La Logistique Halieutique comme Levier de Diversification des Activités du Port de San Pedro (Côte d'Ivoire)

CHILÉ NADÈGE YAPO ÉPSE KOUAKOU
Assistante,
Université de San Pedro (San Pedro-Côte d'Ivoire),
Littoral, Mer, Sécurité Alimentaire et Transport
(LIMERSAT) de l'Institut de Géographie Tropicale (IGT) Abidjan,
yapo.chile@usp.edu.ci / ychilenadege01@gmail.com
KOUAME FERDINAND N'ZI
Maître-Assistant,
Université de San Pedro (San Pedro-Côte d'Ivoire),
UFR : Logistique, Tourisme, Hôtellerie-Restauration,
Nzi.ferdinand@usp.edu.ci /nzikouame610@gmail.com

Résumé

Face aux mutations du commerce maritime et aux exigences de compétitivité des espaces portuaires, la diversification des activités constitue un enjeu majeur pour les ports africains. En Côte d'Ivoire, le port de San Pedro, deuxième port de Côte d'Ivoire après Abidjan, spécialisé dans l'exportation de produits agricoles et miniers, dispose d'importantes potentialités pour développer la filière halieutique. La logistique halieutique, qui englobe les opérations de débarquement, de manutention, de conservation, de stockage, de distribution des produits de la pêche, représente un levier stratégique susceptible de renforcer les fonctions économiques du port. Cette étude vise à analyser l'organisation de la chaîne logistique halieutique au port de San Pedro, son impact sur la diversification des activités du port et les contraintes qui freinent son essor.

La méthodologie adoptée repose sur la théorie du géosystème halieutique de J-P. Corlay (1993) et une approche mixte combinant recherche documentaire, observations directes réalisées sur les sites portuaires, des entretiens semi-directifs auprès des différents acteurs de la pêche, les opérateurs de la logistique et les services techniques ainsi que l'exploitation de données statistiques locaux. Les résultats de nos investigations ont révélé que la logistique halieutique constitue un levier essentiel de diversification des activités du port de San Pedro. L'analyse met en évidence, les atouts du port, notamment sa situation géographique, son ouverture sur le golfe de Guinée, l'existence d'un potentiel halieutique important. Toutefois, elle reste handicapée par des obstacles structurels majeurs tels l'insuffisance des infrastructures spécialisées, la faiblesse de la chaîne du froid, l'absence de transport adapté et les difficultés d'investissements consacrés au secteur.

Mots-clés : logistique halieutique, diversification des activités portuaires

Abstract

Faced with changes in maritime trade and the need for ports to remain competitive, the diversification of activities is a major challenge for African ports. In Côte d'Ivoire, the Port of San Pedro – the country's second-largest port after Abidjan, which has specialised in the export of agricultural and mining products – has significant potential to develop the fisheries sector. Fisheries logistics – which encompasses the landing, handling, preservation, storage and distribution of fishery products – represents a strategic lever capable of strengthening the port's economic functions. This study aims to analyse the organisation of the fisheries supply chain, its impact on the diversification of the port's activities, and the constraints hindering its growth. The methodology adopted is based on J-P. Corlay's theory of the fisheries geosystem (1993) and a mixed-methods approach combining literature review, direct observations carried out at port sites, semi-structured interviews with stakeholders in the fishing industry, differents logistics operators and technical services, as well as the analysis of local statistical data. The results of our investigations revealed that fisheries logistics is a key driver for the diversification of activities at the port of San Pedro. The analysis highlights the port's strengths, notably its geographical location, its access to the Gulf of Guinea, and the existence of significant fisheries potential. However, it continues to be hampered by major structural obstacles such as a lack of specialised infrastructure, weaknesses in the cold chain, a lack of suitable transport, and difficulties in securing investment for the sector.

Keywords: fisheries logistics, diversification of port activities

Introduction

Les ports maritimes occupent une place centrale dans les échanges internationaux et constituent des moteurs de croissance économiques pour les territoires qu'ils desservent. Au-delà de leurs fonctions traditionnelles de transit de marchandises, ils évoluent progressivement vers des plateformes logistiques intégrées offrant une diversité de services à forte valeur ajoutée. Dans ce contexte, la diversification des activités portuaires apparaît comme une stratégie essentielle pour améliorer la compétitivité des ports, renforcer leur résilience face aux fluctuations des marchés et stimuler le développement économique régional, surtout pour les pays en voie de développement où les ports jouent un rôle très important dans la croissance économique.

En Côte d'Ivoire, le port de San Pedro, inauguré en 1972, s'est imposé comme le deuxième complexe portuaire du pays, qui joue un rôle

majeur dans les activités d'importation et d'exportation, notamment celles liées aux ressources agricoles et minières. Au cours des dernières années, son trafic a connu une croissance soutenue, atteignent plus de 7 millions de tonnes de marchandises en 2023 (Cf. PASP, 2023). Cette dynamique est portée par des investissements réalisés dans les infrastructures portuaires, notamment le Terminal Industriel Polyvalent de San Pedro (TIPSP), l'amélioration des accès maritimes ainsi que le développement d'infrastructures spécialisés, dont une chambre froide destinées aux produits de la mer.

