CAIRN.INFO
MATIÈRES À RÉFLEXION

L'IMPACT DE LA CRISE IVOIRIENNE SUR LE COMMERCE RÉGIONAL

Bio G. Soulé

Karthala | « Politique africaine »

2003/1 N° 89 | pages 102 à 111

ISSN 0244-7827
ISBN 9782811100674

Article disponible en ligne à l'adresse :

https://www.cairn.info/revue-politique-africaine-2003-1-page-102.htm

Distribution électronique Cairn.info pour Karthala.
© Karthala. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

© Karthala | Téléchargé le 22/12/2020 sur www.cairn.info (IP: 207.241.231.83)

Bio G. Soulé

L'impact de la crise ivoirienne sur le commerce régional

La déstabilisation de la Côte d'Ivoire met en péril l'économie des pays de l'hinterland et bouleverse les équilibres régionaux. Mais les réseaux commerçants adaptent leur comportement comme s'ils se projetaient dans un avenir post-Côte d'Ivoire ; ils se tournent vers d'autres partenaires côtiers pour écouler leurs marchandises et importer les produits qui transitaient auparavant par Abidjan. Le Ghana, le Togo, mais aussi le Bénin et le Nigeria profitent de cette opportunité pour se repositionner dans l'espace économique ouest-africain.

La crise qui secoue la Côte d'Ivoire depuis la mort du président Houphouët-Boigny, et qui a connu son point culminant le 19 septembre 2002, a de profondes répercussions tant sur l'économie de ce pays que sur le commerce régional. Nous n'aborderons, dans le cadre de cet article, que les implications régionales d'une crise qui bouleverse profondément la structuration des circuits commerciaux de toute la zone. Ce qui frappe le plus, dans ce contexte, est l'ingéniosité dont font preuve les acteurs économiques pour faire face aux difficultés et contourner la Côte d'Ivoire, qui constituait jusqu'alors le nœud des échanges de la sous-région. Non seulement les stratégies déployées ont permis d'atténuer les effets néfastes de la crise, mais elles semblent préfigurer une restructuration des circuits commerciaux et une redéfinition des rôles dans l'encadrement de la dynamique régionale en Afrique de l'Ouest.

La Côte d'Ivoire : un des dispositifs essentiels du commerce régional

Les conséquences de la crise ouverte qui a éclaté en Côte d'Ivoire inquiètent d'autant plus de monde qu'elle touche un des dispositifs essentiels de l'économie régionale en Afrique de l'Ouest. En effet, la Côte d'Ivoire constitue la deuxième puissance régionale et la première du sous-ensemble que forment

© Karthala | Téléchargé le 22/12/2020 sur www.cairn.info (IP: 207.241.231.83)

les États membres de l'Union économique et monétaire de l'Afrique de l'Ouest (Uemoa). Avec 40 % du PIB, 59,4 % des exportations et 42,1 % des importations de l'Union, elle s'impose comme la locomotive de l'Uemoa. La Côte d'Ivoire constitue le socle de l'intégration régionale et l'animatrice principale des échanges commerciaux dans ce sous-ensemble économique, voire à l'échelle de l'Afrique de l'Ouest [1]. Cependant, au-delà de ces données qui mettent clairement en évidence l'importance du pays comme principal pôle commercial régional, c'est le rôle prépondérant qu'il joue dans l'approvisionnement de certains États qu'il importe de souligner. Jusqu'au déclenchement de la crise actuelle, 70 % des importations maritimes de marchandises générales et 25 % des approvisionnements en hydrocarbures du Burkina Faso transitaient par la Côte d'Ivoire. Dans le cas du Mali, ses chiffres passent respectivement à 75 % et 85 %.

