souci permanent aussi bien pour les transporteurs que pour les paysans.

Il convient de souligner que l'état de dégradation très avancé des routes reliant les zones à fortes potentialités agricoles a contribué à augmenter le coût élevé d'exploitation des véhicules. Cela qui lie la tarification du transport au trajet de parcours et à la capacité de charge du camion (Kouassi et *al.*, 2017 : 220). Le tableau n°1 donne un aperçu des prix de transport de marchandises routiers en fonction du type de camion et la distance parcourue.

Tableau n°1 : Le prix du transport routier des marchandises en Côte d'Ivoire en fonction du type de véhicule et de la distance (en FCFA) de 1990 à 2017.

Distance par rapport à Abidjan (en kilomètres)	Type de véhicule	Capacité (en tonnes)	Prix du transport (En FCFA)	Frais de route (En FCFA)
Moins de 10 km	Marche à pied/ bicyclette/ mobylette/ tricycle	0,04 à 0,08	5000	500
10 à 50 km	Mobylette/ tricycle/ car de transport en camion	0,2 à 0,8	15000 à 30000	500 à 1000
Abidjan- Adzopé 50 à 125 km	Bâché/ Frigonette	3	45 000 à 100 000	1000
Abidjan- Abengourou 200 à 288 km	Camionnette / Pick-up/Remorque	5	222 000 à 250000	2000
Abidjan- Agnibilekro 300 à 400 km	Remorque	15	300 000 à 550000	2000
Abidjan- Bondoukou- Bouna plus de 400 km	Remorque	15 à 75	600 000 à 850000	2000

Source : Tableau réalisé à partir des données tirées de Kouassi et *al.*(2017), *Transport et approvisionnement des produits vivriers à Abidjan, Côte d'Ivoire*, p.220.

L'analyse des données du tableau n°1 montre que de divers types de véhicules sont utilisés pour le transport routier de marchandises d'Abidjan vers les autres localités du pays et vice versa Deux éléments d'explication pourraient nourrir la réflexion sur la recrudescence au recours à la marche à pied et au vélo en amont. Le premier élément se rapporte à la faiblesse de du revenu des paysans qui éprouvent des difficultés à s'offrir un moyen de déplacement motorisé. La deuxième porte sur la faiblesse de la largeur de la route en milieu rural difficilement accessible aux gros porteurs. Dans un tel contexte, il revient aux petits porteurs d'assurer le transport primaire des produits jusqu'au lieu facile d'accès où les gros porteurs prennent ensuite le relais (Kouassi et *al.* : 220).

En général, pour le transport du champ jusqu'au bord de la route, agriculteurs et commerçants, ont tous recours aux véhicules « Kiamotors » plus robustes et adaptés aux pistes rurales. Pour le transport de longue distance, ces mêmes acteurs ont recours à des véhicules gros porteurs dont les capacités varient entre 2 et 10 tonnes, voire 20 tonnes, couramment utilisés par les producteurs et les industriels pour le

transport de leurs marchandises. C'est ainsi que, pour assurer les coûts d'exploitation de leurs véhicules, les transporteurs pratiquent des prix variables suivant la période de l'année et surtout en fonction de la nature des denrées. Dans ce procédé, les prix flambent lorsque le transport des vivres coïncide avec la haute saison d'évacuation des principaux produits d'exportations tels que le café et le cacao. Passé cette période, les prix reviennent à la normal (baisse). En ce qui concerne la variation des prix par rapport aux distances parcourues, il n'existe aucune norme précise. Les frais de transports varient selon les lieux de production par rapport à la capitale, mais aussi en fonction du volume des produits et de la demande urbaine. Cette instabilité des prix est défavorable aux commerçants et surtout aux consommateurs ; ce qui revient à soutenir que, toute politique d'assainissement des prix des vivres devrait comporter une réglementation du transport. Pour ce qui est des distances, l'acheminement final est effectué par les charrettes à bras appelées communément « pousse-pousse », qui sont des petits moyens de transport utilisés pour livrer les produits des sites de déchargement aux marchés de détail, pour le compte des commerçantes.

Il convient de souligner que l'insuffisance des moyens de transport et le mauvais état des routes constituent des facteurs déterminants l'augmentation du coût de transport routier des marchandises. En effet, le mauvais état des routes ne facilite pas l'évacuation des produits agricoles vers les centres de commercialisation ; ce qui crée des pénuries sur les marchés avec pour conséquence la hausse des prix des denrées alimentaires.