Malgré ces avancées, les activités du port demeurent largement orientées vers les filières agricoles et minières. Tandis que le potentiel offert par la filière halieutique reste encore insuffisamment exploité.

Par ailleurs, la région de San Pedro, présente un fort potentiel halieutique en raison de la richesse des ressources marines que regorge cette zone dû à sa proximité avec l'océan atlantique.

En effet, la ville de San Pedro située au Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire bénéficie d'une frange côtière. Cette position est un atout majeur favorable aux activités de pêche artisanale et industrielle et à l'organisation des chaînes des produits halieutiques. La logistique halieutique, qui regroupe toutes les opérations liées à la capture, au débarquement, au stockage, au transport et à la distribution des produits de la pêche, apparaît alors comme un levier important pour diversifier les activités du port de San Pedro.

Cependant, malgré ce potentiel, les activités halieutiques au port de San Pedro font face à de nombreuses difficultés. Le manque d'infrastructures adaptées, l'insuffisance de la chaîne du froid, les problèmes de transport et le manque d'organisation entre les différents acteurs sont autant de contraintes qui limitent le développement de cette filière. La logistique halieutique au port de San Pedro n'a pas fait l'objet d'étude scientifique en dépit de la forte présence d'activités de pêche. Cela suscite l'interrogation suivante : comment la logistique halieutique peut-elle constituer un véritable levier de diversification des activités du port de San Pedro ? Ce travail vise à analyser le rôle de la logistique halieutique dans la diversification des activités du Port de San Pedro.

De manière spécifique, il s'est agi d'identifier les activités halieutiques au sein du Port de San Pedro, d'analyser l'importance de la logistique

halieutique dans la diversification des activités du port et enfin d'examiner les difficultés liées à cette logistique halieutique.

1. Approche méthodologique

Cette partie s'articule autour de deux points essentiels. Il s'agit, d'une part de la présentation de la zone d'étude et d'autre part de l'explication des méthodes et outils utilisés.

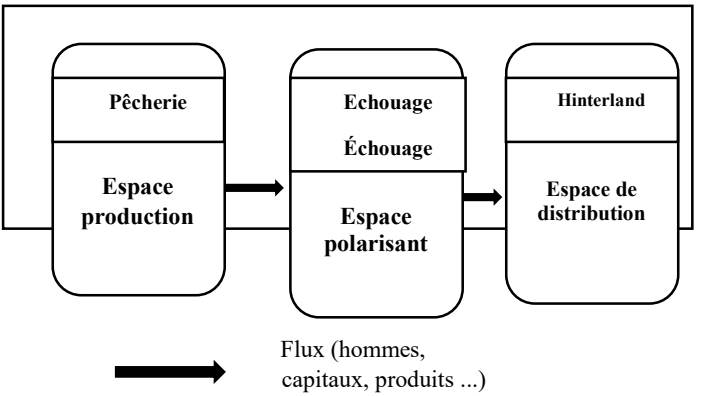
1.1. Présentation de la zone d'étude

Située dans la région de San Pedro au Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire, la ville de San Pedro a une superficie de 12 790 km² avec une population estimée à 390 654 habitants (Cf. ANstat, 2021). Elle représente un pôle économique stratégique après la ville d'Abidjan. En effet, elle abrite le deuxième port autonome du pays. L'espace d'étude est le port de San Pedro plus précisément son port de pêche. Le port de pêche de San Pedro a été rénové en 1997 à hauteur de 10,493 milliards de FCFA, avec l'appui du gouvernement japonais, sur une superficie de 18727 m². Le port de pêche dispose d'infrastructures et de superstructures lui permettant d'accueillir les chalutiers et pirogues motorisées. Il comprend actuellement un bâtiment administratif de 300 m² abritant à la fois les services du Port Autonome, et ceux du service aquaculture et pêche du Ministère des ressources animales et halieutiques, un chenal d'accès de 300 m de long d'une profondeur de 4 m, un quai de 160 m de long d'une profondeur d'environ 3 m et divers équipements frigorifiques.

1.2. Cadre théorique

Cette étude est fondée sur la théorie du géosystème halieutique développé par J. P. Corlay en 1993. Le géosystème halieutique selon Corlay (1993, p.101), est une construction socio-économique et socio-spatiale résultant de la rencontre d'un potentiel de ressources biologiques marines exploitables (l'écosystème) et d'une stratégie de valorisation de ce potentiel (le socio-système). L'interaction de l'ensemble de ces composantes abiotiques, biotiques et sociales donne le système halieutique. Ce système se traduit donc par une structure spatiale divisée en trois entités : l'espace de production, l'espace polarisant et l'espace de distribution (Cf. Figure1).

Figure 1 : schéma simplifié du géosystème halieutique de J. P. Corlay, (1993)



***Source :* J. P. Corlay, (1993)**

Dans le modèle théorique du géosystème halieutique proposé par J.-P. Corlay (1993) et auquel se réfère cette étude, l'espace polarisant représenté par les échouages tel que le terminal à pêche de San Pedro constitue de véritables interfaces des activités halieutiques. Ces espaces, considérés comme des points de rupture de charge entre la production et la distribution, représentent des pôles structurants au cœur de l'organisation spatiale des activités de pêche. Autour de ces points de mise à terre des captures, se développent l'ensemble des services d'encadrement, de régulation et de contrôle des activités halieutiques. Mais aussi l'existence de réseaux de commercialisation et de distribution des produits. L'importance des volumes débarqués qui y transitent, détermine l'ampleur de leur arrière-pays halieutique, c'est-à-dire leur aire d'influence économique, logistique et de consommation.