La Côte d'Ivoire doit cette fonction de plate-forme du commerce régional à plusieurs facteurs, notamment :

– le niveau de vie de ses habitants qui permet d'offrir un marché de consommation à quelque 700 000 bovins exportés par le Burkina Faso et le Mali et au deux tiers de l'oignon produit au Niger ;

– la taille et la qualité de ses infrastructures de transport. Le port autonome d'Abidjan, le plus grand de l'Afrique de l'Ouest, représente environ 95 % de la capacité des ports concurrents dans la desserte des pays de l'hinterland (Takoradi, Tema, Lomé et Cotonou réunis). À cela s'ajoute le chemin de fer, qui permet de réduire les coûts de transport d'environ 20 % comparativement au fret routier ;

– sa position de point de connexion de plusieurs réseaux marchands régionaux. En effet, sur les réseaux traditionnels que coordonnent les Dioula (un groupe ethnique à cheval sur la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso, le Mali et la Guinée) se sont greffés des réseaux modernes dont la bourse régionale des valeurs immobilières, dont Abidjan abrite le siège, constitue une des expressions les plus marquantes.

1. Sur les 700 milliards de francs CFA de produits en Afrique de l'Ouest en 2000, elle en a placé pour plus de 650 milliards auprès de ses sept autres partenaires de l'Union. Les plus gros consommateurs des produits ivoiriens sont le Mali (147 milliards de francs CFA), le Sénégal (103 milliards), le Burkina Faso (91 milliards) et le Togo (60 milliards). En revanche, l'essentiel des achats régionaux de la Côte d'Ivoire sont faits au Nigeria : 417 milliards sur un total de 511 milliards effectué à l'échelle de l'ensemble de la sous-région.

© Karthala | Téléchargé le 22/12/2020 sur www.cairn.info (IP: 207.241.231.83)

L'adaptation des réseaux marchands au bouleversement des circuits

Plus ressentie par les pays de l'hinterland (Mali, Burkina Faso et Niger) que par ceux de la côte, la crise ivoirienne a deux conséquences majeures sur le commerce régional : une modification profonde des circuits commerciaux et un renchérissement des coûts de transport de marchandises. La scission de fait du pays en deux prive les États de l'hinterland de leur voie naturelle d'accès à la mer et du débouché de leur production, et perturbe leur approvisionnement en denrées de première nécessité.

Les circuits de commercialisation des produits qui fondent l'existence des plus importants réseaux marchands ouest-africains subissent de plein fouet les effets de la crise ivoirienne. Le premier, et le plus affecté, concerne sans nul doute le bétail, qui constitue un des premiers produits d'exportation du Mali, du Burkina Faso et du Niger. La majeure partie des exportations des deux premiers pays était dirigée vers la Côte d'Ivoire. Depuis la crise, leurs commerçants tentent de réactiver les autres débouchés immédiats, notamment ceux du Ghana et du Togo et, dans une moindre mesure, celui du Bénin pour le Burkina Faso. Les Maliens, tout en maintenant un regard vers leurs voisins de l'Ouest, la Guinée et le Sénégal, essaient également de pénétrer le marché ghanéen qu'ils maîtrisent mal. Mais aussi bien les Burkinabè, les Maliens que les Nigériens savent que le seul marché porteur qui reste est celui du Nigeria, que de multiples préjugés ne leur permettent pas de prospecter encore à fond. On y note toutefois des missions d'opérateurs burkinabè et du transit du bétail en direction du Nigeria *via* le Bénin et le Niger. Courant décembre 2002, ce trafic a été important au point d'entraîner un effondrement des cours du bétail de près de 20 % à Niamey. Cependant, la saturation du marché nigérian, déjà fort bien fourni par le bétail tchadien en mal de débouchés en Afrique centrale, du fait des guerres centrafricaines et congolaises, n'est pas à écarter. Une telle éventualité ruinerait un pan entier de l'économie régionale.

