

# Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes



# RIGES

[www.riges-uao.net](http://www.riges-uao.net)

**ISSN-L: 2521-2125**

**ISSN-P: 3006-8541**

**Numéro 18**

**Juin 2025**



Publiée par le Département de Géographie de l'Université Alassane OUATTARA de Bouaké

# INDEXATIONS INTERNATIONALES



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

**Impact Factor: 1,3**

## SJIF Impact Factor

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

**Impact Factor: 8,333 (2025)**

**Impact Factor: 7,924 (2024)**

**Impact Factor: 6,785 (2023)**

**Impact Factor: 4,908 (2022)**

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

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

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

## ADMINISTRATION DE LA REVUE

### *Direction*

**Arsène DJAKO**, Professeur Titulaire à l'Université Alassane OUATTARA (UAO)

### *Secrétariat de rédaction*

- **Joseph P. ASSI-KAUDJHIS**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Konan KOUASSI**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Dhédé Paul Eric KOUAME**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Yao Jean-Aimé ASSUE**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Zamblé Armand TRA BI**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Kouakou Hermann Michel KANGA**, Maître de Conférences à l'UAO

### *Comité scientifique*

- **HAUHOUOT Asseypo Antoine**, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **ALOKO N'Guessan Jérôme**, Directeur de Recherches, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **BOKO Michel**, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Benin)
- **ANOH Kouassi Paul**, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **MOTCHO Kokou Henri**, Professeur Titulaire, Université de Zinder (Niger)
- **DIOP Amadou**, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **SOW Amadou Abdoul**, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **DIOP Oumar**, Professeur Titulaire, Université Gaston Berger Saint-Louis (Sénégal)
- **WAKPONOU Anselme**, Professeur HDR, Université de N'Gaoundéré (Cameroun)
- **SOKEMAWU Koudzo**, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **HECTHELI Follygan**, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **KADOUZA Padabô**, Professeur Titulaire, Université de Kara (Togo)
- **GIBIGAYE Moussa**, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)

## **EDITORIAL**

La création de RIGES résulte de l'engagement scientifique du Département de Géographie de l'Université Alassane Ouattara à contribuer à la diffusion des savoirs scientifiques. RIGES est une revue généraliste de Géographie dont l'objectif est de contribuer à éclairer la complexité des mutations en cours issues des désorganisations structurelles et fonctionnelles des espaces produits. La revue maintient sa ferme volonté de mutualiser des savoirs venus d'horizons divers, dans un esprit d'échange, pour mieux mettre en discussion les problèmes actuels ou émergents du monde contemporain afin d'en éclairer les enjeux cruciaux. Les enjeux climatiques, la gestion de l'eau, la production agricole, la sécurité alimentaire, l'accès aux soins de santé ont fait l'objet d'analyse dans ce présent numéro. RIGES réaffirme sa ferme volonté d'être au service des enseignants-chercheurs, chercheurs et étudiants qui s'intéressent aux enjeux, défis et perspectives des mutations de l'espace produit, construit, façonné en tant qu'objet de recherche. A cet effet, RIGES accueillera toutes les contributions sur les thématiques liées à la pensée géographique dans cette globalisation et mondialisation des problèmes qui appellent la rencontre du travail de la pensée prospective et de la solidarité des peuples.

**Secrétariat de rédaction  
KOUASSI Konan**

## **COMITE DE LECTURE**

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

## Sommaire

<p><b>Kouamé Firmin KOSSONOU, Akoua Assunta ADAYÉ, Kiyofolo Hyacinthe KONÉ</b></p> <p><i>Adaptations des riziculteurs face aux contraintes agricoles dans la région de l'Agnéby-Tiassa (sud de la Côte d'Ivoire)</i></p>	9
<p><b>HASSANE KAKA Ibrahim</b></p> <p><i>Contribution de la géomatique dans la résolution des problèmes d'inondation dans la ville de Tahoua, Niger</i></p>	32
<p><b>Cheldon-Rech NKALA-KOUTIA, Guerchinie Vardhelle E. NKOUNKOU, Christ Charel NZIHOU-TSIMBA</b></p> <p><i>Technologies de l'environnement : cartographie des têtes d'érosion et analyse de l'efficacité des méthodes antiérosives face aux risques environnementaux dans le quartier Nkombo à Brazzaville (R. Congo)</i></p>	53
<p><b>Thomas Mathieu DIABIA</b></p> <p><i>Disponibilité en eau potable et observation de l'hygiène des mains dans la ville de Bouaflé (Centre-ouest de la Côte d'Ivoire)</i></p>	77
<p><b>Abdoul Aziz DOUBLA 1</b></p> <p><i>Migrations hydriques et gestion collective des eaux souterraines, une crise cachée dans le bassin versant du Mayo-Tsanaga (Extrême-Nord Cameroun)</i></p>	93
<p><b>BALOUBI Makodjami David</b></p> <p><i>Gouvernance du foncier urbain à Akpro-Misséré (Sud-Est du Bénin) : enjeux et perspectives</i></p>	118
<p><b>KOUA-OBA Jovial</b></p> <p><i>Condition de vie et résilience des étudiants migrants à Brazzaville</i></p>	136
<p><b>Labaly TOURE, Moussa SOW, KOFFI Yéboué Stéphane Koissy, Mouhamadou Lamine Diallo</b></p> <p><i>Analyse spatiale de la typologie et des modes de résolution des conflits fonciers dans les régions de Kaolack et Kaffrine (Centre du Sénégal)</i></p>	153
<p><b>KONÉ Diaba, ZUO Estelle épouse DIATE, KOFFI Brou Émile</b></p> <p><i>Problématique d'accès aux structures sanitaires publiques dans l'espace rural et urbain de la sous-préfecture de Bouaké (Centre, Côte d'Ivoire)</i></p>	172

<b>Assane DEME, Frédéric BATIONO,</b> <i>L'exploitation des périmètres maraîchers dans la commune de Tenado au Burkina Faso : entre contraintes de gestion de l'eau et stratégies d'adaptations des usagers</i>	189
<b>Konan Norbert KOFFI, Affoué Sonya ALLA, Tchan André DOHO BI</b> <i>Aménagement des périphéries urbaines et déterminants de l'insuffisance des infrastructures et équipements de base à Katiola (Centre-Nord Côte d'Ivoire)</i>	210
<b>SIP Sié Jean Pierre</b> <i>Les enjeux de la décentralisation en Côte d'Ivoire : Quelle stratégie de gestion des problèmes environnementaux par les autorités municipales de la ville de Bouna ?</i>	228
<b>DONFACK Olivier</b> <i>Résilience énergétique et autonomie locale : le recours au solaire comme stratégie d'adaptation dans la ville de Bafoussam (Ouest-Cameroun)</i>	243
<b>BAKANA Adachi Larissa</b> <i>Mode de vie et santé des enfants en milieu défavorisé : cas des quartiers Case- Barnier, Itsali, Massina et Moutabala de l'arrondissement 7 Mfilou en république du Congo</i>	263
<b>BROU Hokouassi Kouassi Juste</b> <i>Les bâtiments logistiques dans la structuration spatiale en zone portuaire à Abidjan</i>	277
<b>AUBIN BEFRUDE SESSOMISSOU ADJAKIDJE, GBODJA HOUEHANOU FRANÇOIS GBESSO, SEDAMI IGOR ARMAND YEVIDE, GILDAS N'DIKOU IDAKOU, CAROLLE AVOCEVOU-AYISSO, ADANDE BELARMAIN FANDOHAN</b> <i>Connaissances et perceptions des populations locales sur les usages, la valorisation et l'introduction de <i>Ritchiea capparoides</i> (andrews) britten dans les espaces verts urbains au Bénin</i>	301
<b>DJENAISSSEM NAMARDE Thierry, AHOLOU Coffi Cyprien, NYONKWE NGO NDJEM Marie Louise Simone, ALLARANE Ndonaye</b> <i>Analyse de l'habitat dégradé dans les quartiers anciens d'Aného au Togo</i>	320
<b>BOKO Nouvêwa Patrice Maximilien, GOLO BANDZOUZI Alphonse Cédrique Bienvenu, DARE Gamba Nana, VISSIN Expédit W., HOUSSOU Christophe Sègbè, BŁAŚEJCZYK Krzysztof</b> <i>Evaluation de l'impact du bioclimat humain sur la prévalence des maladies diarrhéiques chez les enfants de 0 à 5 ans à Godomey (Abomey-Calavi, Bénin)</i>	341
<b>BOULY SANE, Tidiane SANE, Cheikh FAYE</b> <i>Potentiel hydrique et usages de la ressource en eau dans le bassin-versant d'Agnak (Basse Casamance méridionale, Sénégal)</i>	359