Au regard de ce qui précède, nous pouvons retenir que le mauvais état des routes, qu'elles soient en crêtes ou bitumées et l'impraticabilité des pistes rurales contribuent à rallonger le temps de parcours, entre les zones de production et les centres de consommation, et à augmenter le coût d'exploitation des véhicules. Cela impacte considérablement le pouvoir d'achat des populations. À cette principale cause, vient s'ajouter une des plus dommageables, en l'occurrence les tracasseries routières.

1.2. Les tracasseries routières

Les tracasseries routières se rapportent aux difficultés que rencontrent les transporteurs et les commerçants dans le convoyage de leurs marchandises ainsi que dans leurs propres déplacements. Il s'agit des amendes et droits de passage infligés par les points de contrôle tenus par les forces de l'ordre et par les mutuelles syndicales de la filière transport.

Ces pratiques constituent une véritable entrave à la circulation des personnes, des biens et des services en Côte d'Ivoire. Opérées par les forces de l'ordre et de sécurité, les tracasseries routières posent de nombreuses difficultés aussi bien aux commerçants qu'aux producteurs. Comme le soulignent Gourichon et Demanet (2017 : 2), les tracasseries routières renchérissent les coûts d'acheminement des

produits ; ce qui a pour effet d'augmenter les prix à la consommation et de tirer les prix au producteur à la baisse.

En effet, les contrôles intempestifs et autres pots de vin contribuent à retarder et donc à augmenter le coût des transports des marchandises de leur point de collecte aux lieux de distribution. À en croire la Banque mondiale, les forces de défense et de sécurité, les chauffeurs routiers et les commerçants contribuent tous au problème de tracasserie avec pour corollaire les racketts. Le tableau n°2 ci-après présente les montants du racket relatifs aux véhicules de transport de marchandises.

Tableau n° 2 : Montants du racket relatif à un véhicule de transport de marchandises (camion lourd) observés sur les axes principaux (en francs CFA) de 1990 à 2017.

Axes routiers	Nombres d'observation	Distances (en km)	Montants moyens du racket
Abidjan- Bondoukou	6	424	52 833
Abidjan- Danané	4	618	166 500
Abidjan- Duekoué	9	456	40 533
Abidjan- Noé	12	182	30 500
Abidjan- San Pedro	8	328	51 000
Abidjan- Tabou	8	441	51 000

Source : Banque Mondiale (2008 : 28).

L'observation des chiffres du tableau n°2 montre que les populations devraient suivre certaines procédures convenues préalablement avec les forces de défense et de sécurité avant de faire du commerce. Nous constatons, par ailleurs, que le montant du racket varie en fonction de la distance et de la localité. C'est ce qui détermine la fixation du prix de transport routier de marchandises en Côte d'Ivoire. En outre, certains postes de contrôle (barrages/contrôle routier), notamment ceux des Gendarmes, policiers, agents des eaux et forêts et douaniers exigent aux transporteurs et parfois au commerçants le paiement d'un montant allant de 30.000 à 100.000 F.CFA (Kouassi et al, : 222). Cette pratique est supposée éviter aux transporteurs les éventuelles fouilles et les longues heures d'attentes aux postes de contrôle. À cela, s'ajoute les frais injustifiés des syndicats de transporteurs, qui ne facilitent guère le transport des marchandises à l'intérieur du pays et en direction des pays frontaliers. Dans cet engrenage, il revient au transporteur d'assurer les frais de contrôle (pots de vin) de la gendarmerie et de la police, et aux commerçants de régler les frais de contrôle des douaniers et des agents des eaux et forêts, aux différents points de contrôle. Ainsi, un camion qui transporte de l'igname de Bondoukou – dans la partie Est du pays – à Bouaké – Centre de la Côte d'Ivoire –, se voit obligé de payer environ 100.000 FCFA comme frais-annexe de route (racket) (Kassi, 2011 : 10). Soulignons que ce montant varie de 500 à 2.000 FCFA par barrage, selon la quantité et la qualité des marchandises transportées (Kassi 2011 : 10).