Autre exemple significatif : le circuit de commercialisation de l'oignon, dont le Niger est le plus gros producteur régional. Plus de la moitié de la production nigérienne était commercialisée en direction de la Côte d'Ivoire. Le Ghana, qui constitue le second débouché, ne peut pas à lui seul absorber la quantité qui était destinée à la Côte d'Ivoire. Il en est de même du Bénin et du Togo. Du fait de la crise, certains grossistes se tournent vers le marché nigérian (Lagos et Ibadan), qui ne leur est pas étranger, mais qui ne peut pas non plus absorber les excédents résultant de la quasi-disparition du marché ivoirien. En effet, si les exportations d'oignons en direction de la Côte d'Ivoire ont connu un choc,

© Karthala | Téléchargé le 22/12/2020 sur www.cairn.info (IP: 207.241.231.83)

elles n'ont pas totalement cessé. Certains opérateurs continuent de braver les vingt-deux à trente postes de contrôle sur l'axe Accra-Abidjan pour acheminer vers cette agglomération des quantités, certes faibles, d'oignons.

Le troisième produit dont les circuits ont été perturbés est la cola. La Côte d'Ivoire, le Ghana et le Nigeria constituent les plus gros pourvoyeurs de cette noix dans la région. La rupture brutale des exportations ivoiriennes a amené les négociants à se rabattre sur le Ghana et le Nigeria pour leur approvisionnement. Enfin, bien d'autres produits d'exportation sont touchés par la crise ivoirienne. Le coton burkinabè et malien, notamment, doivent désormais faire un long détour par Tema, Lomé et Cotonou, et en partie Dakar pour celui du Mali. On estime à plus de 3 milliards de francs CFA le surcoût des frais de transport du coton burkinabè qu'engendreront ces changements de voies d'évacuation. Aucun des trois ports pressentis ne dispose de capacités suffisantes de stockage pour accueillir dans de bonnes conditions l'or blanc des pays de l'hinterland.

On retrouve, à quelques exceptions près, la même situation au niveau des produits agroalimentaires, des biens manufacturés et des hydrocarbures. En effet, au lendemain de la crise, le marché a souffert de la pénurie de certains produits de grande consommation dont la Côte d'Ivoire était l'un des pourvoyeurs dans la région, notamment pour les pays sahéliens. Il s'agit principalement des produits alimentaires (huiles, Nescafé, Nestlé, bananes, avocats, atiéké, cola, etc.). Au Mali, les pénuries observées portent surtout sur les produits d'entretien (savon, lessives diverses, cosmétiques) et les fruits (bananes, avocats, ananas, etc.), plus particulièrement sur les huiles alimentaires (Dinor) au Niger. À ces produits s'ajoutent le sucre, la farine de blé, le ciment. Le recours aux ports de Lomé et de Cotonou pour les approvisionnements en hydrocarbures a permis d'éviter les pénuries. Au-delà des mesures prises par certains gouvernements pour atténuer les effets de la hausse des prix (comme au Mali), c'est la promptitude des commerçants à trouver de nouvelles sources d'approvisionnement qui a permis d'éviter les ruptures de stock. Tous produits confondus, le Togo, le Ghana et surtout le Nigeria ont constitué les sources alternatives d'approvisionnement des pays sahéliens.

Dans le golfe du Bénin, les effets de la crise ivoirienne ont été moins ressentis. Une des conséquences majeures de la crise a été le ralentissement des activités commerciales. Ce corridor était animé par des commerçants originaires du Nigeria, du Bénin, du Togo et du nord de la Côte d'Ivoire, du Mali. Le commerce portait sur les tissus, les produits plastiques, les cosmétiques, la cola, les poissons, la tomate, etc. Actuellement, seule la section Accra-Lagos de ce corridor fonctionne bien. Son activité est entravée par l'absence, depuis le déclenchement de la crise, de commerçants dioula du nord de la Côte d'Ivoire.

© Karthala | Téléchargé le 22/12/2020 sur www.cairn.info (IP: 207.241.231.83)

Cependant, cette situation n'a pas encore de graves répercussions sur l'évolution des prix des produits de grande consommation. Elle fait même le bonheur de certaines sociétés de la place, notamment celles qui évoluent dans le secteur agroalimentaire. En effet, la concurrence de l'huile Palm d'or sur les produits Nioto du Togo et Fludor au Bénin est atténuée. Ces sociétés semblent reconquérir le marché local et les consommateurs s'accommodent encore des produits nigérians, dont le faible niveau de change de la naira favorise la présence massive sur les marchés des pays voisins. De fait, la crise ivoirienne relance et conforte le Nigeria dans sa position de principal pôle économique et commercial de la sous-région.

