

DES AMENAGEMENTS AU "RENOUVEAU" POUR LE DEVELOPPEMENT DU PORT D'ABIDJAN

N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard, *Maitre-assistant*

Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan.

Email : atsalexis1@yahoo.fr

OGOUE Atsé Willy Arnaud, *Doctorant*

Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan.

Email : atsewilly57@yahoo.fr

TAPÉ Bidi Jean, *Professeur titulaire*

Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan.

Email : bidijean@yahoo.fr

RÉSUMÉ

En Afrique de l'Ouest, les ports sont vieillissants, d'autant plus qu'ils datent pour la plupart de l'ère coloniale. Le port d'Abidjan, ouvert officiellement au trafic en février 1951, est mis à l'épreuve par la croissance soutenue des trafics. Pour preuve, ses infrastructures répondent « difficilement » aux attentes des usagers au point où l'on fait mention de son incapacité à accueillir des navires à fort tirant d'eau. Il est également signalé la saturation de l'espace portuaire faute de place disponible pour accueillir les opérateurs économiques et leurs activités.

Pour répondre efficacement aux besoins et faire face à la concurrence sous régionale, le port d'Abidjan a fait et continue de faire l'objet d'importants travaux d'aménagement depuis plusieurs décennies. Certains travaux sont achevés ou en voie de l'être et d'autres sont à venir.

La présente recherche met l'accent sur les différents aménagements opérés au port d'Abidjan et leur contribution à son développement. La méthode de travail mise à contribution repose sur la recherche documentaire, l'observation directe entre 2010 et 2016 et les enquêtes.

Il ressort des investigations que le port d'Abidjan a su choisir les meilleures options d'aménagement dans le temps suivant ses moyens, pour s'adapter aux exigences des multiples mutations du transport maritime. Par ailleurs, il reste toujours compétitif en dépit de ses insuffisances, grâce à une succession d'aménagements et l'acquisition d'équipements lourds et de pointe.

Mots clés : aménagement portuaire, développement, trafic, Côte d'Ivoire.

ABSTRACT

Improvements in "the renewal" for the development of the port of Abidjan

In West Africa, ports are ageing, notably because most of them are built since the colonial period. The port of Abidjan, officially opened to traffic in February 1951, is challenged by a steady traffic increase. Relevant examples of this include that fact the its facilities hardly meet users' expectations, in such a way that it is no more suited for the traffic of ships with deep draft (+14 m). Coupled to this, is the saturation of the port area. As a consequence, there is no space to receive businessmen and their activities.

In order to address effectively these needs and the sub-regional competition, the port of Abidjan is subject to major development work for several decades. Some is completed or is about to be completed while others are expected.

This study focuses on the various developments made to the port of Abidjan and their contribution to its development. The methodology included desk research, direct observation between 2010 and 2016 and surveys.

The investigations have revealed that for the port of Abidjan, the best development options are adopted timely, according to its means, to address the needs for several changes in sea transport. In addition, despite the weaknesses abovementioned, it remains competitive thanks to series of developments and the aquisition of heavy and advanced equipment.

Keywords: *port development, development, traffic, Côte d'Ivoire.*

INTRODUCTION

L'aménagement constitue un volet important de la politique d'organisation et de développement des ports. En effet, il met à la disposition des organismes portuaires, des infrastructures et équipements, afin de leur permettre de s'adapter aux mutations de l'industrie maritime. C'est dans cette perspective que le port d'Abidjan a bénéficié, durant les trois premières décennies de son ouverture, d'un vaste programme d'amélioration et de développement. Ces plans ont permis la réalisation des infrastructures et l'acquisition de nombreux équipements, pour faire face aux attentes des opérateurs économiques. Ces efforts ont permis au port d'enregistrer des trafics importants. De 700 000 tonnes de marchandises manipulées en 1951, le port a atteint 21 926 47 tonnes en 2015 (PAA, 2015).

Malheureusement, cette croissance significative observée au niveau du trafic se fait au détriment des équipements et infrastructures disponibles. En raison de leur vieillissement, les ouvrages existants n'arrivent plus à supporter efficacement l'évolution continue du trafic. Le port se retrouve

alors à la croisée des chemins. Sa configuration actuelle n'offre plus de possibilités d'accueil de nouveaux opérateurs et de nouvelles activités. Pour preuve, le port de pêche construit pour 400 opérateurs en accueillait déjà 1 200 en 1993 (AIVP, 1993, p. 6), et le terminal à conteneurs qui a été construit en 1980 pour accueillir 250 000 conteneurs par an, en recevait 261 234 en 1995, 408 253 en 2000 et 640 863 en 2015 (PAA, 2015, pp. 21-23). À ces insuffisances s'ajoute l'inadaptation de son chenal d'accès aux navires de grande taille.

Pour permettre au port d'Abidjan de continuer de jouer pleinement son rôle de "poumon" de l'économie nationale, l'autorité portuaire s'est investie dans la modernisation et le renforcement de l'existant, à défaut d'engager l'extension proprement dite du port. Il est donc important de s'interroger sur les aménagements effectivement réalisés et ceux en cours en vue de cerner leur impact sur le port d'Abidjan.