Ces contraintes poussent les transporteurs à augmenter le prix de transport des marchandises et les commerçants à ajuster leurs prix de revente. C'est ce qui justifie, en réalité, la hausse générale des prix des produits alimentaires sur les marchés locaux ; ce qui est une conséquence immédiate de la mauvaise qualité des routes, des tracasseries routières. En outre, la fluctuation des prix du carburant contribue également à l'enchérissement du coût de la vie en Côte d'Ivoire.

1.3. Les fluctuations du prix du carburant

Le carburant joue un rôle important dans l'acheminement des marchandises vers les marchés locaux. Quand le prix du carburant subit une hausse, le prix du transport routier, des voyageurs et des marchandises est revu à la hausse également.

En effet, la hausse du prix du baril de pétrole consécutive à la crise pétrolière de 1973 (Settié, 1997 : 171), a poussé les pays en voie de développement, dont la Côte d'Ivoire, à augmenter le prix du litre de carburant à la pompe. La dépendance en matière de combustible vis-à-vis du marché extérieur volatile induit une augmentation progressive du prix du carburant à la pompe de 1979 à 2020. À titre d'exemple, de 570 FCFA le litre en 2016, le prix gasoil est passé 595 F CFA en 2017, pour atteindre 610 F CFA le litre en 2018 ; soit 7.01% d'augmentation. La conséquence immédiate de cette hausse a été la flambée du coût du transport routier, de celui des voyageurs et de marchandises, la hausse du prix des denrées alimentaires et incidemment la cherté de la vie. Cette situation, créée par l'augmentation effrénée du prix du gasoil à la pompe, a fait baisser considérablement le pouvoir d'achat des populations entraînant ainsi une baisse progressive de la qualité et du niveau de vie des populations ivoiriennes.

Au regard de ce qui précède, il est indéniable que le mauvais état des routes, les tracasseries routières et les fluctuations du prix du carburant sont les principaux facteurs associés à la hausse du coût du transport routier de marchandises en Côte d'Ivoire. La conséquence logique de ce problème est l'inflation généralisée et durable en Côte d'Ivoire.

2. Incident de la hausse du coût du transport routier de marchandises sur le pouvoir d'achat des populations

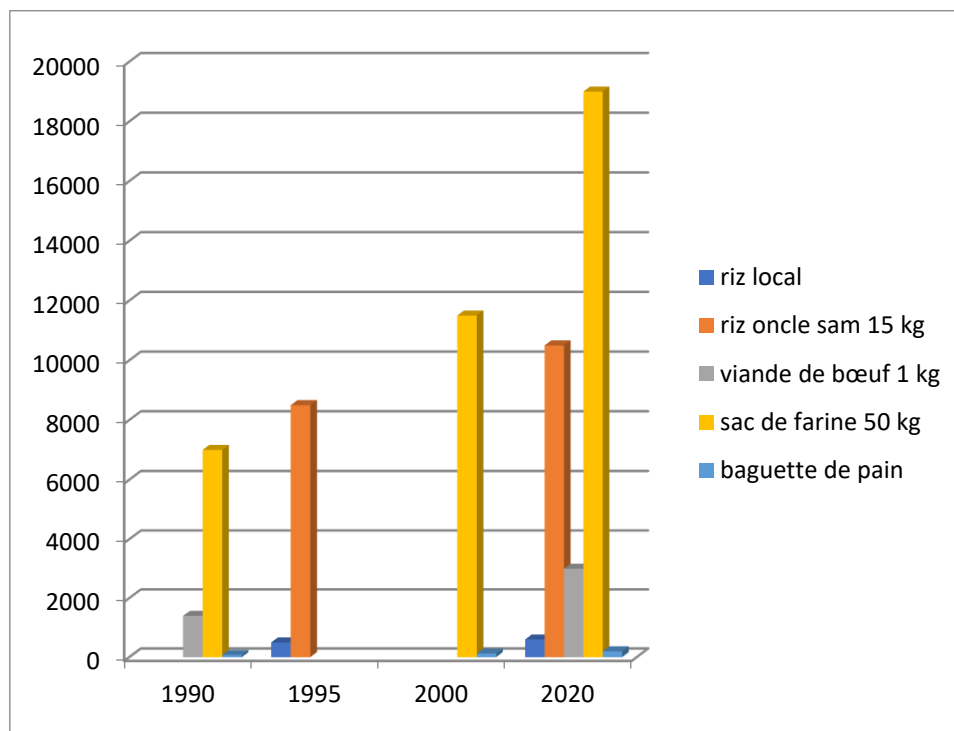
La hausse du coût du transport routier de marchandises provoquée par le mauvais état des routes, les tracasseries routières auxquelles se sont ajoutées les fluctuations du prix du carburant ont été à la base de l'augmentation du prix des marchandises. Aussi ces problèmes sont-ils à l'origine de la baisse du pouvoir d'achat des populations.