<p><b>ATOUNGA Macy Rick, PAKA Etienne, BERTON-OFOUEME Yolande</b></p> <p><i>Vendeurs et consommateurs des médicaments de la rue dans l'arrondissement 9 Djiri (Brazzaville, République du Congo)</i></p>	375
<p><b>SANGARÉ Nouhoun, GBOCHO Yapo Antoine, AFFORO Guy Matthieu Ettien</b></p> <p><i>Implications socio-économiques et spatiales du déploiement de la SOTRA dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire)</i></p>	396
<p><b>Robert NGOMEKA, Clémence DITENGO, Dyvin Gloire Horis NKODIA</b></p> <p><i>Les déterminants d'occupation des zones à risques dans l'Arrondissement 7 Mfilou-ngamaba à Brazzaville (République du Congo)</i></p>	416
<p><b>KRAMO Yao Valère</b></p> <p><i>Analyse des facteurs incitatifs et répulsifs de recours aux centres de sante conventionnels dans la ville de Katiola (Centre Nord de la Côte d'Ivoire)</i></p>	430
<p><b>KOUTCHICO Patrice, GBENOU Pascal</b></p> <p><i>Les systèmes alimentaires territorialisés : une alternative durable aux systèmes agroindustriels ?</i></p>	452
<p><b>KOUASSI Charles Aimé, KOUAKOU Kouakou Philipps, KAMBIRE Bèbè</b></p> <p><i>Impacts environnementaux du fumage de poissons sur le front lagunaire Ebrié d'Abobo-Doumé (Abidjan, Côte d'Ivoire)</i></p>	468
<p><b>Florence BEIBRO AKA, SILUÉ Tangologo, YAPO Florence</b></p> <p><i>Le commerce des vivriers dans les petits marchés et l'autonomisation des femmes dans la ville de Korhogo</i></p>	491
<p><b>MIFOUNDU Jean Bruno, OKOUYA Claver Clotaire</b></p> <p><i>La précarité dans le quartier périphérique de Simba-pelle à Talangai-Brazzaville (République du Congo)</i></p>	506
<p><b>LINGUIONO Chelmyh Duplosin</b></p> <p><i>Commercialisation des poissons d'eau-douce frais par les commerçants détaillants sur le marché dédragage à Brazzaville (République du Congo)</i></p>	520
<p><b>Salé ABOU, Yakouba OUMAROU</b></p> <p><i>Déterminants de l'adoption des variétés de cultures résistantes à la sécheresse dans la région semi-aride de Kibwezi au Kenya</i></p>	538
<p><b>KOUAKOU Kan Rodrigue, TRA Bi Zamble Armand, DEMBELE Malimata</b></p> <p><i>Systèmes de culture du palmier à huile et de l'hévéa et transformation du paysage dans les départements de Bongouanou et d'Arrah (Centre-Est de la Côte d'Ivoire)</i></p>	555

<b>Tcheutchoua Tchendji Céline, Mediebou Chindji</b> <i>Dynamiques urbaines et mutations socio-spatiales dans la ville de Bafoussam-Cameroun</i>	568
<b>KOFFI Guy Roger Yoboué</b> <i>Femme et vivrier dans un contexte de redynamisation de l'économie des ménages ruraux dans la sous-préfecture de Katiola</i>	583
<b>Kanga Konan Victorien</b> <i>Le port d'Abidjan, un Hub port sur la Côte Ouest Africaine ?</i>	597
<b>KONE Tanyo Boniface, AYEMOU Anvo Pierre, APPIA Épse Niangoran Edith Adjo, KOUASSI Kouamé Sylvestre</b> <i>Quartiers périphériques à Bouaké (Côte d'Ivoire) : entre difficultés d'assainissement et risques environnementaux et sanitaires, cas du quartier Maroc</i>	615
<b>DOLLOU Andréa Cyrielle Blailatien, DIARRASSOUBA Bazoumana</b> <i>Les centres de santé de la ville de Yamoussoukro sous l'emprise d'une gestion mitigée des déchets biomédicaux</i>	628
<b>BRISSY Olga Adeline, KOUASSI Yao Privat, OURA Ahou Tatiana, KOUASSI Konan</b> <i>Malnutrition chez les enfants de moins de 5 ans et résilience des mères dans le District Sanitaire de Bouaké Nord-Est (Centre, Côte d'Ivoire) dans un contexte de reconstruction post-crise</i>	644
<b>Banto Fernand PEYENA, Yéboué Koissy Stéphane KOFFI, Joseph P. ASSI-KAUDJHIS</b> <i>Filière manioc et autonomisation économique des femmes dans les villages de la sous-préfecture d'Adiaké</i>	658
<b>Djiby SOW, Dimitri Samuel ADJONOHON, Tatiana MBENGUE, Cheikh Samba WADE, Madoune Robert SEYE, Derguène MBAYE, Moussa DIALLO, Lamine NDIAYE Pablo De ROULET, Jean Claude MUNYAGUA, Jérôme CHENAL</b> <i>Jeunes et fractures numériques à Saint-Louis (Sénégal) : entre inégalités territoriales, vulnérabilités sociales et dynamiques d'adaptation</i>	677
<b>Jean SODJI, Pierre OUASSA, Renaud Jean-Eudes Tundé MITCHOZOUNOU, Euloge OGOUWALE</b> <i>Vulnérabilité de l'agriculture paysanne face aux évènements hydro-climatiques dans la commune de Bonou au sud du Bénin (Afrique de l'Ouest)</i>	691
<b>Louis G. SOHE, Euloge OGOUWALE, Placide CLEDJO</b> <i>Régime hydrologique et processus d'eutrophisation de l'écosystème aquatique du lac Nokoué au sud du Bénin</i>	715
<b>OKA Koffi Blaise</b> <i>Prévalence du paludisme chez les exploitants de bas-fonds à Tiémékro (Centre-Est, Côte d'Ivoire)</i>	732

## **LE PORT D'ABIDJAN, UN HUB PORT SUR LA COTE OUEST AFRICAINE ?**

**Kanga Konan Victorien**, Maître-Assistant,  
IGT/Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan

**E-mail :** Konanvicky07@gmail.com

*(Reçu le 26 mars 2025 ; Révisé le 30 Avril 2025 ; Accepté le 29 Mai 2025)*

### **Résumé**

Le hub maritime est un grand port doté d'un terminal à conteneurs et d'équipements logistiques qui par sa position stratégique sert de centre ou noyau d'acheminement des marchandises vers les petits ports incapables d'accueillir des navires géants. C'est donc une plateforme portuaire de transbordement ou encore un port pivot qui sert de centre d'éclatement et où s'organisent les correspondances des marchandises en général conteneurisées. Le port d'Abidjan à l'instar des ports de la Côte Ouest Africaine (COA) ambitionne de se positionner comme un hub sous-régional mais se heurte à une rude concurrence des ports de cette même rangée océanique. Toutefois, cette vision étant un challenge pour le port d'Abidjan, les autorités portuaires ont mis l'accent sur les dispositions d'ordres internes et externes. L'objectif de cette contribution est de montrer les réalités du port d'Abidjan et les possibilités d'une marche vers un hub port. La méthodologie adoptée tourne autour de la recherche documentaire, les observations sur le terrain, les enquêtes par questionnaires, les entretiens et interviews de groupe (le focus group). Les résultats montrent que le port d'Abidjan présente de bonnes dispositions pour se présenter comme un futur hub sous régional. Ce sont entre autre la position géographique stratégique, les caractéristiques actuelles du port en court d'évolution et de modernisation, la recherche de partenaires extérieurs et la présence de groupes globaux à l'attente des autorités portuaires. L'ensemble de tous ces facteurs constituent des éléments primordiaux pour une marche vers un hub sous-régional.