Au total, si la crise persiste, elle risque d'annihiler les résultats encourageants enregistrés depuis la mise en œuvre du Tarif extérieur commun (TEC) de l'Uemoa, qui avait permis d'accroître sensiblement le volume du commerce intra-régional d'environ trois à cinq points selon les sources. Cette évolution était particulièrement favorable à la Côte d'Ivoire, qui a consolidé la position de ses produits industriels et manufacturés sur les marchés des sept autres pays membres de l'Uemoa. C'est donc vers l'accroissement de l'extraversion du commerce des pays de l'Union, ou vers une plus forte présence des produits nigérians sur le marché régional que l'on s'achemine. Très concrètement, on assiste à un regain du trafic à partir du Nigeria *via* le Bénin en direction du Burkina Faso et du Mali.

Cela se traduit par une réactivation de certains entrepôts du marché d'Ebutero à Lagos où sont collectés des produits à destination des autres pays de l'Afrique de l'Ouest. L'amélioration du réseau routier béninois, qui ne compte plus qu'une centaine de kilomètres non bitumés (entre Tanguiéta et la frontière burkinabè), fait préférer ce corridor à celui du Togo, certes plus court, mais plus accidenté. La crise ivoirienne semble donc entraîner une recomposition de l'espace marchand régional autour du Nigeria principalement et du Ghana dans une moindre mesure. La polarisation économique autour du géant nigérian étant bien connue, nous nous concentrerons ici sur le nouveau rôle dévolu au Ghana.

Vers une nouvelle structuration de l'espace autour du Ghana ?

La crise qui a éclaté en Côte d'Ivoire en septembre 2002 a propulsé le Ghana au rang de pôle d'organisation du sous-espace centre [2]. En dépit de l'accélération de la procédure de mise en gérance libre du chemin de fer Bamako-Dakar qui, à terme, devrait permettre la relance du transit malien par le Sénégal, et même si l'on observe une délocalisation provisoire des sièges

© Karthala | Téléchargé le 22/12/2020 sur www.cairn.info (IP: 207.241.231.83)

d'un certain nombre de sociétés sur Dakar, c'est vers l'est, et principalement le Ghana, que les regards des opérateurs économiques de la région sont prioritairement tournés. C'est dans ce pays que les stratégies d'adaptation des autorités et du secteur formel sont les plus perceptibles et que les acteurs, à tous les niveaux, semblent avoir pris le plus conscience des avantages à tirer d'un éventuel prolongement de la crise ivoirienne. Celle-ci a accéléré le détournement du trafic de transit dont les ports d'Abidjan et de Cotonou étaient les plus importants animateurs régionaux. Le premier bénéficiaire en est le port de Tema au Ghana.

Le coup d'État du 24 décembre 1999 a été le principal détonateur de ce détournement de trafic. En effet, entre 1999 et 2000, le volume du trafic de marchandises en transit pour le Mali, le Burkina Faso et le Niger a été multiplié par 4,8, passant de 29 893 tonnes à 144 973 tonnes. Alors que le Mali expérimentait le circuit avec 178 tonnes, le Burkina Faso et le Niger ont multiplié leur trafic respectivement par 4,4 et 4,6. La tendance s'est poursuivie jusqu'à la veille des événements de septembre 2002. Entre 2000 et 2001, le Mali a multiplié le volume de son trafic par ce port par 250.

Ces données (voir tableau 1) montrent que, dès 1999, le port de Tema était devenu particulièrement attractif pour de nombreux opérateurs économiques ouest-africains, et ce pour au moins deux raisons majeures : la première tient à la rapidité des opérations d'enlèvement des marchandises ; la seconde est liée aux mesures d'accompagnement proposées par les autorités portuaires qui, en mettant à la disposition des opérateurs économiques des camions de très gros tonnage, leur permettent de réduire considérablement les coûts de transport [3].