L'objectif de la présente recherche est d'analyser les différents aménagements opérés au port d'Abidjan et leur contribution à son développement.

1. OUTILS ET MÉTHODES

1.1. Méthode de collecte et de traitement des données

La collecte des données a fait appel à des recherches documentaires dans les bibliothèques de l'Institut de Géographie Tropicale (IGT), du centre de recherches et d'actions pour la paix (CERAP ex INADES) et du centre de documentation du Port Autonome d'Abidjan (PAA). Cette phase a été complétée par des interviews menées auprès des services du port d'Abidjan et des opérateurs économiques exerçant sur la plate-forme portuaire. La méthode empirique à choix raisonné a servi pour les enquêtes. Un questionnaire a été adressé aux directions ayant un lien avec le sujet. Mais la réticence voire même le refus de certains acteurs de nous recevoir n'a pas permis d'interroger toutes les personnes sollicitées, limitant ainsi notre échantillon à 14 interlocuteurs. En clair, il s'agit du nombre de personnes ayant accepté de répondre à nos préoccupations. Pour ce faire, l'échantillon analysé porte sur 10 guides d'entretien administrés aux chefs de département ou chefs de service. Le choix de ces personnes réside dans le fait qu'elles détiennent des informations de première main sur les questions maritimes et portuaires. Les échanges ont permis de collecter des informations précieuses sur le potentiel infrastructurel du port d'Abidjan, les raisons du projet d'extension et son impact sur le développement dudit port.

L'observation directe des infrastructures et équipements de la zone hors douane, de la zone sous douane et ceux de la zone industrielle fait partie intégrante de la collecte des données. Elle se rapporte à nos visites annuelles du port d'Abidjan entre 2010 et 2016. La liste des personnes ressources contactées est consignée dans le tableau I. Les enquêtes se sont déroulées entre mars et octobre 2016. Les informations recueillies ont été dépouillées manuellement puis saisies avec le logiciel Word. Le traitement statistique et graphique a été réalisé avec le logiciel Excel. Les cartes relatives à l'espace d'étude et aux aménagements portuaires sont faites avec le logiciel de cartographie ArcGis.

Tableau I : Répartition de personnes ressources enquêtées

Structures	Directions et services	Effectif
Port Autonome d'Abidjan	-Direction des infrastructures	3
	-Direction des Études Économiques, de la Planification et du Développement	3
	-Direction du port de pêche	1
	- Direction Commercial et Marketing	1
	- Direction du domaine	1
Entreprises privées	- Service de manutention	2
	- Office Ivoirien des Chargeurs (OIC)	1
	- Conseil Burkinabé des Chargeurs (CBC)	1
	- Les Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire (EMACI).	1
Total		14

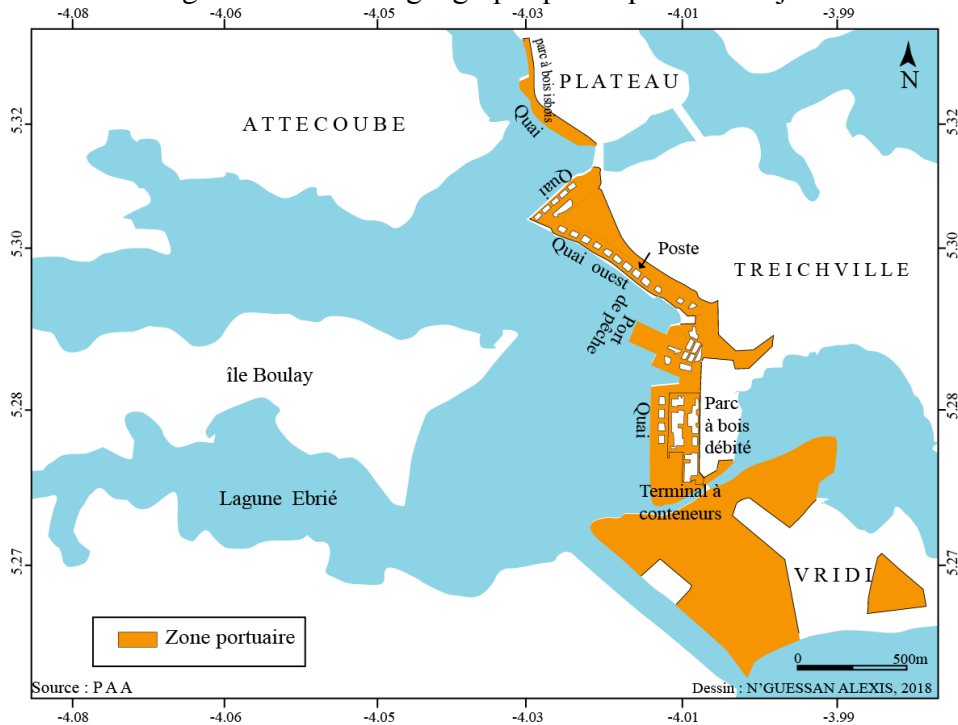
Source : Enquêtes, 2016

1.2. Localisation et description de l'espace d'étude

Le cadre géographique de cette étude est le port d'Abidjan, situé dans la partie australe de la ville d'Abidjan. Il est à cheval sur trois communes à savoir le Plateau, Treichville et Port-Bouët (Vridi) (figure 1).