2.1. Augmentation du prix des marchandises

La hausse du coût du transport routier de marchandises survenue à partir des années 1990 a considérablement impacté le prix des marchandises. En effet, longtemps maîtrisée par l'État et les

professionnels du domaine routier, la hausse du coût du transport routier de marchandises a provoqué la flambée des prix des denrées alimentaires et d'autres biens de consommation courante. Ces prix n'ont cessés d'augmenter en raison de l'attitude des commerçants et vendeurs qui se voient obligés de faire payer la hausse du coût du transport routier de marchandises à leurs clients, en augmentant les prix des produits, des services ou de la livraison. Notons que, de 1990 à 2020, transporteurs et commerçants, principaux acteurs de la chaîne de distribution des denrées alimentaires, des biens et services, répercutaient la hausse du coût du transport routier de marchandises sur les clients finaux qui payent totalement ou partiellement, les charges supplémentaires liées à l'augmentation des prix de l'essence et du diesel (Djidja, 2024 : 2). Le graphique ci-après présente l'évolution de quelques produits de grande consommation.

Graphique 1 : Evolution du prix de quelques produits (en F CFA) de 1990 à 2000



Source : Ministère du Commerce et de l'Industrie, 2020

Selon le graphique, le kilogramme du riz local, qui était de 250 F.CFA en 1995, est passé à 500 voire 600 F.CFA en 2020. Il en est de même du sac de riz uncle Sam brisé de 15 kilogrammes qui, de 8.500 F.CA en 1995 est passé à 10.500 FCFA en 2020. Quant au kilogramme de la viande de bœuf, il est passé de 1.400 F.CFA en 1990 à 3.000 F.CFA en 2020. Pareillement, le prix du sac de 50 kg de la farine boulangère, de type 55, n'a pas cessé d'augmenté. Celui-ci est passé de 7000 FCFA en 1990 à 11.500 F.CFA en 2000, puis à 19.000 F.CFA en 2020 (Ministère du Commerce et de l'Industrie, 2020). Ces prix

ont sans aucun doute contribué à augmenter le prix du pain baguette qui, de 75 F.CFA en 1990-1995 est passé à 125 F.CFA en 2000-2010. En 2020, la baguette de pain se vendait à 150 F.CFA en Côte d'Ivoire.

Le renchérissement des prix des denrées de première consommation était également perceptible dans le domaine du vivrier. A ce niveau, les prix ont connu une augmentation régulière au cours de la période étudiée. Le tableau n° 3 ci-après, donne plus de détails.

années produits	1990	1995	1998	2000	2005	2007	2009	2011	2015	2017	2018	2020
Féculeux												
Igname kponan	134	154,1	200	380	225	225	250	310	486	470	450	500
Igname tardive (betebete)	75	125	215	233,5	200	250	275,5	300	350	360	210	230
Manioc	49	50	150	200	150	150	200		248	230	210	310
Banane plantin	92	103,5	280	300	150	150	200	500	256	210	220	210
Céréales												
Riz local	75	100	275	300	225	225	293	309	483	462	500	600
Riz importé oncle sam-brisure)	200	250	300	300	300	300	400	500	500	530	600	600
Riz importé oncle sam-long grain)	200	280	300	350	380	360	380	400	400	450	500	500
Maïs grain	60	69	125	140,5	200	200	250	280	330	349	210	250
Oléagineux												
Arachide décortiqué	-	1	230	320	500	500	500	480	681	759	786	800
Graine de palm	-	-	37,50	23		100	250	55	75	55	-	-
Légumes												
Tomate SOFITEL	40	55	180	250	500	550	700	650	694	686	520	630
Piment frais	-	-	120	200	600	500	700	640	600	520	880	600
Aubergine					300	300	350		481	446	320	380
Oignon blanc (Europe)	200	500	500	460	600	600	630	600	650	430	500	350
Oignon violet	230	550	460	550	600	650	700	700	680	730	630	940
Fruits												

Orange	69	100	150	200	200	200	200	230	265	298	300	320,5
--------	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-------

Tableau n°3 : Évolution du prix de certains produits vivriers par détail sur les marchés (en FCFA) de 1990 à 2020

Source : Tableau réalisé à partir des données tirées du Ministère de Commerce et de l'Industrie, 1995, 2021.