2. Rappelons que le sous-espace centre fait partie des trois sous-ensembles régionaux que des travaux de l'équipe IRAM-INRA-UNB a mis en relief à la fin de la décennie 1980. Le sous-espace centre comprend, outre la Côte d'Ivoire considérée comme son principal pôle, le Burkina Faso, le Ghana, le Togo et tout l'est du Mali. Les migrations humaines et le trafic du bétail constituent ses spécificités.
3. En effet, les Ghanéens affrètent des camions de 80 tonnes à l'essieu, contre 35 tonnes autorisées par la réglementation de la Cedeao. Ainsi, un opérateur économique qui doit faire convoyer 2 000 tonnes de marchandises aura besoin seulement de 25 camions à Tema contre 57 à partir des autres ports. Cette différence lui fait gagner globalement 7 000 000 de francs CFA en choisissant le port de Tema et est très incitative. Le laxisme des forces de sécurité de tous les pays permet la poursuite de cette pratique déloyale très éprouvante pour un réseau routier déjà en piteux état sur de nombreuses sections.

© Karthala | Téléchargé le 22/12/2020 sur www.cairn.info (IP: 207.241.231.83)

Tableau 1
Évolution du transit à partir du port de Tema

Destination	1997	1998	1999	2000	2001	2002*
Mali	-	-	-	178	38 279	40 725
Burkina Faso	1 415	15 774	12 720	56 640	80 064	104 996
Niger	7 033	13 097	16 969	79 104	117 151	92 012
Autres	163	189	204	9 051	25 757	60 486
Total	8 611	29 060	29 893	144 973	261 251	298 219

Sources : Port de Tema.
*Janvier-août 2002.

C'est dans ce contexte qu'intervient la crise du 19 septembre 2002, entraînant un détournement massif de marchandises initialement convoyées *via* Abidjan vers les ports des pays voisins. Si les ports de Cotonou et de Lomé ont été prioritairement sollicités pour l'approvisionnement en hydrocarbures, une bonne partie du fret général a été détournée sur le port de Tema. Au cours du seul mois d'octobre 2002, celui-ci a enregistré 113 000 tonnes de marchandises en transit vers les pays voisins, soit 43 % de l'ensemble du trafic de transit de 2001. Le volume du trafic cumulé de 2002 portait sur quelque 500 000 tonnes, soit près du double de 2001. Le volume aurait même été plus considérable si le port de Tema avait disposé d'infrastructures d'accueil plus importantes [4]. En quelques mois, ce port s'est imposé comme une alternative conjoncturelle à celui d'Abidjan et de nouveaux corridors commerciaux se sont structurés à travers le Ghana pour faciliter l'approvisionnement des pays enclavés. Bien que ces circuits soient particulièrement longs et coûteux pour certains pays comme le Mali, les opérateurs économiques semblent, pour l'heure, s'en accommoder.

En comparaison, les autres pays du golfe de Guinée semblent avoir plus de mal à tirer leur épingle du jeu. Bien que Cotonou et Lomé constituent des ports naturels d'accès à la mer du Burkina Faso et du Niger, ils ne semblent pas avoir connu une affluence particulière depuis septembre 2002. Les lourdeurs administratives et leur encombrement par des véhicules d'occasion en limitent l'efficacité. Le Mali et le Burkina les sollicitent exceptionnellement, et expressément pour leur approvisionnement en produits pétroliers et le transit de leur coton. Au-delà des échanges de missions entre les autorités des ports de Cotonou, de Lomé et celles des pays enclavés, les stratégies déployées par ces pays sont encore peu visibles. Les autorités béninoises ne semblent pas manifester un empressement particulier à accélérer les

© Karthala | Téléchargé le 22/12/2020 sur www.cairn.info (IP: 207.241.231.83)

procédures devant conduire au démarrage de la construction du second port, dont le projet semble pourtant fin prêt. À Lomé, on prévoit simplement d'augmenter la capacité de stockage afin d'accueillir le coton burkinabè et malien. Cependant, les statistiques disponibles (voir tableau 2) laissent envisager une tendance à la hausse de l'utilisation de ces ports depuis 2000.