Par ailleurs, notre étude prend appui sur l'approche théorique de l'anthroposystème.

Elle est formulée au début des années 2000 par les chercheurs Christian Lévêque et Tatiana Muxart. Il dépasse la vision classique qui sépare l'humain de la nature. C'est un système formé d'une composante sociale et d'une composante écosystémique qui co-évoluent. En ressemblance avec la théorie de Corlay, Il met l'accent

sur l'empreinte spatiale de l'homme sur un milieu naturel, transformant la mer et la terre en un espace unique interconnecté.

À cette théorie, s'ajoute aussi une autre approche, dite l'approche écosystémique des pêches (AEP).

Promue par l'organisation FAO (Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture) et de nombreux instituts de recherche comme l'Ifremer et formellement adoptée en 2001 lors de la Conférence de Reykjavik sur la pêche dans l'écosystème marin, cette méthode gère la pêche en tenant compte de l'ensemble de l'écosystème marin (les proies, les prédateurs, l'habitat), mais surtout des besoins humains. Elle cherche à concilier l'exploitation des poissons et la protection de l'ensemble de l'écosystème. En accord avec le modèle théorique du géosystème halieutique proposé par Corlay**,** elle dépasse la simple observation du stock de poissons pour intégrer l'économie, la société et la durabilité de l'espace maritime et du littoral.

1.3 Matériels et méthode

Dans le cadre de cette étude, la méthodologie de travail adoptée est à visée descriptive et analytique. Elle est fondée sur l'expérience du terrain et la recherche documentaire. L'approche privilégiée est l'observation des opérations du port de pêche et l'analyse des étapes construites autour de ces opérations par le biais d'une collecte documentaire fournie, suivie d'une enquête de terrain. La recherche documentaire a permis de consulter des ouvrages, des thèses, et des documents scientifiques de manière virtuelle (en ligne sur internet) en lien avec la logistique halieutique et la diversification des activités du port de San Pedro. Ces documents ont permis d'obtenir des informations sur les activités de pêche aux fins de mieux apporter des éléments de réponse à notre sujet de recherche. Parmi les documents exploités, nous notons le rapport annuel 2021 du port Autonome de San Pedro (Cf. publication, 7 septembre 2022), et le rapport sur les activités du port de pêche de 2022.

Dans le cadre de cette étude, la collecte de données sur le terrain s'est déroulée en deux phases : la première du 16 novembre au 20 décembre 2025, et la seconde du 23 mars au 24 avril 2026.

L'observation de terrain s'est faite à travers plusieurs visites sur le site, dans les chambres froides, la chambre des glaces, le hall de

débarquement, le marché d'évacuation des produits de pêche et des pirogues. L'ensemble des activités du débarcadère a pu être observé.
Cette observation de terrain a permis d'identifier le fonctionnement des opérations du port de pêche, les tendances de sortie en mer, la commercialisation, le transport, le débarquement, le pesage des poissons, la sortie des glaces (conservation), les différents circuits de distribution : transport du stock de poissons par brouettes, la vente aussi bien aux grossistes qu'aux détaillantes et la mise en chambre froide du stock de poissons. Cela a permis d'inventorier les différentes espèces de poissons pêchées, les acteurs impliqués et d'évaluer la production halieutique. Ces observations ont permis de mieux apprécier l'ensemble des opérations sur le débarcadère.
Concernant l'enquête de terrain, nous avons opté pour une enquête exhaustive compte tenu du faible effectif des acteurs. Nous avons pu obtenir la liste des différents acteurs auprès de l'agent de suivi des activités du terminal de pêche de San Pedro.
Aussi avons-nous interrogés tous les acteurs impliqués dans la logistique halieutique, soit un total de cent quinze (115) personnes dont trente-cinq (35) pêcheurs, quarante (40) commerçantes, treize (13) transporteurs, vingt-deux (22) mareyeuses et cinq (5) responsables administratifs.
Les entretiens ont été réalisés dans le but de collecter des informations plus détaillées en ce qui concerne la superficie, les équipements et infrastructures de pêche, ainsi que sur les activités du terminal de pêche de San Pedro. Nous avons eu des séances de travail avec des responsables administratifs et techniques. Nous avons pu mener des entretiens avec l'agent de suivi des activités du terminal de pêche, l'agent d'inspection et de Contrôle, avec l'un des représentants du Ministère des Ressources Animales et Halieutiques (MIRAH) et l'agent chargé de la chambre froide afin d'obtenir des informations plus précises. Ces différents entretiens ont porté, dans leur ensemble sur la gestion et le fonctionnement du débarcadère, les obstacles liés à la production des poissons et les actions menées par le port pour remédier ces différentes contraintes. Enfin, nous nous sommes entretenus avec le président des pêcheurs, ainsi qu'avec la présidente des mareyeuses.