DES AMENAGEMENTS AU "RENOUVEAU" POUR LE DEVELOPPEMENT DU PORT D'ABIDJAN

Figure 1 : situation géographique du port d'Abidjan



Il est accessible par le canal de Vridi et s'étend sur une superficie de 1 860 ha dont 860 ha de domaine terrestre et 1 000 ha de plan d'eau. Il se subdivise en deux grandes zones. On y distingue respectivement l'espace sous-douane et l'espace hors douane.

L'espace sous douane a une superficie globale de 651 000 m² d'espace exploitable, et se compose de magasins cales, de terre-pleins, d'espaces banalisés et de terminaux spécialisés (roulier, minéralier, engrais, céréalier, à conteneurs). Dans cette partie, on trouve également des quais polyvalents (quai Nord, quai Ouest et quai Sud).

Quant à l'espace hors douane, qui se trouve en dehors de la barrière douanière. Il se compose de terrains, d'installations et d'infrastructures socio-économiques (parking pour camions, espaces de restauration communautaire, gargotes). On y trouve la zone des entrepôts, le port de pêche, la digue de Vridi, etc. Ces installations constituent un atout important pour le développement des activités portuaires.

Le choix du port d'Abidjan comme zone d'étude a été guidé par l'importance de cette infrastructure dans le développement socio-économique de la Côte d'Ivoire. À ce titre, cette plate-forme est le lieu de collecte de

nombreuses recettes pour l'État ivoirien. Selon (Ayenon, 2017, p. 345), plus de 90% des recettes douanières sont collectées au port d'Abidjan. Il est également un puissant pôle en matière de création d'emplois. En raison des activités qu'il abrite, le port d'Abidjan offre 35 000 emplois directs dont 4 500 dockers (Kablan, 2008, p. 99). Ce qui lui vaut le qualificatif de deuxième employeur après l'État de Côte d'Ivoire.

2. RÉSULTATS

2.1. Un aménagement ininterrompu de l'infrastructure depuis sa mise en service

2.1.1. Le premier plan directeur (1951-1967)

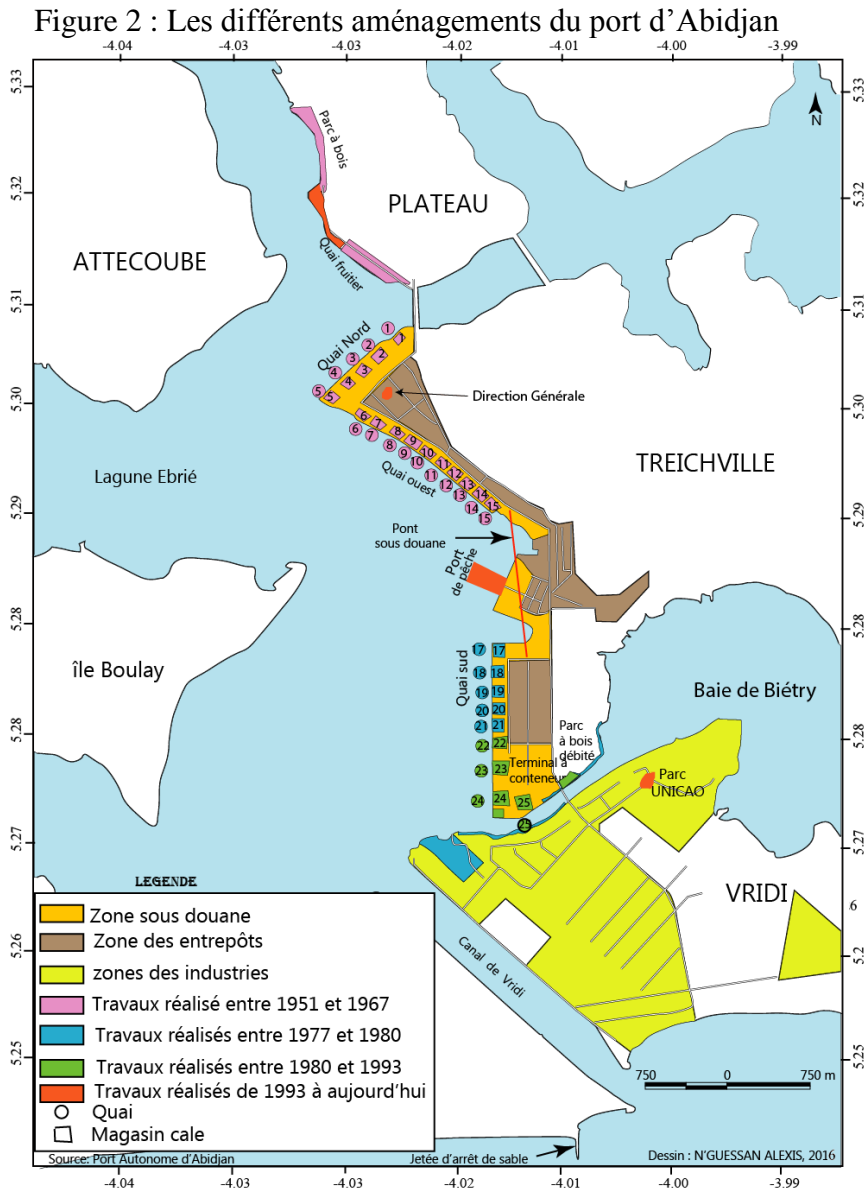
La réalisation du premier plan directeur s'est déroulée en trois étapes (1951-1955 ; 1955-1962 ; 1962-1967). Il a permis au port de disposer de 5 postes à quai fondés à -10 m (quai sud), la première tranche du port de pêche avec un quai de 400 m de long , un quai fruitier et un quai chalandage situé entre le poste 15 bis et la subdivision outillage du port avec un hangar de 3 200 m. La mise en service de ces infrastructures nées des besoins des sociétés maritimes a eu une influence considérable sur l'évolution du trafic. De 700 000 tonnes en 1951, le trafic global est passé à 1 112 844 tonnes en 1957, puis 2 503 104 tonnes en 1962 et enfin 4 145 666 tonnes en 1967. Le nombre de navires qui fréquentent le port connaît également une progression, passant de 1 048 navires en 1951 à 3 281 navires en 1960 pour atteindre 5 190 navires en 1967. Mais devant la densité du trafic, les magasins cales qui n'ont pas été initialement construits pour faire face à un tel volume de trafic vont montrer leurs limites. Cette situation a emmené les opérateurs à stocker le surplus des marchandises à l'extérieur des magasins cales. À cela s'ajoute l'inadaptation du chenal d'accès du port aux navires de plus de 200 m de long. Dans la recherche de solutions aux besoins des opérateurs économiques, les autorités portuaires ont décidé de la mise en place d'un second plan de développement.