**Mots clés :** Côte, Ouest Africaine, Abidjan, Hub, port

## **THE PORT OF ABIDJAN, A HUB ON THE WEST AFRICAN COAST ?**

### **Abstract**

The maritime hub is a large port equipped with a container terminal and logistics equipment which, due to its strategic position, serves as a center or hub for the routing of goods to small ports unable to accommodate giant ships. It is therefore a transshipment port platform or a hub port that serves as a distribution center and where the connections of goods, generally containerized, are organized. The port of Abidjan, like the ports of the West African Coast (COA), aims to position itself as a sub-regional hub, but faces stiff competition from ports in the same oceanic row. However, this vision is a challenge for the port of Abidjan, the port authorities have focused on the internal and external arrangements. The objective of this contribution

is to show the realities of the port of Abidjan and the possibilities of a march towards a hub port. The methodology adopted revolves around documentary research, field observations, surveys by questionnaires, interviews and focus group interviews. The results show that the port of Abidjan is well positioned to present itself as a future sub-regional hub, the strategic geographical position and the current characteristics of the port which are undergoing evolution and modernization, the search for external partners and the presence of global groups are the expectations of the port authorities. All these factors are essential elements for a move towards a sub-regional hub.

**Keywords:** Coast, West African, Abidjan, Hub, port

## **Introduction**

Plusieurs générations de ports se sont succédés depuis des années dans l'optique de garantir un meilleur service aux navires et aux marchandises qui y transitent. Les ports en s'améliorant ont connu des évolutions majeures. Que sont les activités, les rapports entre les différents acteurs, les relations avec l'environnement micro et macro, des techniques et technologies. Ainsi, trois générations de ports apparaissent. Pour la première génération jusqu'aux années soixante, il y avait essentiellement des interfaces entre le maillon terrestre et le maillon maritime avec pour activités le chargement et déchargement des navires, le stockage et la livraison des marchandises (A.MARCADON 2003 , p 32 ; PAA 2016 , p 12). En ce qui concerne la seconde génération de ports, les autorités de tutelle et les prestataires de services portuaires ont une approche globale des fonctions du port. Les ports sont non seulement des centres de transport mais aussi des centres industriels et commerciaux. On les appelle ports industrialisés et sont apparus au cours des années soixante-dix (J. CHARLIER 1979 , p 42). Quant aux ports de troisième génération, ils apparaissent dans les années quatre-vingt en raison de l'extension au niveau mondial de la conteneurisation et l'intermodalisme conjuguée aux exigences croissantes du commerce international. Les ports se sont transformés en centres de transport intégré et en plateformes logistiques du commerce international ayant des activités et services spécialisés, flexibles et intégrés (A.FREMONT, 2005, p 24) et aussi (B.STECK, 2015 , p 37) . Les Hubs ports en perspectives se profilent à l'ombre d'une quatrième génération de ports, celles des ports -réseaux qui sont gérés par un puissant opérateur global (J.DEBRI , 2005, p 42). Ce qui signifie que le port s'insère dans un système multi portuaire avec pour stratégie l'internationalisation et la diversification des partenaires. Ils offrent des prestations logistiques élaborées pour les chargeurs et leurs zones d'influence est à l'échelle mondiale avec des accords entre les places portuaires.

Pour faire face à la concurrence, les ports Africains ont connu une croissance rapide du trafic au cours des dix dernières années de plus de 12% (A.YANN, 2016, p 36), particulièrement ceux de l'Afrique de l'Ouest qui ont suivi plusieurs étapes d'évolutions. Par ailleurs, un secteur des transports maritime efficace est indispensable

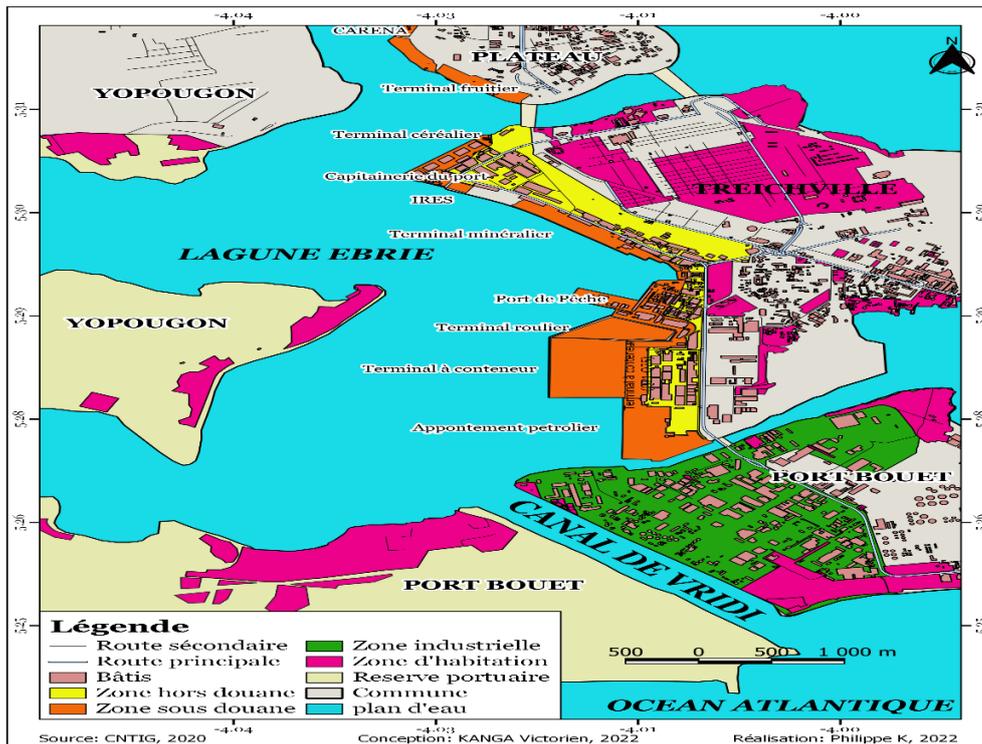
à l'accroissement des échanges en Afrique de l'Ouest. Car, il constitue la voie d'accès aux nouveaux marchés et aux nouvelles opportunités de la chaîne logistique impulsé par les exportations. Cependant, avec ces évolutions les ports de l'Afrique de l'ouest restent toujours en marge de plusieurs tendances mondiales (V.KANGA, 2021, p 25). Une chose est d'assurer une meilleure desserte régionale, encore mieux c'est d'entrer dans les compétitions portuaires internationales. C'est raison pour laquelle, les ports de la côte ouest Africaine (Abidjan, Dakar, Lomé, Accra, Cotonou, Lagos) songent à des réformes. Le Port Autonome d'Abidjan n'est pas en reste de cette réalité, il vise à augmenter la capacité d'accueil des navires, à améliorer les prestations portuaires ainsi que la sécurité portuaire. Au regard des constatations qui imposent un fonctionnement très concurrentiel et hiérarchisé entre les ports de la côte ouest Africaine, l'interrogation principale est la suivante : Le port d'Abidjan peut-il se présenter comme un hub sur la Côte Ouest Africaine ? Cette interrogation suscite des questions secondaires à savoir : Quelles sont les conditions d'un hub port ? Quelles sont les réalités du port d'Abidjan ? Quelles sont les perspectives d'une marche vers un hub pour le port d'Abidjan ? L'objectif de cette étude est de montrer les actions entreprises par les autorités portuaires pour une marche vers un hub port.