Tableau n°1 : Répartition des acteurs enquêtés

Acteurs	Pêcheurs	Commerçants	Transporteurs	Responsables administratifs	Mareyeuses	Total
Effectifs	35	40	13	5	22	**115**

Source : Nos enquêtes de terrain, avril 2026

Pour le traitement des données, les données quantitatives issues des questionnaires ont été traitées à l'aide des logiciels Word et Excel 2010. Elles ont fait l'objet d'analyses descriptives traduites sous forme tabulaire, de texte et de graphique, relatives aux différents acteurs, aux activités halieutiques, aux engins et infrastructures de pêche. Pour la rédaction de ce document, nous avons eu recours au logiciel Word 2010. L'organisation des données traitées ont conduits à trois principaux résultats.

2- Résultats

2.1. Une filière halieutique structurée au port de San Pedro

2.1.1 Un sous-secteur dominé par des activités diversifiées mais complémentaires

L'organisation de la filière halieutique au port de San Pedro repose sur un ensemble d'acteurs dont les activités sont interdépendantes et structurent la circulation des produits de la pêche depuis leur débarquement jusqu'à leur mise sur le marché. Les activités qui y sont développées s'organisent autour de plusieurs maillons de la chaîne de valeurs des produits de la pêche.

La première activité est la pêche artisanale maritime. Elle est assurée par des pirogues monoxyles améliorées motorisées équipées pour des campagnes de pêche plus longues. Les captures sont principalement constituées de poissons pélagiques comme la sardine (*sardina pilchardus*) et le thon rouge (*thunnus thynnus*), de poissons démersaux à l'exemple de la sole (*solea solea*), de crustacés et de céphalopodes, tel que le homard (*harus gammarus*) et le calamar (*loligo*).

L'approvisionnement en produit halieutique provient essentiellement des captures réalisées par la pêche artisanale maritime qui constitue la principale source d'alimentation du marché local. Les différentes sorties en mer se font tous les jours, ce qui garantit la disponibilité de ressources sur l'ensemble des marchés et participe activement à la vie économique de la ville.

Le débarquement des produits halieutiques constitue la deuxième activité majeure. Les captures sont acheminées vers les quais ou elles sont déchargées, triées, pesées et préparées pour les différentes destinations commerciales. Les mareyeurs dès le débarquement des poissons, procèdent à leur tri, au pesage et les écoulent sur différents marchés. Cette étape mobilise de nombreux acteurs notamment les manutentionnaires, les mareyeuses. Cette organisation est encadrée par les acteurs de la gestion portuaire tels que la police maritime et les agents du contrôle de la qualité du Ministère des Ressources Animales et Halieutique (MIRAH), ainsi que par des structures professionnelles comme les coopératives de pêche.

La commercialisation, représente un autre maillon essentiel de la filière. Les produits de la pêche sont vendus aux mareyeuses, aux grossistes, aux détaillants, aux complexes hôteliers, restaurateurs et aux transformatrices. Les activités de transformation concernent le salage, le séchage, le filetage, le conditionnement, la surgélation. Ces opérations permettent d'accroitre la valeur ajoutée des produits halieutiques.

En plus, la logistique halieutique au port de San Pedro, regroupe aussi bien des opérations de manutention, de stockage, de production de glace, que des acteurs chargés de la conservation en chambre froide. Autour de ces principales activités, se développent plusieurs activités de soutien, notamment la construction et la réparation des embarcations, la maintenance des moteurs hors-bords, la fabrication et la vente d'engins de pêche et l'approvisionnement en carburant.

2.1.2 Des infrastructures et des équipements modernes au terminal de pêche de San Pedro

Les infrastructures et les équipements dédiés aux activités halieutiques constituent un maillon essentiel de la chaîne logistique. Au port de San Pedro, ils assurent le débarquement, la manutention, la conservation et la distribution des produits de la pêche.

En effet, le terminal de pêche de San Pedro a été rénové en 1997 grâce à un don du Japon, d'une valeur de 10,493 milliards de F.CFA, pour une superficie d'exploitation totale de 18 727 m².
Le terminal de pêche du port de San Pedro dispose d'un bâtiment administratif de 300 m² abritant à la fois les services du Port Autonome et ceux du service aquaculture et de pêche du Ministère des Ressources Animales et Halieutiques (MIRAH), d'un chenal d'accès de 300 mètres de long, 30 mètres de large et d'un tirant d'eau de 4 mètres. Un quai de palplanche de 160 mètres (Cf. photo 1), dont un quai de 50 mètres pour bateaux de pêche fondé à 3,5 mètres et un quai de 110 mètres pour des pirogues fondées à 2 mètres. En plus de ce dispositif, il comprend une aire de réparation de filets 600 m², et d'un autre bâtiment pour la réparation des pirogues.

Photo 1 : Le quai du terminal avec les pirogues monoxyles motorisées amarrées



Source **:** *Yapo Chilé, avril 2026*

L'alimentation en eau potable se fait par le biais d'un château d'eau de 8 mètres de haut, avec un réservoir de 5 tonnes. Le hangar de débarquement d'environ 500 m² sert aussi d'espace de pesée ainsi qu'un espace dédié à la vente d'un périmètre de 3200 m² (Cf. photo

2). Le terminal de pêche du port de San Pedro dispose également de deux chambres froides de stockage et de conservation des produits de pêche. Une fabrique de glace en paillette et en poudre (Cf. photo 3) et d'un camion isotherme.