2.1.2. Le deuxième plan directeur (1967-1980)

Ce plan visait un double objectif à savoir, accroître les capacités d'accueil du trafic en progression rapide et répondre aux évolutions techniques dans les transports maritimes. Cette étape s'est traduite par la réalisation de la digue de Vridi d'une longueur de 1 700 m, d'une largeur de 1 050 m dont 550 m pour la zone portuaire et 500 m pour l'État. Ces deux zones sont séparées par une large route à quatre voies qui relie directement

DES AMENAGEMENTS AU "RENOUVEAU" POUR LE DEVELOPPEMENT DU PORT D'ABIDJAN

Treichville à Vridi en passant par le pont de Biétry. Il faut ajouter la construction du quai sud d'une longueur totale de 1 260 m en bloc de béton à la côte (+3,50 m) avec des fonds à (-11,50 m). Il comprend actuellement 9 postes (n°16 à 24). Les postes 23 et 24 de 360 m de long sont dédiés aux navires conteneurisés avec une zone à l'arrière de 13 ha pour le stockage des conteneurs (figure 2).



Pour améliorer les conditions d'accès au port d'Abidjan par le canal de Vridi, les autorités ont entrepris des travaux de grande envergure tels que la construction d'une jetée d'arrêt de sable à l'ouest de l'entrée du canal, l'enlèvement des épis rocheux gênant la navigation dans le canal de Vridi, l'approfondissement et l'élargissement de la passe d'entrée. En outre, face au rapide essor du trafic conteneurisé, il a été entrepris dès 1977, la construction d'un terminal à conteneurs moderne.

Les travaux de construction du terminal à conteneurs de Vridi qui commencèrent en juillet 1977, se poursuivront pendant les années 1978 à 1980. Il faut inclure dans ce second plan directeur, la construction du poste à engrais chimique situé sur la berge Est lagunaire, à la sortie du canal de Vridi. Cette phase s'est soldée par les travaux de construction des deuxième et troisième tranches du port de pêche. Il est question de 425 m de quais en palplanches métalliques à (+2,50 m) avec des fonds de (-7,00), perpendiculaires au quai en blocs de la première tranche. La mise en place de ces infrastructures a permis de moderniser le port d'Abidjan et d'enregistrer des trafics importants. Le trafic en transit est passé de 159 018 tonnes en 1969, à 340 896 tonnes en 1976 et 485 077 tonnes en 1980, soit un taux d'accroissement moyen annuel de 10,7%. Le trafic navire quant à lui est passé de 5 443 navires en 1968 à 6 023 navires en 1978.

Mais, après l'exécution complète des deux premiers plans directeurs, le port d'Abidjan s'est vite retrouvé face à une nouvelle problématique. Il s'agit de la saturation du site. D'où la mise en œuvre d'un troisième plan directeur porté sur des projets de réhabilitation, de modernisation de l'existant et l'extension du port sur de nouveaux sites (Yopougon, Île Boulay, cordon littoral ouest).

2.1.3. Les grands travaux d'amélioration du port d'Abidjan à partir de 1980

L'exécution du troisième plan directeur a été contrariée par la crise économique des années 1980 qui a durement frappé la Côte d'Ivoire. Toutefois, quelques projets de modernisation et de réhabilitation d'infrastructures d'une part, et d'acquisition d'équipements de pointe d'autre part, ont pu être réalisés. L'exécution de ces différents projets s'est déroulée en deux grandes phases, la première de 1980 à 1993 et la seconde qui court depuis 1993.