Le tableau ci-dessus montre qu'au cours des dernières années, les prix des céréales et d'autres produits vivriers essentiels ont connu une flambée due à la hausse du coût du transport routier de marchandises. Au cours des 30 dernières années, les prix des produits vivriers sont généralement restés plus élevés pour atteindre un niveau historique en entre 2017 et 2020s. En outre, dans un pays où le coût du transport des marchandises représente l'essentiel du coût de leur commercialisation, la dégradation du réseau routier, les tracasseries routières et la fluctuation du prix du carburant impactent directement le prix réel des denrées alimentaires. Malgré les mesures prises par les gouvernements pour maîtriser les prix des denrées alimentaires, ceux-ci ont aussi enregistré des augmentations et sont même restés à des niveaux plus élevés. Cela était consécutif à l'augmentation du coût de transport, du fait du mauvais état du réseau routier, à la hausse du carburant et aux tracasseries routières.

La légère hausse observée à partir de 2011 n'étaient pas seulement liés au mauvais état du réseau routier, à la hausse du carburant, aux taxations anarchiques de la part de certains agents de l'État, mais aussi et surtout à la crise postélectorale qui a perturbé aussi bien le système de production que la chaîne d'approvisionnement, comme c'était le cas de à l'Ouest du pays d'où provient 57% de la production locale de riz locale (Ministère de l'Agriculture, 2012). Certains produits comme la viande ou le poisson ont connu une envolée, dépassant les 10% selon l'Institut National de la statistique, entre 2018 et 2020.

Comme nous pouvons le constater, les des denrées alimentaires notamment ceux des principaux produits vivriers ont connu une flambée à partir de 1990 et n'ont cessé d'augmenter pour atteindre un niveau historique en 2020. Laquelle situation a contribué à aggraver la situation sociale déjà précaire.

2.2. Baisse du pouvoir d'achat des populations

La hausse du coût du transport routier de marchandises au cours des trente premières années de l'indépendance de la Côte d'Ivoire a été l'un des principaux facteurs de la baisse du pouvoir d'achat des populations. En effet, la hausse du coût du transport routier de marchandises qui a eu pour conséquence directe la flambée des prix aussi bien des biens des produits locaux qu'importés, a profondément modifié la structure alimentaire des ménages. La modification de la composition du panier alimentaire des ménages s'est traduite par la réduction ou le quasi-abandon de la consommation des protéines animales et des produits importés. La hausse des prix de certains produits alimentaires de première nécessité,

comme le riz, la farine, l'huile, le lait, le sucre, le poisson congelé l'huile de palme raffinée et la viande de bœuf a donné de la faveur aux produits vivriers locaux notamment le manioc, le taro, l'igname (*bètèbètè*) etc. Ainsi, ayant de plus en plus de mal à subvenir à leurs besoins, les populations ivoiriennes en particulier les ménages modestes ont modifié leur habitude de consommation alimentaire.

L'un des facteurs essentiels dans la baisse du pouvoir d'achat des populations a été l'augmentation générale à la fois des prix des différents produits de base et des dépenses l'alimentation. Cela a fortement impacté la consommation alimentaire des ménages dans la mesure où la hausse du coût des produits de base a réduit leur possibilité d'acheter autant qu'avant ; rendant ainsi la consommation à domicile de plus en plus occasionnelle. Les dépenses annuelles des ménages de la Côte d'Ivoire, qui étaient estimées à 7.765.800.477 F.CFA, soit une dépense annuelle moyenne de 652.040 F.CFA par personne en 1990, est passé à 7.365.440.829 F.CFA ; soit une dépense annuelle moyenne de 438.419 FCA par personnes en 2000, puis à 42.160.085.181 F.CFA, soit une dépense annuelle moyenne de 1.572.550 F.CFA en 2020 (Perspective Monde, 2024 : 6).