## **1. Méthodes et matériels**

### ***1.1 Présentation de la zone d'étude***

Situé dans la partie australe de la ville d'Abidjan, le domaine du port d'Abidjan est vaste et s'étend sur plusieurs hectares. Il est à cheval sur trois communes d'Abidjan, en l'occurrence Treichville, Plateau et Port-Bouët (figure1). L'espace portuaire comprend au total 1860 ha de domaine terrestre et de plan d'eau répartis comme suit 860 ha de domaine terrestre et 1000 ha de plan d'eau. En plus de cet espace, le port d'Abidjan s'étend également sur 15 ha d'entrepôts de stockage couverts, de 35 ha de terre-plein, six km de quais (7 à 11,5 m de tirant d'eau) et six terminaux spécialisés (à conteneurs, fruitier, minéralier, pétrolier, de bois et de pêche). Tout cet espace est divisé en trois zones spécifiques : la zone sous douane, la zone hors douane et les réserves foncières du port. L'espace sous douane a une superficie globale de 651000 m<sup>2</sup> d'espace exploitable et se compose de magasins cales, de terre-pleins, d'espaces banalisés et de terminaux spécialisés. Dans cette partie, on trouve également des quais polyvalents (quais Nord, quai Ouest et quai Sud). Quant à l'espace hors douane, il se compose de terrains, d'installations et d'infrastructures socioéconomiques (parking pour camions, espaces de restauration communautaire, etc). On y trouve la zone des entrepôts, le port de pêche, la digue de Vridi. Ces installations constituent le socle du développement des activités au port d'Abidjan. La figure 1 présente ce domaine portuaire.

Figure 1 : Une vue du domaine portuaire d'Abidjan



Cette figure présente le domaine portuaire d'Abidjan avec toutes ses composantes majeures. Ce sont, les zones sous douane et hors douane, l'espace industriel, les réserves foncières destinées à la future extension du port.

## 1. 2. Méthodologie

La méthodologie utilisée tourne autour de la recherche bibliographique, la recherche sur internet, les interviews, les enquêtes par questionnaires, l'observation sur le terrain, le focus groupe discussion. La recherche documentaire a été effectuée dans les bibliothèques de l'Institut de Géographie Tropicale (IGT), l'Institut de Recherche pour le Développement (IRD), du centre de documentation du Port Autonome d'Abidjan (PAA). Les documents consultés sont entre autres les thèses, les mémoires, les rapports qui mettent en exergue la course à la modernisation des installations portuaires sur la COA. Les sources consultées sur le réseau internet ont permis d'obtenir des informations diverses sur les hubs portuaires. Ces informations sont notamment les caractéristiques et les critères de classement des hubs.

En ce qui concerne l'enquête de terrain pour cette étude, elle a porté sur les activités et les entreprises portuaires, les zones de construction de nouvelles infrastructures et super structures dans le port et autour du port. Au total, ce sont dix sites visités. Ce sont également quinze entreprises intervenantes dans les échanges portuaires et l'import-export qui ont été visités. Enfin, deux cents quinze personnes toutes activités

confondues ont été interrogés au cours de notre enquête selon leur disponibilité et les facilités à nous accorder.

Par ailleurs, l'enquête par questionnaire s'est faite avec les chefs d'équipes des travaux au port à partir de fiches d'enquête. Egalement un questionnaire est adressé aux travailleurs des sociétés dans le port et aux alentours. Ce qui a permis de recueillir des données sur le statut des travailleurs et l'évolution des différents travaux de modernisation.

En outre, les entretiens ont permis le recueil de données auprès de certains responsables d'entreprises en zone portuaire. Il s'agit du Directeur des Opérations du port, du Directeur technique chargé des projets de construction des terminaux au port d'Abidjan, des Directeurs de SIMAT, CMA CGM, MSC, MAERK et du sous-Directeur de BOLLORE (Ces entreprises sont transporteurs maritimes). Cette étape a permis de voir l'implication de ces entreprises dans le port d'Abidjan dans sa marche vers un hub leader de la COA.

Au niveau de l'interview de groupe ou focus group discussion, il y a eu des échanges avec les travailleurs au port d'Abidjan (les temporaires, contractuels, les agents de maîtrise, les cadres). Les professionnels ciblés étaient donc les manutentionnaires, les transitaires, les consignataires, les logisticiens, les agents maritimes. Le débat était sur les opportunités du port d'Abidjan à être compétitif et les appréciations sur les nouveaux équipements et infrastructures portuaires.

Les instruments et matériels de travail utilisés sont : un bloc-notes et un appareil photographique pour les prises de vue, un GPS pour la géolocalisation.

Divers logiciels ont été utilisés: Microsoft Excel pour les tableaux et graphiques, Publisher Manager pour le traitement des photographies, Microsoft Word pour le traitement de texte et Arc GIS pour la confection des cartes.

Toute cette méthodologie nous a permis de présenter les résultats suivants.

## **2. Résultats**

### ***2.1 Les conditionnalités présentées par un Hub port***

Plusieurs facteurs conditionnent la présence d'un hub dans l'économie maritime globalisée. Ce sont entre autres : le rôle dans le commandement des chaînes logistiques, la concentration des équipements et les intersections de réseaux, jouer au moins deux fonctions de port, bénéficier d'une position géographique stratégique et une évolution technique.

Dans le premier cas, il permet l'échange des marchandises des hommes, des capitaux et des informations qui prennent une importance grandissante en raison de leur concentration en des nœuds intournables. Ensuite, la présence d'équipement de

dernières générations et la connections aux différents réseaux et lignes maritime attirent les richesses. Ces réseaux qui se sont développés suite à la généralisation de la conteneurisation impliquent les compagnies de lignes régulières et les opérateurs de terminaux mettant en place une organisation qui modifie la fonction des ports. Par ailleurs, un Hub port doit pouvoir s'inscrire entre autre comme outil de desserte des territoires intérieurs (arrière-pays) et nœud de redistribution au sein des rangées portuaire (le transbordement). En outre, En tant que centre d'éclatement, un port Hub doit être le carrefour du réseau maritime dont il est le leader. Il est le point essentiel de routes maritimes où se fait le transbordement du fret. C'est un port à grande capacité, c'est-à-dire capable d'accueillir les plus grands navires porte-conteneurs, d'abriter de grands terminaux et d'importantes zones d'activité (usines, entreprises, industries). Leur fonctionnement nécessite des aménagements tels que des réseaux de communication, des services logistiques et autres. La gestion de l'espace exige un vaste espace généralement localisé en dehors de la ville mais qui participe énergiquement au développement du territoire auquel il appartient, ils ont un grand pouvoir d'aménagement. Enfin, nouvelle hiérarchie du réseau portuaire est l'affaire d'évolution technique (conteneurs, systèmes d'information qui les gèrent à l'unité) et des stratégies des firmes. Elle repose sur un mouvement de terminalisation, c'est-à-dire la transformation des ports en ensemble de terminaux reliés entre eux. Cette transformation va des infrastructures aux superstructures passant par les équipements de l'ensemble des terminaux.

## ***2.2 Les réalités du port d'Abidjan***

Avec le retard accusé lors des crises répétitives, la Côte d'Ivoire peine à se remettre en selle au niveau portuaire. Cependant, les autorités portuaires en collaboration avec le gouvernement font l'effort pour relever le défi de la compétitivité.