La première phase de 1980 à 1993 correspond à une forte récession économique en Côte d'Ivoire, donc peu favorable à de gros investissements. Elle a été consacrée à des travaux de réhabilitation des installations existantes. Il s'agit entre autres de l'achèvement des 4 magasins du terminal à

conteneurs en 1982. Aussi, faut-il ajouter la mise en place d'un vaste programme de pose de pavés sur les terre-pleins bords à quai pour une superficie totale de 125 000 m², afin d'améliorer la capacité d'accueil des conteneurs. Une voie d'une longueur de 2 km dont 174 m d'ouvrage d'art fut construite pour assurer la circulation sous douane entre deux parties du port qui étaient jadis séparées l'une de l'autre par l'atelier de réparation navale.

Ce vaste programme d'amélioration du port a également permis la construction d'un nouveau parc à bois débités de 4,5 ha à l'Est du pont de Vridi. À cela s'ajoute l'aménagement à l'Est du pont de Vridi d'une aire de réparation de conteneurs. Lors de la première phase du troisième plan directeur, l'autorité portuaire a travaillé à la réfection des voies ferrées en zone sous douane sur une longueur totale de 3 815 m. En effet, le développement rapide entraîné par la conteneurisation exigeait des équipements adaptés et des infrastructures modernes. Ainsi, pour améliorer le traitement des conteneurs, le port fut doté de deux portiques en 1986. Cette acquisition a eu un impact significatif sur le développement du trafic et des activités du terminal à conteneurs de Vridi. Le trafic conteneur qui était de 162 522 TEU en 1985 est passé à 166 829 TEU en 1987 puis à 191 704 TEU en 1989, soit un taux de croissance moyen annuel de 8,06%.

La seconde phase qui court depuis 1993 est marquée par une forte reprise de l'activité économique due en grande partie à la dévaluation du franc CFA survenue en 1994. Elle a vu se poursuivre les travaux d'amélioration existant du port avec des projets nécessitant de gros investissements tels que la construction d'un quai de pêche de 270 m de long fondé à (-7,00 m) sur l'ancien site du parc à bois débités, le nouvel immeuble pour abriter la Direction Générale du port d'Abidjan. À cela s'ajoutent le prolongement de 150 m de la digue d'arrêt des sables (1995-1996), la réhabilitation complète des deux premiers portiques à conteneurs (1996-1999) et l'acquisition d'un troisième portique à conteneurs en 1999.

En effet, la célérité des opérations de manutention par les portiques et l'importance du trafic traité justifient amplement la nécessité de réhabiliter et d'acquérir ces portiques. Traditionnellement les grues de bord ne pouvaient manutentionner en moyenne que 5 à 6 conteneurs à l'heure, alors que les portiques peuvent atteindre des cadences de 20 à 25 conteneurs/heure (PAA, 2005).

L'importance des portiques dans les opérations de manutention s'explique aussi par la variété des types de navires à traiter aussi bien les conventionnels que les porte-conteneurs. Cette diversité des types de navires est source d'accroissement du trafic. Ainsi, le trafic du port d'Abidjan est passé de 13 749 636 tonnes en 1996 à 17 179 230 tonnes en 2001, soit une

croissance de 4,55%. Cette augmentation du trafic a rendu nécessaire la mise en œuvre de nouveaux projets. C'est le cas d'un parking d'un ha pour véhicules d'occasion importés et de deux parcs extérieurs pour conteneurs d'une superficie totale de 12 ha. Il convient de noter que ces travaux à l'intérieur du port d'Abidjan ont favorisé la réhabilitation et la modernisation du terminal fruitier de 2000 à 2003. Ce qui a permis au terminal fruitier de disposer d'un quai de 370 m de longueur avec une largeur de 30 m et 8,5 m de tirant d'eau, d'un hangar de conditionnement et de stockage 320 m sur 45, d'un bâtiment annexe abritant une infirmerie, une zone de restauration, un bloc vestiaires toilettes, des aires de stationnement pour les camions et de stockage de conteneurs.

Toutefois, pour triompher de la concurrence qui se fait de plus en plus vive entre le port d'Abidjan et les autres ports de la sous-région, l'autorité portuaire décide d'entrer dans une ère logique de spécialisation et de modernisation des quais. Cette stratégie va aboutir en 2008, à l'acquisition de 8 portiques de parc Ruber Tyred Gantry (RTG), qui sont des engins de manutention des conteneurs sur le parc, pour le terminal à conteneurs. Par ailleurs en 2009, le port d'Abidjan s'est doté d'un quatrième portique de quais de type « over panamax », qui le rend capable d'accueillir et de manutentionner des navires de 42 m de large transportant jusqu'à 6 500 conteneurs avec une cadence de 60 à 70 mouvements à l'heure. Cet important équipement a amélioré les cadences des opérations et les conditions de travail des opérateurs du terminal à conteneurs.