Tableau 2
Évolution du trafic de transit au port de Cotonou et de Lomé

Destination	2000		2001		2002*	
	Lomé	Cotonou	Lomé	Cotonou	Lomé	Cotonou
Mali	11 664	15 727	16 770	28 727	11 964	38 904
Burkina Faso	258 764	5 170	276 360	14 437	172 700	83 517
Niger	110 731	419 685	134 552	513 626	77 277	278 741
Total	381 501	440 582	427 722	556 790	261 941	401 162

Sources : Statistiques des ports de Lomé et de Cotonou
* données du premier semestre

Le Ghana est donc *a priori* le principal bénéficiaire de cette réorientation des flux d'import/export. Toute la question est de savoir s'il est en mesure de jouer durablement un rôle de leader régional dans un avenir « post-Côte d'Ivoire ». Le pays ne manque pas d'atouts. Bon élève des institutions financières internationales, il a conquis ces dernières années une position enviable en Afrique de l'Ouest. Les autorités ghanéennes, et plus spécifiquement celles du port de Tema, développent depuis septembre 2002 des politiques lui permettant de jouer pleinement ce rôle : échanges de délégations avec les chambres de commerce du Burkina et du Mali, stratégies de séduction des opérateurs économiques des pays de l'hinterland, négociations avec l'Uemoa, etc. Le Ghana dispose d'une structure économique assez dynamique et étoffée pour répondre à des sollicitations régionales. La rapidité avec laquelle s'effectue le réaménagement du port de Tema l'atteste. Cette stratégie de développement

4. Conçu au départ pour les seuls besoins du Ghana, le port de Tema offre des capacités d'accueil des bateaux très limitées. Cette situation rallonge les délais de déchargement et entraîne des retards dans l'approvisionnement des unités de production et de remboursement des crédits documentaires concédés par les banques. Le détournement d'une partie du trafic sur le port de Takoradi, nettement moins outillé que celui de Tema, ne permet pas de faire face à cette situation de plus en plus critique.

© Karthala | Téléchargé le 22/12/2020 sur www.cairn.info (IP: 207.241.231.83)

s'appuie sur les conclusions de différentes études prospectives qui envisagent de faire du Ghana le Singapour de l'Afrique de l'Ouest, et du port de Tema sa principale porte d'entrée. L'occasion est donc donnée aux Ghanéens de mettre à exécution cette ambition.

Sur le plan politico-diplomatique, le Ghana, qui peut se targuer d'être l'un des pays ayant le mieux réussi sa transition démocratique, joue également un rôle régional non négligeable. Depuis le début, la plupart des initiatives politiques et diplomatiques suscitées par la crise ivoirienne ont eu pour point de départ le Ghana. Ainsi, la première réunion des chefs d'État de la Cedeao sur la crise ivoirienne s'est tenue à Accra. C'est elle qui a jeté les bases des négociations qui se sont poursuivies à Lomé, à Dakar et en France. C'est aussi à Accra, au début du mois de mars dernier que, sous l'égide du président Kuofor, s'est finalement décidée la répartition des postes du gouvernement Diarra, après l'échec des négociations de Marcoussis-Kléber. Il est d'ailleurs probable que le Ghana saisira l'opportunité de la présidence de la Cedeao qui lui échoit en 2003 pour essayer de jouer un rôle décisif dans le règlement de la crise ivoirienne et, ce faisant, se positionner comme l'un des centres de gravité de la dynamique régionale en Afrique de l'Ouest.