### ***2.2.1- Les caractéristiques du PAA***

#### ***2.2.2.1- Les infrastructures du port d'Abidjan***

Les infrastructures du port d'Abidjan sont composées de quais, de terre-pleins, de magasins cales. Les quais sont des équipements destinés à l'accostage des navires, il s'agit de terres pavées bordant une superficie d'eau de profondeur variable. Deux types de quais se rencontrent au port d'Abidjan, les quais polyvalents et les quais spécialisés. Les quais polyvalents sont des espaces aménagés permettant aux navires d'accoster et destinés à recevoir plusieurs types de marchandises conventionnelles, non conventionnelles, en vrac etc. Les quais polyvalents comprennent 20 postes dont les profondeurs varient entre 0 et 12 mètres et s'étendant sur une longueur de 3100 mètres. Les quais spécialisés sont des installations servant à accueillir des cargaisons en vrac liquide ou vrac solide. Ce sont les quais à engrais, de batelage, de chalandage, pour huile végétale, PETROCI, SOCOPA, SOGIP, du vin à savoir 8 postes à quai. Les

quais spécialisés ont une longueur de 1250 mètres. Le deuxième élément constitutif des infrastructures sont les magasins cales servant de lieux de stockage de courte durée des marchandises diverses en attentes de l'accomplissement des formalités relatives à leur enlèvement du port pour embarquement ou transport post-maritime. Ils sont situés à 30 mètres des quais d'accostage et couvrent une superficie totale 110400 m<sup>2</sup>. L'on dénombre dix-huit (18) magasins cales dans la première zone et six (6) magasins cales Bis dans la seconde zone repartis sur les trois quais (Nord, Ouest, Sud) de la zone sous-douane. Le quai Nord possède cinq magasins, le quai Sud compte quatre magasins et le quai Ouest enregistre neuf magasins, quant aux magasins Bis on a deux sur la zone Nord et quatre sur la zone Ouest. La troisième composante des infrastructures du port d'Abidjan sont les terre-pleins. Les terre-pleins reçoivent les activités de manutention, les conteneurs et servent au stationnement des véhicules. Ils se répartissent en deux zones, la première compte 22 terre-pleins et s'étend sur une superficie de 46502m<sup>2</sup>. Dans cette zone se déroulent les activités de manutention des navires et sont concernés les quai Nord (11070 m<sup>2</sup>), Ouest (21600m<sup>2</sup>) et Sud (18260 m<sup>2</sup>) de superficie c'est la zone qui est en contact direct et reliée aux quais. Les terre-pleins de la deuxième zone sont au nombre de 10 et servent de stockage des marchandises. Ils couvrent une superficie totale de 19915 m<sup>2</sup> sur les quais Nord, Ouest et Sud c'est la zone qui se trouve derrière les magasins-cales.

#### ***2.2.2.2-Les équipements du port d'Abidjan***

Le port dispose des équipements suivants, 6 portiques dont 4 portiques d'une capacité de levage de 40 tonnes chacun et 2 d'une capacité de 60 tonnes sur les installations du terminal à conteneur. On enregistre aussi 9 RTG ou portiques à parc, 2 grues mobiles d'une capacité de levage de 100 tonnes chacune, 5 remorqueurs de puissance de traction allant de 1737 à 3 600 KW, 8 vedettes d'amarrage. Egalement on y trouve 4 pilotines de mer, 6 pilotines de lagune, 6 vedettes de gendarmerie, 3 vedettes de surveillance, 2 dragues stationnaires, 1 station de pilotage et 1 station d'amarrage. Par ailleurs, il y a 1 scanner pour le contrôle des conteneurs, 1 vigie équipée de système VTS (vessel traffic service) VTM (vessel traffic management), Dispositif VHF portatifs et fixes.

Au total, ces infrastructures et équipements dont dispose le port d'Abidjan pour l'accueil des navires et la manutention des marchandises ont participé à l'éclosion du port et ont pendant des années attirés armateurs et chargeurs. Aujourd'hui, cet avantage comparatif qu'ils constituaient pour le port d'Abidjan est très vite rattrapé et dépassé par la compétitivité des ports de la Côte Ouest Africaine. Cependant le port d'Abidjan demeure une grande plate-forme sur cette rangée Ouest Africaine. Malgré le temps des crises traversées par le pays et entravant certains progrès et plans stratégiques du port d'Abidjan, la progression vers un Hub port régional est possible.

Les autorités portuaires ont entamés des travaux importants pour repositionner le port aux normes internationales et récupérer sa place de leader.

### ***2.3 La marche vers un Hub port***

La possibilité pour le port d'Abidjan d'être un hub sur la Côte Ouest Africaine passe par les efforts consentis par les autorités portuaires et le gouvernement avec les partenaires privés. De même qu'il faut la modernisation des infrastructures et équipements et enfin miser aussi sur les atouts du port d'Abidjan.

#### ***2.3.1- Les efforts consentis par les autorités portuaires***

Les autorités portuaires se sont engagés dans une démarche qualité et environnement qui s'est concrétisée par l'obtention de la certification à la version 2015 des normes ISO 9001 et ISO 14001 faisant du port d'Abidjan le premier africain à recevoir cette distinction. Un engagement pour l'environnement à travers l'amélioration de l'efficacité énergétique réduisant la consommation par la valorisation des nouvelles sources d'énergie renouvelable. Cela passe aussi par la maîtrise de la consommation en consommables en utilisation des systèmes informatiques (internet, outlook et workflow). On note également la réduction des déchets en promouvant la théorie des 3R (réduire, réutiliser, recycler) des déchets. Les autorités portuaires ont élaboré et mis en place une veille stratégique de gestion de risques au port. Ces éléments accompagnent le port d'Abidjan dans sa marche.

##### ***2.3.1.1- Une politique d'ouverture axée sur recherche de partenaire***

Dans la logique du développement et de la modernisation du port d'Abidjan, les travaux engagés ou à engager nécessitent des budgets colossaux. Ceux-ci dépassent largement les ressources financières des Etats et la bonne volonté des seules autorités locales. Selon Yann Alix (2015) sur la rangée Dakar-Douala, ce sont près de 2 milliards de dollars (environ 1,5 milliard d'euros) qui devraient être investis par les acteurs privés sur les terminaux à conteneurs. On comprend dès lors que les actions conjointes des acteurs publics et privés soient souhaitables, à différentes échelles, dans le processus de mise à niveau des ports. La Côte d'Ivoire avec les ports d'Abidjan n'est pas en reste dans cette situation qui concerne cette partie de l'Afrique maritime (V.KANGA et A.N'GUESSAN 2018, p16). Les autorités portuaires multiplient les politiques d'ouvertures et la recherche de partenaires privés pour les grands projets du port d'Abidjan. Le tableau 1 indique le cout des projets réalisés ou à réaliser au port d'Abidjan

**Tableau 1 : Coûts des projets majeurs au port d'Abidjan**

N°	Intitulé du projet	Coût en en Fcfa
1	Canal de vridi+TC2+Terminal RoRo	450 000 000 000
2	Aménagement baie de vridi 1( remblai 35 ha )	20 000 000 000
3	Aménagement baie de vridi 2( remblai 125ha )	100 000 000 000
4	Ouvrage de franchissement baie de vridi+ Accès	55 000 000 000
5	Modernisation du port de pêche ( môle port de pêche)	33 000 000 000
6	Terminal minéralier	55 000 000 000
7	Terminal céréalier	51 000 000 000

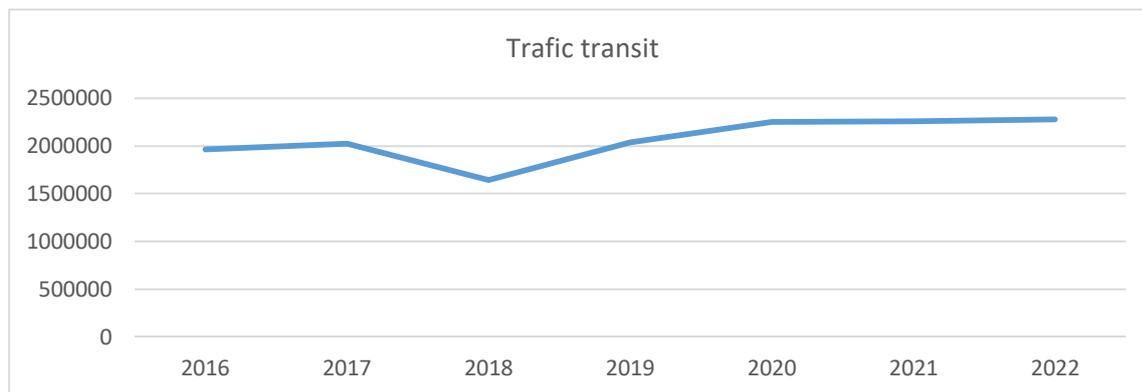
Source : Kanga Victorien et N'Guessan Alexis 2018 et nos enquêtes au PAA, 2023