En outre, la hausse durable des prix, plus importante que celle des revenus, a aussi eu des retombées négatives sur les populations en général et les ménages en particulier. Ces populations assistent de ce fait, à une baisse drastique de leur niveau de vie depuis 1990. Par effet d'entraînement, la misère et la désolation se sont inmanquablement installées au sein de la population, provoquant à l'occasion le mécontentement d'une frange de la population (fonctionnaire, travailleurs journaliers, étudiants, etc.) contre la classe dirigeante. La hausse générale et durable des prix des produits alimentaires et la baisse du pouvoir d'achat des populations ont, en partie, contribué à détériorer les conditions de vie des populations en générale et en particulier celles les ménages les plus modestes. Ainsi, la hausse du coût du transport routier de marchandises apparait à la fois comme un facteur et indicateur important de l'évolution des prix des denrées alimentaires en général et des vivriers en particulier.

Conclusion

Au terme de cette étude, nous pouvons retenir que le transport routier en Côte d'Ivoire tient une place primordiale dans l'évacuation et l'approvisionnement des marchés locaux en marchandises. Tel que structuré, le transport routier de marchandises, constitue l'épine dorsale de toutes les activités économiques de la Côte d'Ivoire. Cependant, la hausse régulière du prix de carburant à la pompe, les tracasseries routières et la dégradation du réseau routier, ont non seulement poussé les transporteurs à augmenter le prix de transport des marchandises, mais aussi les commerçants à ajuster leurs prix de revente. Cette situation a engendré la hausse générale et durable du prix des produits de base et par effet d'entraînement la baisse du pouvoir d'achat des populations en général et en particulier les ménages les plus modestes. Ce qui a contribué à modifier la structure alimentaire des ménages. Cependant, du fait de

ce que la hausse générale et durable des prix des produits de base contribue à détériorer les conditions de vie des populations, cela n'est pas sans conséquences sur la paix et la sécurité nationale.

Références bibliographiques

- ABÉ Abé Laurent (2018), « La dégradation du réseau routier de la Côte d'Ivoire : causes et conséquences de 1980 à 1998 », in *Revue Gabonaise d'Histoire et Archéologie*, n°3, 213-233.
- AKA Echu Désiré (1993), *Le transport des produits vivriers en Côte d'Ivoire : enjeux et stratégie pour le développement*, Thèse de Doctorat, École Nationale des Ponts et Chaussées.
- Banque Mondiale (2008), *Rapport sur une étude du racket sur les routes en Côte d'Ivoire*, Washington, Banque Mondiale.
- GOORÉ Bi Hué (2005), « La précarité des routes en Côte d'Ivoire », in *Fraternité matin*, supplément économique et environnement, n°12322, 05 décembre.
- GOURICHON Hélène et DEMANET Caroline (2017), *Lutter contre les tracasseries routières pour garantir la sécurité alimentaire au Mali : Synthèse des résultats et des recommandations*, Mali, FAO.
- CHALEAR Jean-Louis (1996), *Temps des villes, temps des vivriers, l'essor du vivrier marchand en Côte d'Ivoire*, Paris, Karthala, 682p.
- KASSI Djodjo Irène (2011), *Transport et Approvisionnement des marchés urbains en produits vivriers*, Abidjan, Harmattan.
- KOUASSI Mangoua, Akissi Hélène-Francette, KOFFI Lath Franck Eric et ALOKO N'guessan Jérôme (2017), « Transport et approvisionnement des produits vivriers à Abidjan en Côte d'Ivoire », in *Revue scientifique européenne*, Vol.13, n°26, 212-228.
- SETTIE Louis Edouard (1997), *L'État et le processus de développement en Côte d'Ivoire: 1960-1980, histoire de l'émergence d'une économie moderne*, Abidjan, IPNETP.
- Ministère de l'agriculture (1982), *L'agriculture ivoirienne d'aujourd'hui*, Abidjan, Société d'Imprimerie Ivoirienne.
- Ministère de l'Agriculture (2012), *31^{ème} journée mondiale de l'alimentation : « Prix des denrées alimentaires-de la crise à la stabilité »*, Abidjan, Société d'Imprimerie Ivoirienne.
- Perspective Monde (2024), *Dépenses de consommation finale des ménages*, Québec, Ecole de politique appliquée, Université de Sherbrooke.