Photo 2 : Hall de débarquement et de vente du port



Source : Yapo Chilé, avril 2026

Cependant, l'état des infrastructures et des équipements de développement demeure contrasté et ne permet pas de répondre efficacement aux exigences d'une filière halieutique moderne et compétitive. L'augmentation des débarquements et la coexistence de plusieurs usagers entraînent une saturation des espaces notamment pendant les périodes de forte activité (Cf. photo 2).

Photo 3 : La glace en paillette



Source **:** *Yapo Chilé, avril 2026*

2.2 Chaîne logistique halieutique : facteur de diversification des activités au port de San Pedro

2.2.1 Approvisionnement en produit halieutiques : point de de départ de la chaîne logistique

L'approvisionnement constitue la première étape de la chaîne logistique halieutique. La régularité des débarquements alimente les différentes activités du port et assure un approvisionnement des marchés locaux et nationaux. Une fois ce contrôle effectué, les poissons sont acheminés par des barques depuis les pirogues vers le hall de débarquement. Un tri s'effectue sur le débarcadère avant le pesage. Après le pesage, les grossistes s'approvisionnent et les produits halieutiques sont acheminés par des brouettes jusqu'au petit marché du port. À ce stade, les grossistes ont deux options : soit conserver les produits dans les chambres froides disponibles (Cf. photo 4), soit les vendre directement aux commerçants, qui se chargent à leur tour de les distribuer aux consommateurs finaux.

Photo 4 : La chambre de glace en paillette vieillissante



Source **:** *Yapo Chilé, 2026*

Ce circuit, bien que fonctionnel, reste très peu mécanisé et repose en grande partie sur des moyens rudimentaires qui limitent son efficacité. Les activités halieutiques ne se limitent pas à la simple capture du poisson. Elles génèrent autour d'elles toute une chaîne d'acteurs, de flux et d'échanges qui participent activement au dynamisme du port de San Pedro.

Les produits halieutiques débarqués au terminal de pêche de San Pedro empruntent les différents circuits de commercialisation qui partent des pêcheurs, mareyeurs, grossistes, les revendeuses, détaillants pour aboutir aux consommateurs finaux.

Pour la première étape du circuit, les pêcheurs vont à la capture du poisson dans la mer avec des pirogues monoxyles motorisées. Les pêcheurs représentent les premiers éléments dans le circuit de commercialisation des poissons. Dans la deuxième étape du circuit, il s'agit des mareyeurs, quant à eux, ils réceptionnent tous les produits halieutiques sur le débarcadère et passent au pesage (Cf. photo 5).

Photo 5 : Poissons débarqués au quai de San Pedro en attente de conservation



Source : Yapo Chilé, avril 2026

Les mareyeurs jouent le rôle d'intermédiaire central entre les pêcheurs et les consommateurs finaux. Les grossistes quant à eux récupèrent tout le stock de poissons pesés pour le vendre aux revendeuses (Cf. Figure 2).

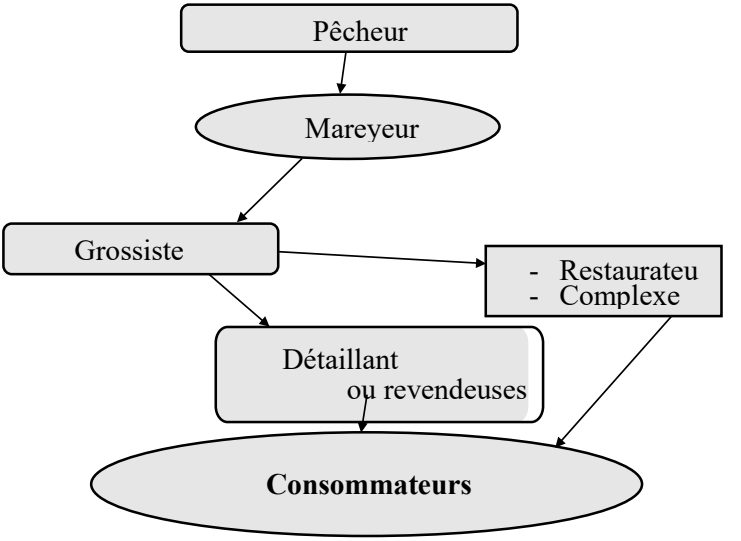
La troisième étape du circuit prend en compte les revendeuses, elles achètent les produits aux grossistes, les conservent temporairement dans les chambres froides ou les vendent directement aux détaillants. Les détaillants vendent directement aux commerçants présents au petit marché du port, qui redistribuent ensuite les produits halieutiques aux consommateurs locaux.

De manière générale, les acteurs interrogés se déclarent être satisfaits des prix de vente obtenus et reconnaissent que le port facilite leur activité commerciale (Cf. enquêtes de terrain, avril 2026). Ils soulignent cependant qu'une meilleure organisation logistique permettrait d'augmenter sensiblement leurs revenus.

À ce sujet, Traoré et Konaté (2016, p.19) affirment que l'optimisation des chaînes logistiques halieutiques contribue directement à

l'amélioration des revenus des acteurs et à la compétitivité des produits sur les marchés régionaux et internationaux. Les transformateurs contribuent à allonger la durée de conservation des stocks de poissons en recourant au fumage, au séchage ou à la congélation. Les transporteurs prennent en charge le déplacement des poissons vers les différents lieux de vente. Au bout de la chaîne, les consommateurs constituent le débouché final (Cf. Figure 2).
Comme le rappelle la FAO (2020, p. 18), ‘’la pêche artisanale maritime représente plus de 90 % des emplois dans le secteur halieutique mondial, ce qui démontre son importance économique et sociale dans les pays en voie de développement”.