Le terminal minéralier a aussi bénéficié de ces actions d'aménagements. Il a été équipé le 23 février 2009 de 2 grues Gottwald avec une cadence de 8 000 tonnes/jour par grue, et de 4 trémies. Ces ouvrages ont eu une incidence favorable sur l'évolution du trafic. Celui des hydrocarbures qui était de 9,84 millions de tonnes en 2008 a atteint 12, 2 millions de tonnes en 2009, soit une hausse de 24 % par rapport à 2008.

2.2. Des infrastructures portuaires modernes et spécialisées aux retombées positives

2.2.1. Un matériel de manutention performant

Le port d'Abidjan dispose de 6 portiques de quai (photo 1) d'une capacité de levage de 40 à 60 tonnes chacun, de 3 grues de quai Gottwald d'une capacité de 100 tonnes chacune, 16 portiques de parc RTG d'une capacité de 40 tonnes chacun (photo 2). En plus de ces engins, le port possède 40 tracteurs RORO d'une capacité individuelle moyenne de 40 tonnes, 10 engins PPM/SVETRUCK d'une capacité individuelle de 32 à 45 tonnes, une gestion de portique assistée par ordinateur avec la technologie DEMPA

DES AMENAGEMENTS AU "RENOUVEAU" POUR LE DEVELOPPEMENT DU PORT D'ABIDJAN

(Dimensionnement et Étude Maintenance de Première Approche) et un système de gestion du parc à conteneurs assisté d'un GPS. Grâce à ces équipements, le terminal à conteneurs de Vridi réalise des cadences de manutention de l'ordre de 20 à 24 conteneurs par heure par portique et 80 mouvements par heure par navire.

Photo 1 : Vue des portiques de quai au port d'Abidjan



Cliché : N'guessan Alexis, 2010

Photo 2 : Portiques de parc au terminal à conteneurs du port d'Abidjan



Source : Ogou Atsé, 2014

Il convient d'ajouter les équipements de manutention du quai minéralier. Ce quai dispose de 2 grues ultramodernes, 4 trémies et 2 grues Gottwald de 35 tonnes chacune avec une cadence individuelle moyenne de 600 tonnes de produits chargés ou déchargés à l'heure. Ces engins assurent au terminal minéralier une manutention de 15 000 tonnes de marchandises par jour.

2.2.2. Un port sûr et sécurisé aux équipements compétitifs

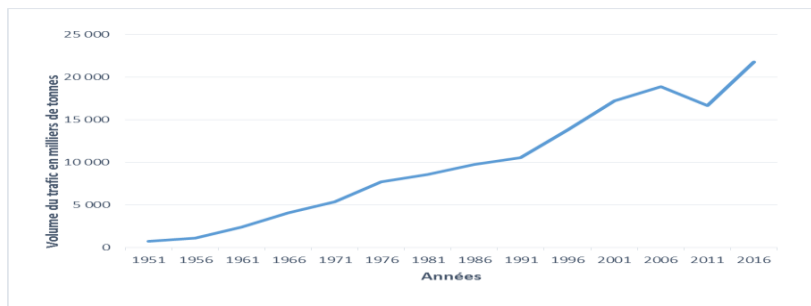
En plus de ses équipements et infrastructures, le port d'Abidjan met l'accent sur les questions de sécurité et de sûreté. Les équipements d'exploitation se composent de 10 vedettes d'amarrage, de 15 pilotines de lagune, d'une station de pilotage et d'une station d'amarrage. On dénombre aussi 5 remorqueurs. En outre, il a été mis à la disposition du port un scanner pour le contrôle des conteneurs, un dispositif VHF (Very High Frequency) portatif et fixes ainsi qu'une vigie équipée de système VTS (Vessel Traffic System), qui permettent d'optimiser la gestion des mouvements des navires, d'assurer la sécurité de la navigation et d'améliorer la rotation des navires. Le port dispose également d'un centre d'identification sécuritaire (CIS) : vidéo surveillance, contrôle d'accès électronique. Il existe en outre une brigade cynophile. Par ailleurs, pour pallier la recrudescence des vols dans le port, il a été mis en place un programme de surveillance assurée 24h/24 par les forces de défense et de sécurité (police nationale et gendarmerie nationale), la douane, la brigade maritime avec l'appui des sociétés privées de gardiennage.

2.3. Impacts des aménagements sur l'évolution des trafics au port d'Abidjan

2.3.1. Le trafic global en progression constante

Fortement dominé par les échanges extérieurs de la Côte d'Ivoire, le trafic du port d'Abidjan est en constante progression depuis sa création (figure 3).

Figure 3 : Progression du trafic global au port d'Abidjan entre 1951 et 2016



Source : Rapport d'activités PAA, 1979, 2005, 2008, 2011, 2014, 2016

Le trafic global du port d'Abidjan est caractérisé sur les trois premières décennies par une remarquable progression. De 700 000 tonnes en 1951, il atteint 1 million dès 1956, puis 2 millions en 1961 avant de grimper à 5 millions de tonnes en 1970 et passer le cap des 9 millions de tonnes en 1980 (9,36 millions). Cette augmentation du trafic est d'abord liée à la mise en service des premiers quais en eau profonde. Ensuite à la mise en place de la digue de Vridi qui offrait plus de sécurité pour les opérations de manutention. Enfin cela est mis au compte du développement économique du pays et de la croissance des besoins des opérateurs économiques.