Tous ces projets nécessitent une forte mobilisation de capitaux. L'environnement des projets d'investissements dans les ports ivoiriens présente une volonté des autorités de renforcer les capacités et de développer cet outil stratégique. Au port d'Abidjan, les options stratégiques qui guident les autorités s'inscrivent dans la logique de la politique nationale de développement. Il s'agit de faire du port d'Abidjan un hub port de référence internationale. De même, Les autorités portuaires s'inscrivent dans une logique de continuité avec partenaires mais aussi la recherche de potentiels partenaires privés. C'est le cas avec le groupe Bolloré qui depuis mars 2022, avait annoncé la cession de ses activités logistiques en Afrique à l'armateur italo-suisse MSC. La transaction est valorisée à 5,7 milliards d'euros. Cette acquisition, fait de MSC en plus d'être la première compagnie maritime mondiale, le leader du secteur portuaire en Afrique. Les gouvernants portuaires à Abidjan ce sont accordées avec MSC déjà présent à San Pedro à travers sa filiale Terminal Investment Group (TIL). MSC est désormais à Abidjan terminal pour le TC1 et Côte d'ivoire Terminal pour le TC2. Le groupe conserve les effectifs ainsi que le management. IL pourra intensifier sa présence maritime et donc renforcer la connectivité du port d'Abidjan avec le reste du monde. A travers ce partenariat le port d'Abidjan rattrape son retard et se hisse au rang de grand port de la Côte ouest Africaine.

### **2.3.1.2- La capacité de capter les frets des pays enclavés**

Le port d'Abidjan est l'ouverture naturelle vers la mer des pays frontaliers du nord à savoir le Burkina Faso, le Mali et le Niger dans une moindre mesure. Depuis, l'ouverture de port d'Abidjan en 1951 ces trois pays y font transiter leurs importations et exportations. Tous ces pays ont des représentations et des entrepôts au port d'Abidjan bénéficiant de facilités dans les procédures administratives et douanières. La figure 1 présente l'évolution du trafic transit des pays enclavés de 2016 à 2022 au port d'Abidjan.

**Figure 1 : Evolution du trafic transit au PAA de 2016 à 2022**



Source : *Rapports d'activités PAA, 2016 à 2022*

Ce graphique montre une croissance générale de l'évolution du trafic transit au port d'Abidjan de 2016 à 2022 passant de 1 967 115 à 2 278 430 tonnes. Il y a cependant une chute en 2018 dû à la baisse du trafic du Burkina Faso et du Mali. La croissance est amorcée en 2019 avec le regain de trafic de ces deux pays. Le trafic transit au port d'Abidjan en 2021-2022 se subdivise en 61% pour le Burkina Faso, 38% revient au Mali et 01% au Niger (PAA, 2022, p 17). La capture réussie du trafic des pays de l'hinterland fait du port d'Abidjan la plate-forme de transit maritime au niveau de Côte ouest africaine.

### **2.3.2-Les équipements modernes**

Le port d'Abidjan en collaboration avec ses multiples partenaires s'est doté d'équipements modernes de dernières générations. Cela pour répondre aux normes internationales et se présenter comme une plate-forme logistique importante et incontournable au niveau de la sous-région.

#### **2.3.2.1-Les portiques de manutention, les grues mobiles et les RTG**

Les portiques de manutention à quai au port d'Abidjan sont les plus performants sur toute la Côte Ouest Africaine. Les portiques sont les plus récents sur toute la côte grâce au nouveau Terminal à Conteneur le TC2 et sont dotés des technologies de dernières générations. La cadence de manutention est passée de 60 à 100 mouvements l'heure. Le port d'Abidjan dispose de 14 portiques 6 au TC1 et 8 pour le TC2. Quant aux grues mobiles, ces engins de levage et de manutention à quai au port d'Abidjan ont été rénovés. Ils sont de la marque Gaussin les plus récents et sophistiqués en matière de logistiques portuaires. Ces grues mobiles accompagnent les portiques dans la manutention à quai selon les types de navires et le lieu d'accostage du navire et peuvent même avoir les performances portiques su. Elles ont une capacité de levage de 60 à 100 tonnes. A la différence des anciennes grues elles ont des tractions électriques. Le port en dénombre 02 au TC1 et 36 au TC2 appelés tracteurs électriques.

Aussi, Les RTG qui sont des portiques à parc disposent les conteneurs selon les hauteurs de gerbage et selon qu'ils sont vides ou pleins au niveau du terminal à conteneurs. Classer et charger les conteneurs pour l'exportation ou les livraisons aux importateurs. Les RTG participent à la fluidité sur le parc à conteneurs et évitent les encombrements au niveau du terminal à conteneurs. Un bon rangement des conteneurs est un signe de performance et d'efficacité des terminaux. Le port d'Abidjan possède maintenant 28 RTG dont 09 au TC1 et 16 au TC2 à fonctionnement électrique. En plus de ces équipements les terminaux possèdent une centaine de camions remorques à parc pour le transport de conteneurs du quai vers les parcs et vice versa.

### ***2.3.2.2-Développement des TIC communautaires et acquisition de plusieurs notifications***

Le port d'Abidjan a mis en place un réseau de communication mettant en connexion tous les acteurs de la place portuaire. La dématérialisation est une réalité, une innovation de taille des processus de réception et de mise à disposition de conteneurs participe au succès du port d'Abidjan modernisé. On note aussi l'obtention de la triple certification aux normes qualité santé, sécurité et environnement (ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 1 8001). Pour La sûreté et la sécurité, le port est doté de moyens technologiques adéquats de dernière génération qui permettent d'optimiser la gestion des mouvements des navires, d'assurer la sécurité de la navigation, d'améliorer la rotation des navires. La qualité des services portuaires a valu les certifications ISO et ISPS de sûreté. L'autorité portuaire se prépare à se maintenir dans ces certifications et à migrer vers les versions le plus récentes.

### ***2.3.3-Les infrastructures de pointes et de qualités***

#### ***2.3.3.1- La spécialisation et la modernisation des quais***

Ce grand projet a pour objectif de donner une capacité d'accueil importante au port d'Abidjan ainsi que la spécialisation des quais. Les quais 6, 7, 8,11, 12 et 13 ont été approfondis et transformés par des travaux intenses. Ces travaux ont donnés de voir le terminal fruitier, le terminal céréalier, le terminal à bois et le terminal minéralier. Mais aussi le nouveau terminal roulier long de 500 mètres et profond de 15 mètres. Tous les quais au port d'Abidjan sont devenus maintenant des Terminaux. Ce qui permet au port d'Abidjan de recevoir tous types de navires et tous types de marchandises en volume et en quantité. Les terminaux répondent tous aux standards internationaux.

### **2.3.3-Les grands travaux de modernisation et de compétitivité**

#### **2.3.3.2.1- La Darse du port de pêche**

La construction du môle ou darse du port de pêche a permis de régler le problème de profondeur des quais qui se posait, permettant ainsi d'accueillir des navires ayant jusqu'à 12 voire 13 m de tirant d'eau et de récupérer 7 hectares sur la lagune Ebrié pour avoir un espace en terre-plein. Cet ouvrage permet aussi l'installation des entreprises exerçant dans le secteur de l'importation de produit de pêche ou pratiquant la pêche. Ainsi, le port d'Abidjan a l'un des ports de pêche le moderne sur la Côte Ouest Africaine.