Figure 2 : circuit de distribution par opérateurs des ressources halieutiques débarquées au port de San Pedro



Source : Nos enquêtes de terrain, avril

Le circuit de distribution des ressources halieutiques débarquées au port de pêche de San Pedro s’organise de manière hiérarchique et met en lumière le rôle de chaque acteur dans l’acheminement du poisson, depuis sa capture jusqu’à sa consommation finale. Dans ce

circuit, les pêcheurs représentent le premier maillon de la chaîne. Une fois le poisson débarqué, il est confié aux mareyeurs qui jouent le rôle d'intermédiaire essentiel entre la production et la distribution. Les mareyeurs approvisionnent ensuite les grossistes, qui à leurs tours orientent les produits vers deux débouchés principaux : d'un côté les restaurateurs et les complexes hôteliers, de l'autre côté les détaillants ou revendeuses.
Ces deux branchent convergent vers les consommateurs finaux, qui constituent l'aboutissement de toute la chaîne de distribution (Cf. Figure 2).

2.2.2 La Filière halieutique, un fort potentiel de diversification portuaire

Au-delà de leur rôle actuel, les activités halieutiques recèlent un potentiel de diversification important pour le port de San Pedro. Les acteurs enquêtés identifient eux-mêmes trois domaines prioritaires à développer : la transformation industrielle, le stockage frigorifique et le conditionnement des produits. Ces propositions témoignent d'une vision partagée par les professionnels du terrain : la filière peut aller bien au-delà de la simple vente de poissons frais pour devenir une véritable industrie de transformation et d'exportation à valeur ajoutée. Cette perspective s'inscrit pleinement dans ce que défend la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) (2019, p.18), qui affirme que les ports modernes ne sont plus seulement des lieux de transit mais deviennent de véritables centres logistiques intégrés, capables de soutenir une grande variété d'activités économiques. Rodrigue (2020, p.156) y ajoute, en soutenant que les ports développent de plus en plus des services à valeur ajoutée, tels que le stockage, la transformation et la distribution des produits, afin d'améliorer leur attractivité et générer de nouvelles sources de revenus. Pour le port de San Pedro, dont les activités restent fortement concentrées sur l'exportation du cacao et du bois, la filière halieutique représente une réelle opportunité de diversification, à condition que les contraintes logistiques transversales à tous les ports soient levées.

3. Discussions

3.1. Infrastructures et équipements de manutention : des contraintes majeures pour la filière halieutique

La filière halieutique a toujours fait face à des obstacles logistiques concrets. Qu'il s'agisse du manque d'équipements, de difficultés à conserver la production halieutique dans de bonnes conditions ou encore des problèmes de transport. Ces contraintes restent cumulatives et pèsent lourdement sur les revenus et la performance de l'ensemble de la filière.

Si les acteurs affirment globalement disposer du matériel nécessaire à leur activité, ils sont nombreux à souligner que ces équipements sont insuffisants ou vieillissants. Le manque d'équipements modernes notamment des moteurs plus performants, des filets de meilleure qualité et des embarcations mieux équipées, constitue l'un des premiers freins à une production halieutique plus importante. À cela s'ajoutent le coût élevé du carburant, qui pèse lourdement sur la rentabilité des sorties en mer et surtout les aléas climatiques afférentes à la marée haute et la saison pluvieuse qui perturbent régulièrement l'approvisionnement. L''insuffisance de la main d'œuvre qualifiée n'en demeure pas moins une difficulté à la modernisation de la filière. Mais la contrainte la plus structurelle reste sans doute le manque de financement. Les pêcheurs peinent à accéder au crédit, ce qui les empêche de renouveler ou d'améliorer leurs équipements. Cette contrainte maintient leurs capacités de production à un niveau limité, malgré les efforts et la régularité de leur travail.

Comme le soulignent Chauveau et Ould Ahmed Salem (2018, p.74), les acteurs de la pêche artisanale en Afrique de l'Ouest sont souvent confrontés à un accès limité aux financements et aux technologies modernes, ce qui freine considérablement le développement de leurs activités et de la filière.

3.2. Défis relatifs au stockage de la production halieutique

La conservation des produits constitue l'un des maillons les plus fragiles de la chaîne logistique halieutique. Bien que les acteurs

aient recours à plusieurs méthodes : usage de la glace, chambre froide, séchage et fumage, les capacités de stockage disponibles restent très largement inférieures aux besoins réels (C. N. Yapo 2022, p. 214). Avec seulement deux chambres froides opérationnelles pour l'ensemble du terminal, le port de pêche de San Pedro est manifestement incapable d'absorber les volumes de poissons débarqués quotidiennement. Cette insuffisance a des conséquences directes, notamment une partie des produits se détériore avant même d'atteindre les marchés, donnant naissance à ce que les revendeuses appellent localement « adjouévan », du poisson avarié, salinisé et séché, qui représente des pertes économiques considérables pour les grossistes et les commerçants. Lubbers et Van der Vorst (2011, p. 27) rappellent à ce sujet que l'insuffisance des infrastructures frigorifiques dans les pays en voie de développement constitue l'une des principales causes des pertes post-capture dans les filières halieutiques.