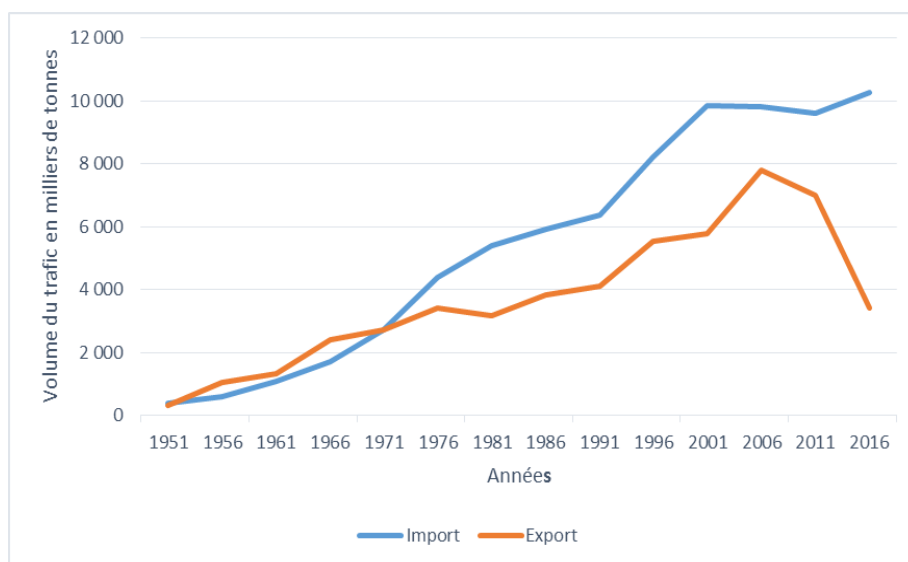
Ces résultats intéressants vont être ralentis par la crise économique internationale des années 80. À partir de 1981, le port d'Abidjan enregistrait pour la première fois de son existence, trois baisses successives. Le trafic est passé de 8 282 000 tonnes en 1981 à 7 995 476 tonnes l'année suivante et à 7 560 553 tonnes en 1983, soit un taux de décroissance de 6,8%. Après ce repli, le port amorce en 1984 une reprise de ses activités. À cet effet, on observe une forte croissance du trafic des marchandises entre 1984 et 1989, soit un taux d'accroissement de 5,65%. Selon le sous-directeur d'Abidjan terminal (nos enquêtes, 2016), cette évolution est due en grande partie à la mise en service en Juillet 1986 des premiers portiques à conteneurs. Ces portiques ont permis d'augmenter de manière très significative la cadence de manutention des marchandises. Entre 1994 et 2016, le trafic connaît une progression irrégulière alternée de hausses et de baisses. Cette situation est liée aux différentes crises traversées par la Côte d'Ivoire. Le constat qui se dégage de cette analyse est que, les nombreuses installations et les équipements mis en place par les autorités portuaires pour faire face aux besoins des clients et la stabilité socio-politique de la Côte d'Ivoire, ont permis de stimuler le trafic du port d'Abidjan.

2.3.2. Le trafic à l'exportation et à l'importation

Le port d'Abidjan dans son fonctionnement permet à la Côte d'Ivoire d'écouler plus de 90% de ses marchandises (Yao & al., 2015 p. 204). Chaque année, ce sont des millions de tonnes de marchandises destinées à l'exportation ou en importation qui transitent par ses quais spécialisés. Ainsi, les exportations se composent de produits alimentaires (café, cacao, ananas, banane, etc.), de coton, de caoutchouc, de bois. À ce trafic s'ajoutent des produits halieutiques, des produits pétroliers et des marchandises diverses. À l'importation, on retrouve les produits alimentaires (riz, froment, sucre, glucose, etc.), des produits chimiques (engrais et matière première, produits chimiques de base) et des matériaux de construction (clinker, gypse, laitier et

tête). S'agissant du trafic import-export, on constate que depuis son ouverture à la navigation, le trafic du port d'Abidjan progresse positivement (figure 4).

Figure 4 : Progression du trafic des marchandises à l'importation et à l'exportation entre 1951 et 2016



Source : rapport d'activités PAA, 1979, 2005, 2008, 2011, 2014, 2016

Dans les premières années qui ont suivi l'ouverture du port, le trafic est dominé par les importations jusqu'en 1957. Cette situation se justifie par la croissance de la population ivoirienne, par une profonde modification de la consommation des ménages due à l'émergence de classes bourgeoises, et l'augmentation du pouvoir d'achat en général (Yao, 2015, p. 205). À partir de 1958, les exportations prennent le dessus avec 636 649 tonnes contre 589 724 tonnes de marchandises importées. La balance restera favorable aux exportations pendant plus d'une décennie, précisément jusqu'en 1971 avec un trafic de 3 163 993 tonnes.