#### **2.3.3.2.2- L'élargissement et l'approfondissement du Canal de vridi**

L'élargissement et l'approfondissement de canal de Vridi est un vaste projet qui doit booster la compétitivité du port d'Abidjan. Le but est de faire du port d'Abidjan le port leader de l'Afrique Subsaharienne dans tous les domaines. Ce projet a entraîné plusieurs modifications. Le canal actuel a un élargissement de la passe d'entrée de 300 mètres, une réhabilitation et un prolongement des digues Est et Ouest, un dragage du chenal dans la passe d'entrée à la côte - 20,50 mètres au débouché en mer et à - 18 mètres en section courante comme le présente les photographies 1 et 2. Cette infrastructure repositionne le port d'Abidjan en matière de transport maritime et impacte les activités du port qui pourra accueillir désormais des navires de dernières générations.

**Photo 1 et 2 : Vues du canal approfondi et élargi en fin de travaux**



*Source : PAA, 2023*

#### **2.3.3.2.3- La construction du deuxième terminal à conteneur TC2**

Le TC2 contribuera à repositionner durablement le Port d'Abidjan comme une plateforme logistique de référence de la côte Ouest-africaine. La mise en service de Côte d'Ivoire Terminal matérialise les engagements pris par Côte d'Ivoire Terminal pour accompagner la hausse des volumes et dynamiser les flux imports et exports en Côte d'Ivoire et en Afrique de l'Ouest. C'est la réponse du Port autonome d'Abidjan

à la concurrence régionale. Le second terminal à conteneurs (TC2) a été conçu pour doubler la capacité actuelle du port et lui permettre de se hisser au rang de hub sous régional dans un contexte concurrentiel très dynamique. En 2021, le PAA a manutentionné 787 314 EVP, en progression de 3,6%. La perspective de faire plus qu'un million de conteneurs est crédible. Il suffira de relever les défis et d'élaborer une stratégie qui prend appui sur l'avantage concurrentiel.

Ce deuxième terminal, au cœur des échanges commerciaux dans l'espace sous régional, intègre dans sa conception tous les aspects environnementaux. D'une superficie de 37,5 hectares, il sera capable de traiter plus d'1,5 millions de conteneurs EVP par an et d'accueillir des navires de 16 mètres de tirant d'eau sur 1 100 mètres de quais. Les photographies 3 et 4 montrent le TC2 en construction et en début d'activité avec un navire MSC.

**Photo 3 : Le TC2 en construction**



Source : PAA , 2019

**Photo 4 : Le TC2 en début d'activité**



Source : PAA , 2023

#### ***2.3.3.2.4-Le remblayage des baies pour l'installation future des entreprises portuaires***

Les autorités portuaires pour répondre au défi de la compétitivité ont entrepris de grands travaux de modernisation et d'aménagement du port d'Abidjan. Ces travaux sont très importants pour mettre le port d'Abidjan aux standards internationaux. La croissance intense des activités et du trafic associé à la forte installation a entraîné un déficit d'espace. Dans le but de satisfaire les opérateurs et pour une bonne fluidité, les autorités portuaires ont procédé depuis 2008 à la recherche de terre sur la lagune et la création d'espaces par remblayage. Les travaux de remblai de la baie de Biéerty répondent aux multiples demandes d'installation d'industrie dans la zone portuaire. Ce remblai servira aussi à la construction d'un parc pour les camions poids lourds. Une première phase de création de 40 hectares de terres permettra l'implantation industrielle. L'objectif des autorités portuaires est d'atteindre un remblaiement de plus 200 hectares dans un futur proche (PAA, 2018, p 12). Les images 5 et 6 illustrent bien le dragage et remblayage des baies lagunaires et portuaires. Ainsi, à la fin de ces

travaux grandeurs nature le port peut se satisfaire d'avoir résolue à 80% le problème de congestion portuaire et réorienter les entreprises et demandeurs d'espaces vers un site approprié. Cela est donc une condition importante pour la compétitivité portuaire et la course pour le leadership sur la rangée maritime de l'Afrique occidentale.

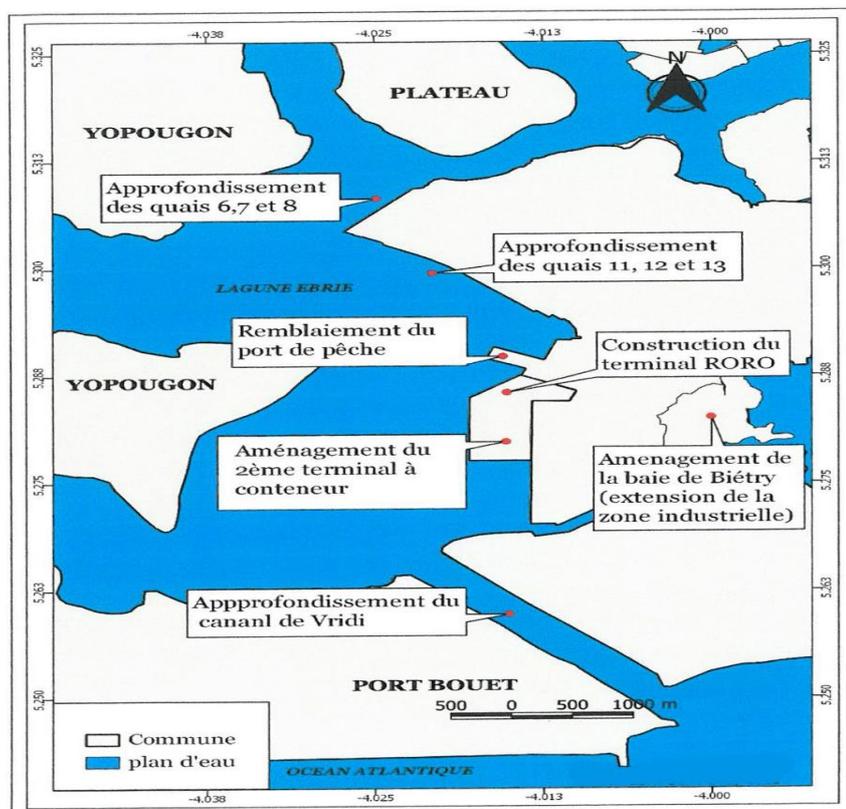
**Photo 5 : Travaux de dragages au port d'Abidjan**    **Photo 6 : Une vue de la baie de**



Source : Kanga Victorien, enquête 2023

Sur la carte suivante sont répertoriés tous les nouveaux aménagements au port d'Abidjan.

**Carte 2 : Localisation des nouveaux aménagements au port d'Abidjan**



Source : Enquête 2023

Réalisation : Kanga Victorien 2023

### **2.3.4 -Les atouts du port d'Abidjan**

Le port d'Abidjan possède un plan d'eau de plus de 1 000 hectares et une plateforme portuaire de 2500 hectares. Ce plan d'eau lagunaire calme permet la tranquillité des opérations en toutes périodes et un fonctionnement 24h/24. De même, il y a une réserve portuaire importante pour l'extension du port ce sont environ 5000 hectares de réserve dont l'utilisation permet de étendre la plateforme portuaire. La capacité d'accueil est importante soit huit kilomètres de quais. La longueur des terminaux confèrent au Port d'Abidjan une capacité d'accueil optimale de 100 navires en opération simultanée. Le port d'Abidjan dispose de la plus grande capacité de stockage de marchandise sur toute la côte ouest de l'Atlantique. Ce sont 243.507 m<sup>2</sup> de magasins cales et hangars, et 607.568 m<sup>2</sup> de terre-pleins aménagés. Le port d'Abidjan c'est aussi un arrière-pays riche et diversifié. Le pays est grand producteur de matières premières agricoles (café cacao, hévéa, palmier à huile, anacarde) et de minerais (fer, manganèse, nickel). Cet atout conforte les armateurs car ils sont toujours sûrs d'un fret retour. Le port d'Abidjan c'est encore un savoir-faire pluriel par la spécialisation des quais, l'optimisation des rendements opérationnels qui atteignent le niveau des standards mondiaux. Le terminal à conteneurs grâce à ses installations et équipements et l'existence des systèmes GPS, VBS pour la gestion du parc, réalise des cadences de manutention qui sont comparable à celles réalisées dans certains grands ports européens. Le port d'Abidjan bénéficie d'une position géostratégique favorisant, le port d'Abidjan est situé au carrefour des grandes lignes maritimes de l'Afrique de l'Ouest. Toutes les grandes compagnies y font escale. Une connectivité avec le monde traduit par les relations du port d'Abidjan avec de nombreux ports et des partenaires dans le reste du monde. Tous ces atouts donnent des dispositions tangibles au port d'Abidjan pour se hisser en hub port sous régional.