3.3 Contraintes liées au transport et à la distribution des produits halieutiques

Le transport constitue l'une des contraintes majeures dans la distribution des produits halieutiques. Les acteurs signalent des difficultés sur plusieurs fronts (Cf. nos enquêtes de terrain, avril 2026), ce sont : le coût élevé du transport, le mauvais état des voies desservant le port, la durée de transit souvent trop long et surtout, l'utilisation généralisée de véhicules non adaptés au transport de produits halieutiques frais.

En l'absence de camions frigorifiques, les produits halieutiques sont fréquemment acheminés dans des véhicules non adaptés communément appelés ‘’wôrô-wôrô’’, dépourvus de tout équipement de conservation. Cette pratique affecte directement la qualité des produits (C. N. Yapo,2022, p. 231), ce qui conditionne l'approvisionnement en produits frais des marchés locaux. Les facteurs liés à la distance entre le port et les zones de consommation, le manque de moyens de transport adaptés et le coût du transport, créent un ‘’goulet d'étranglement’’ pénalisant l'ensemble de la filière. Coulibaly et Diallo (2019, p.89) confirment que ces conditions augmentent les risques de détérioration des

produits, entraînant des pertes économiques importantes pour les différents acteurs.

À ce sujet, la Banque Mondiale (2019, p.34) souligne que les déficiences infrastructurelles constituent l'un des principaux obstacles au développement des chaînes logistiques halieutiques en Afrique subsaharienne.

Face à l'ensemble des contraintes identifiées, les acteurs de terrain et la littérature afférente, convergent ensemble vers plusieurs axes d'amélioration prioritaires. En matière d'équipements et de financement, il serait nécessaire selon eux d'investir dans des équipements de pêche plus modernes avec des moteurs d'embarcations mieux équipées et plus performantes, des filets adaptés et de qualité, la mise en place de mécanismes de financement en adéquation avec les besoins spécifiques des professionnels de la pêche, tels que des crédits à taux réduit, des fonds d'appui sectoriels et des programmes de microfinance destinés aux petits pêcheurs.

Pour ce qui concerne la conservation, la construction de nouvelles chambres froides et l'augmentation des capacités frigorifiques existantes s'imposent comme une priorité absolue aux fins de réduire les pertes post-capture et améliorer la qualité des produits destinés à la commercialisation. Pour le transport, la réhabilitation des voies desservant le port, la subvention à l'acquisition de véhicules frigorifiques adaptés et la mise en place d'une politique de réduction des coûts de transport, permettraient de fluidifier la chaîne d'approvisionnement et de préserver la qualité des produits halieutiques tout au long du circuit de production et de commercialisation.

Enfin, au niveau organisationnel, le renforcement des structures professionnelles existantes comme les coopératives de pêche, la création de groupements d'intérêt économique entre pêcheurs, mareyeurs et transporteurs, constituent les leviers les plus structurants pour faire de la filière halieutique un véritable moteur de diversification dans un port, à l'image du port de pêche de San Pedro. Il faudra y ajouter le développement d'activités à valeur ajoutée, notamment la transformation industrielle, le conditionnement et l'exportation des produits halieutiques dans de meilleures conditions. Ces recommandations rejoignent celles de

Koffi et Kouassi (2021, p. 67), pour qui, la modernisation des infrastructures liées à la logistique halieutique et la valorisation des produits par la transformation industrielle, sont des maillons essentiels pouvant améliorer la compétitivité des acteurs sur les marchés locaux et internationaux.

Conclusion

En définitive, l'étude intitulée « La logistique halieutique comme levier de diversification des activités du port de San Pedro » présente certes une filière halieutique structurée, mais dominé par des activités aussi diversifiées que complémentaires. L'organisation de cette filière repose sur un ensemble d'acteurs dont les activités sont interdépendantes et structurent la circulation des produits de la pêche, depuis le débarquement jusqu'à leur mise sur le marché.

Ces activités s'organisent autour de plusieurs maillons de la chaîne de valeurs des produits de la pêche. Elles font appel à des infrastructures et des équipements modernes. Aussi ces infrastructures et équipements représentent-ils un maillon essentiel de la chaîne logistique, qui assure toutes les opérations de pêche, notamment le débarquement, la manutention, la conservation et la distribution des produits halieutiques. Le circuit de distribution des ressources est organisé de manière hiérarchique et met en lumière le rôle de chaque acteur.

Nonobstant, cette organisation, la filière halieutique au port de San Pedro fait face à des obstacles logistiques concrets à travers le manque d'équipements, des difficultés à conserver la production halieutique et les problèmes de transport. Ces contraintes restent cumulatives et pèsent lourdement sur les revenus et la performance de l'ensemble de la filière.

Aussi des défis relatifs au stockage, la conservation, l'état des voies, la durée de transit et le coût élevé du transport de la production halieutique, constituent-ils les maillons de fragilité de toute la chaîne logistique.