Sur le plan historique et stratégique, enfin, l'occasion semble aujourd'hui offerte à Accra de prendre une vieille revanche sur la Côte d'Ivoire d'Houphouët, que beaucoup d'observateurs accusent d'être en partie à l'origine des déboires politiques et économiques du Ghana au lendemain des indépendances. Le renversement du président N'Krumah, son exil et les difficultés économiques qui s'en sont suivies sont parfois présentés comme la conséquence des désaccords entre Houphouët et le père du panafricanisme ; le retour du Ghana au premier plan économique est vécu par certains comme une revanche de l'ancienne Gold Coast qui, avant le miracle ivoirien, faisait figure de locomotive dans la région.

Mais les Ghanéens ont-ils les moyens matériels de jouer ce rôle de pivot régional ? Vraisemblablement, ils n'ont pas et ne pourront avoir à court terme les moyens de se substituer à la Côte d'Ivoire dans l'animation et la régulation de l'économie régionale. D'une part, l'utilisation du port de Tema comme port de substitution à celui d'Abidjan a vite montré ses limites. L'insuffisance des structures d'entreposage et le manque criant de camions pour approvisionner les pays de l'hinterland sont autant de problèmes auxquels le pays ne peut pas remédier du jour au lendemain. D'autre part, l'état des routes et du chemin de fer ne permet pas, à moyen terme, de faire face avec efficacité à l'accroissement du trafic. Plusieurs tronçons de route sont en très mauvais état et requièrent des investissements lourds auxquels le pays ne peut pas subvenir actuellement.

© Karthala | Téléchargé le 22/12/2020 sur www.cairn.info (IP: 207.241.231.83)

Le renchérissement des coûts de transport de 18 % à 150 % selon les axes de substitution au corridor ivoirien fait peser de sérieuses hypothèques sur la durabilité du recours au Ghana. Sans parler des problèmes monétaires, qui ont toujours été avancés pour justifier la faiblesse des transactions commerciales entre le Ghana et ses voisins de la zone CFA. Ils sont toutefois en voie de résolution par le fonctionnement de deux mécanismes : la réorganisation du marché parallèle avec la création des bureaux de change, et les facilités de transfert mises en place par Ecobank à travers Ecotrade. Dans tous les cas de figure, les autorités du pays semblent aujourd'hui croire en sa capacité, si ce n'est en sa vocation, à jouer ce rôle. Elles s'efforcent de mettre en place des stratégies pour l'assumer à court et à moyen terme. Reste à savoir si les jeux des autres puissances étrangères qui veulent conserver ou conquérir des positions dans la région iront dans ce sens.

La crise ivoirienne a mis en relief une très grande capacité d'adaptation des acteurs économiques, du secteur informel notamment. Leur aptitude à prospecter et à mettre en œuvre de nouveaux circuits de commercialisation a permis d'éviter les ruptures de stock. Mais, au-delà de ces aspects qui relèvent de simples mesures commerciales, les stratégies adoptées face à la crise ivoirienne mettent en relief la précarité des dynamiques impulsées par les institutions officielles. La rapidité avec laquelle de nombreux opérateurs se sont tournés vers le Nigeria comme source d'approvisionnement et de débouché, ainsi que le rôle qui incombe désormais au Ghana dans la nouvelle structuration de l'espace montrent qu'il n'y aura pas d'intégration régionale réussie en dehors de la Cedeao. La crise ivoirienne a mis en relief le danger de la construction d'une dynamique régionale autour d'un seul pôle. Au-delà des rhétoriques sur l'intégration régionale, c'est à la définition d'une véritable politique d'aménagement du territoire à l'échelle régionale (mise en place des infrastructures, fluidification des échanges, multiplication des pôles alternatifs) que les retombées de la crise ivoirienne invitent. Beaucoup d'acteurs (les multinationales opérant dans la région l'ont compris très tôt) l'ont mis en évidence à travers leurs stratégies. Puissent les pouvoirs publics en tirer une bonne leçon pour mieux conduire les expériences à venir ■

Bio G. Soulé
Lares, Cotonou

© Karthala | Téléchargé le 22/12/2020 sur www.cairn.info (IP: 207.241.231.83)