### **3. Discussion**

Cet article met en lumière les possibilités du port d'Abidjan à être un hub port sur la rangée maritime Ouest Africaine. Il a d'abord mis en relief certains critères relatifs aux hubs ports. Ensuite, il relève les réalités du port d'Abidjan et enfin met en avant la politique des autorités portuaires dans la marche du port d'Abidjan vers un hub port.

Un hub port doit jouer un rôle dans le commandement des chaînes logistiques, être un centre névralgiques qui commande des chaînes logistiques régionale (A. YANN, 2015, p.32) . Le port d'Abidjan dans sa marche concentre une bonne partie de la logistique et ordonne la venue et le départ des flottes de camions dans l'arrière-pays et l'hinterland sous régional. Ce résultat est en phase avec cette idée de A. YANN. J. DEBRI (2012, p.45) donne une autre caractéristique qui est de concentrer des équipements et les intersections de réseaux. Un hub port doit avoir des importants équipements de qualité capables d'assurer un service optimal et être connecté à un

réseau de lignes maritimes régulière. Sur ces propos (P. LABONNE, 2022, p.6) affirme que le nouveau Terminal à conteneurs reste un pilier de la connectivité du port d'Abidjan et de Côte d'Ivoire avec le reste du monde. Le port dans son progrès vers un hub a intégré plusieurs modifications à travers des travaux gigantesques. Ils mettent en place des structures, des superstructures et des équipements de dernières générations pour répondre aux exigences du gigantisme naval et de la mondialisation du transport maritime. Depuis 2016, par l'accentuation des relations avec des partenaires privés et multinationaux le port d'Abidjan bénéficie d'une grande connectivité avec les grandes lignes du transport maritime mondial qui s'y implantent. A leur tête se trouve le géant mondial du transport maritime MSC. La caractéristique suivante est de jouer au moins deux fonctions de port c'est à dire assuré la desserte intérieur des pays enclavés et le transbordement qui est de servir les petits ports environnants. Les résultats montrent que le port d'Abidjan assure le transit des pays frontaliers (61 % Burkina Faso, 38 % Mali et 1 % Niger). Cela corrobore bien l'étude de (V. KANGA, 2021 , pp.242-264) sur le maillage de l'arrière-pays du port d'Abidjan, il soutient que le port quadrille efficacement son hinterland. Au niveau du transbordement, on note encore une faiblesse mais les autorités font des efforts pour capter le maximum de transbordement. La dernière caractéristique est une position géographique stratégique et une évolution technique. Sur ce point, cette étude montre que le port d'Abidjan bénéficie d'une position géographique privilégié sur la Côte ouest africaine et est un carrefour important au passage des navires. A cela s'ajoute les innovations techniques qu'offrent les dispositions du TC2 en matière de dématérialisation, une véritable réalité au port facilitant les procédures administratives et douanières. Ce résultat est en accord avec (A. N'GUESSAN, 2018, p 35) qui stipule qu'en tant que centre d'éclatement, un port Hub doit être un carrefour du réseau maritime. C'est aussi le cas pour (Y. ALIX, 2018 ,p38) parlant du Terminal Operating System (TOS) interfacé avec les systèmes de facturation et de douane. Le port d'Abidjan dans sa marche vers un hub sous régional essaie de se donner les moyens pour répondre aux normes de la compétitivité interportuaire.

## **Conclusion**

Le port d'Abidjan veut se repositionner comme le port leader de l'Afrique de l'Ouest en se mettant à jour sur plusieurs plans. Vu les réalités au niveau des infrastructures et des équipements qui ne répondaient plus aux normes concurrentielles, il fallait impérativement pallier ce manque. L'autorité portuaire appuyée par le gouvernement et des partenaires privés ont mis en place un plan de rattrapage, de construction, de transformation et de modernisation des infrastructures portuaires. Ce plan stratégique permet aujourd'hui au port d'Abidjan d'avoir de nouvelles infrastructures, des superstructures et des équipements de dernières générations. La modernisation du port de pêche, l'élargissement et l'approfondissement du canal de vridi, le

remblaiement des baies, la spécialisation des terminaux et surtout la construction du deuxième terminal à conteneurs TC2 contribuent fortement au développement portuaire et constituent une réponse efficace au phénomène de la mondialisation et au gigantisme naval. Les atouts et les dispositions dont bénéficie le port d'Abidjan lui donne l'opportunité de se repositionner comme plateforme logistique majeure et le hisseront certainement un rang de hub sous régional.

### **Références bibliographiques**

ALIX Yann, 2015, « Economie circulaire et écosystèmes portuaires » collection Océanides, Fondation SEFACIL, Edition EMS, Caen, 424 p

ALIX Yann, 2018, « Afrique de l'ouest les ports ne seront pas tous des hubs », journal de la marine marchande, n° 4878 Juin, p 38

CHARLIER Jacques, 1981, « Contribution méthodologique sur l'étude de l'arrière-pays portuaire », Thèse de Doctorat, pris, 482 p

FREMONT Albert, 2005, « transport maritime conteneurisation et mondialisation », annale de Géographie, volume 114, n°642, p 187-200

DEBRI Jean, 2012, « Hubs portuaires, les grands opérateurs mondiaux », Flux, n°87, Paris, p 45

KANGA Victorien, 2021, Le port d'Abidjan et le maillage de son arrière-pays ivoirien, in les ports secs outils d'accélération socio-économique en Afrique Atlantique, édition EMS, 2021, Caen, France, pp 242-264

KANGA Victorien et N'GUESSAN Alexis, 2018, « Contribution des investissements étrangers au développement des activités portuaires en Côte d'Ivoire » in moderniser les ports Africains, ouvrages collectif, édition EMS, Caen, France, pp 77-88

MARCADON Joseph, 2003, L'activité portuaire commerciale sur les littoraux ouest Africains, l'espace littoral, approche de géographie humaine, PUR, Rennes, pp 27-69

N'GUESSAN Alexis, 2018, « Les aménagement au renouveau pour le développement du port d'Abidjan » in revue de géographie de l'Université de Ouagadougou (RGO) N°07, Vol.1, octobre pp 35 50

PAA-Infos Magazine, 2016, « Les plans stratégiques de développement du port d'Abidjan » vol 13, p 16

PAA, 2016, Gouvernance maritime et portuaire et l'aménagement du territoire. Exposé lors de la conférence avec les étudiants de Master 2 Géographie, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan. Document interne, 36 p.

PAA, 2016, Rapport entre la ville et le port. Exposé lors de la conférence avec les étudiants de Master 2 Géographie, Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan. Document interne, 24 p.

PAA, 2016, Rapport d'activités, 82p.

PAA, 2017 , Rapport d'activités, 79 p

PAA, 2018 , Rapport d'activités, 85 p.

PAA, 2019 , Rapport d'activités, 75 p

PAA, 2020 , Rapport d'activités, 82 p.

PAA, 2021 , Rapport d'activités, 87 p

PAA, 2022 , Rapport d'activités, 92 p.

STECK Benjamin ,2015 « Introduction à l'Afrique des ports et des corridors, comment formuler l'interaction entre logistique et développement » Cahier de géographie du quebec, vol 59, n°168, p 447.