Ces contraintes, bien que réelles, ne sont pas insurmontables. Le port de San Pedro dispose des ressources naturelles et humaines nécessaires pour faire de la logistique halieutique un véritable levier

de diversification de ses activités. Il convient désormais de créer les conditions idoines liées aux investissements, à l'organisation collective et à la modernisation des infrastructures, pour que ce potentiel se transforme en un levier du développement durable, au bénéfice de toute la filière halieutique et des populations consommatrices.

Références bibliographiques

AKA Koffi Sosthène, N'CHO Amalatchy Jacqueline, KOUMAN Koffi Mouroufié, 2019. La contribution du port de pêche à la dynamique de la distribution spatiale des ressources halieutiques à Abidjan. In European Scientific Journal, Décembre 2019, Esj December Edition, Kaconi, pp.305-320.

BANQUE MONDIALE, 2019. *Rapport sur le développement des infrastructures en Afrique subsaharienne*, Rapport No WPS4712, Genève.

CHAUVEAU Jean-Pierre, OULAD Ahmed Salem, 2018. Les acteurs de la pêche artisanale en Afrique de l'Ouest face aux contraintes de modernisation. In Revue de Géographie Tropicale, Décembre 2018, pp.68-85.

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT (CNUCED), 2019. *Rapport sur le développement des ports et la diversification des activités portuaires*, Genève.

COULIBALY Amadou et DIALLO Mamadou, 2019. Les filières halieutiques en Côte d'Ivoire : contraintes logistiques et perspectives de développement. In African Journal of Economics, volume 7, janvier 2019, pp. 80-98.

DIOP Moussa, 2021.vL'importance de la chaîne du froid dans la conservation des produits halieutiques en Afrique subsaharienne. In Revue Africaine des Sciences Halieutiques, volume 3, janvier 2021, pp.15-29.

FAO, 2022. *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture* , rappel annuel, Rome.

KOFFI Kouassi et KOUASSI Ama, 2021. Modernisation des infrastructures logistiques et valorisation des produits halieutiques : le

cas du port de San Pedro. In Revue Ivoirienne de Logistique, volume 4, février 2021, pp.60-75.

KOFFI Sialou Blandine, 2019. *Organisation civile et insatisfaction de la fluidité routière : cas de la MCRCI (Mutuelle des Chauffeurs Roulant de Côte d'Ivoire) dans la commune de Yopougon* , Université Félix Houphouët-Boigny, UFR des Sciences de l'Homme et de la Société, Master 2, option : Sociologie de l'économie et de l'emploi, 87 p.

LIHOUSSOU Messan, 2018. Infrastructures logistiques et compétitivité des ports africains. In Revue de Logistique et Transport, Volume 6, février 2018, pp. 33-50.

LUBBERS Carolien et VORST Van Der Jack, 2011**.** Cold chain management and post-harvest losses in developing countries. In International Journal of Logistics Management, janvier 2011, pp. 20-35.

NGUEMA Aristide, 2019. Diversification des activités portuaires et développement économique local en Afrique. In Revue Africaine d'Économie et de Gestion, volume 8, mars 2019, pp.12-28.

NOTTEBOOM Theo.et RODRIGUE Jean-Pierre, 2005. *Port Régionalisation : vers une Nouvelle phase dans le port Développement, politique maritime et Management*, Février 2007, pp. 297-313

MARTIN Christopher, 2016. *Logistics and Supply Chain Management*, 5ème Edition, berilustrasi, 325 p.

MINISTÈRE DES RESSOURCES ANIMALES ET HALIEUTIQUES (MIRAH), 2023. *Rapport annuel sur les activités halieutiques en Côte d'Ivoire*, Abidjan, 22 p.

PORT AUTONOME DE SAN PEDRO (PASP), 2022. *Rapport annuel 2021*, San Pedro, 54 p.

PORT AUTONOME DE SAN PEDRO (PASP), 2023. *Rapport annuel 2023*, San Pedro, 57 p.

RODRIGUE Jean-Pierre et NOTTEBOOM Theo, 2015. The geography of transport systems and port logistics. In Journal of Transport Geography, janvier 2015, pp. 210-225.

STECK Benjamin, 2015. Introduction à l'Afrique des ports et des corridors : comment formuler l'interaction entre logistique et développement. In Cahiers de géographie du Québec, Volume 59, numéro 168, décembre 2015, pp. 447- 467

YAPO Chilé Nadège, KOUMAN Koffi Mouroufié et KOFFIÉ-BIKPO Céline Yolande, 2021. Impact spatial et socio-économique de la pêche dans la sous-préfecture de Gnamangui : une activité boostée par l'avènement du récent barrage de Soubré dans le Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire. In Géo vision, Revue du Laboratoire Africain de Démographie et des Dynamiques Spatiales, Département de Géographie, Université Alassane Ouattara, Numéro spécial 005, août 2021, p. 227- 239.

YAPO Chilé Nadège, 2022. *Influence du barrage hydroélectrique de Soubré sur les activités halieutiques dans la région de la Nawa*, Thèse unique de doctorat de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan, 277 p.

YAO Kouassi Richmond, 2019. *Stratégies d'appropriation des logements sociaux face aux modalités institutionnelles : cas de la cité OPES 1 de Bingerville*, Mémoire Master, Université Félix Houphouët Boigny, Institut d'Ethnosociologie, Abidjan, 101 p.