Cette remarquable croissance est attribuable à l'essor des matières premières agricoles pour l'alimentation des industries de la métropole française. Mais depuis 1972, le trafic est largement dominé par les importations. On pourrait expliquer cette situation par le fait de la présence de la zone industrielle portuaire qui concentre un pan important des industries du pays. Celles-ci transforment sur place une grande partie de la production locale. Ce qui permet aux navires d'avoir du fret retour. Ceci est un bon indicateur de la dynamique du port d'Abidjan.

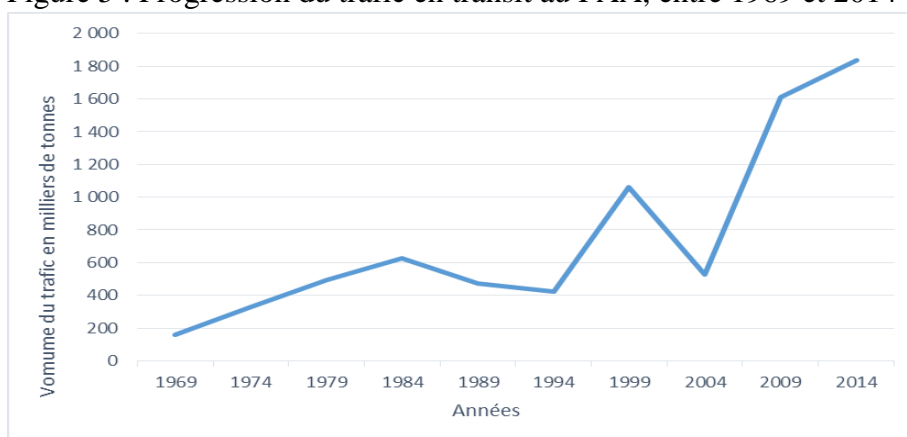
En effet, l'un des objectifs fondamentaux des armateurs est d'éviter toute perte de temps dans les ports et de voir leurs navires embarquer de nouvelles marchandises ; car un navire n'est rentable que lorsqu'il est en mer. Le port d'Abidjan grâce à ses installations modernes et spécialisées, répond favorablement à ce critère de taille. Il convient de souligner que le trafic import-export sur l'intervalle 1980 et 2013 connaît une progression irrégulière. Cette évolution du trafic trouve son explication aux crises socio-économiques qui ont freiné les activités du port.

Il ressort de cette analyse que le port d'Abidjan grâce à ses équipements mis en place pour répondre aux aspirations des opérateurs économiques et faire face aux multiples et rapides évolutions des navires, est régulièrement fréquenté par les compagnies maritimes.

2.3.3. Le trafic de transit, une croissance appréciable malgré la concurrence sous-régionale

Grâce au chemin de fer Abidjan/Ouagadougou qui se déploie des quais jusqu'au Burkina Faso, à la performance des équipements et aux services de qualité, le port d'Abidjan offre des conditions particulières et des facilités à certains pays de la sous-région (Mali, Burkina Faso, Niger). Ceux-ci font transiter par le port une importante partie de leurs marchandises. Depuis 1969, le trafic de transit a connu des évolutions variées (figure 5).

Figure 5 : Progression du trafic en transit au PAA, entre 1969 et 2014



Source : rapport d'activités PAA, 1979, 2005, 2008, 2011, 2014

Par rapport au trafic de transit, on observe une évolution régulière de 1969 à 1980, avec une baisse de 40,9% en 1975. Le trafic qui affichait de 159 018 tonnes en 1969, est passé à 340 896 tonnes en 1976 puis à 485 077

tonnes en 1980, soit un taux d'accroissement moyen annuel de 10,7%. Ce taux est dû essentiellement aux trafics burkinabé et malien qui représentent plus de 97% du trafic de transit, le trafic nigérien et les autres pays étant insignifiants.

La faiblesse du trafic à destination du Niger s'explique par le fait que les opérateurs économiques nigériens préfèrent le port de Dakar, pour l'acheminement de leurs marchandises au détriment de celui d'Abidjan, en raison de sa situation géographique. La forte attractivité du Mali et du Burkina Faso est due aux liens forts qui se sont établis entre ces pays et le port d'Abidjan. Ce qui a permis l'établissement d'une plate-forme d'échanges intenses et durables. Selon le sous-directeur des Entrepôts Maliens de Côte d'Ivoire (EMACI), le choix d'Abidjan par les opérateurs maliens est d'abord lié à la localisation du port. Celui-ci est plus proche de Bamako par rapport aux autres ports de la sous-région.

Malgré les effets néfastes de la conjoncture économique internationale des années 80, le trafic généré par ces pays sans littoral a connu un essor remarquable du point de vue de son volume avec 674 916 tonnes en 1985, 514 286 tonnes en 1993, 679 527 tonnes en 1996 et 828 183 tonnes en 1997, soit une forte hausse de 21,9% sur la dernière année et un taux d'accroissement moyen annuel de 12,6% sur la période 1993-1997. Cette performance a été possible grâce à la mise à la disposition du Mali en 1994, du magasin-cale n°14 de 6 000 m² avec un statut particulier (fonctionnant comme un magasin franc où les marchandises ne sont pas soumises aux taxes douanières), de deux terrains d'une superficie de 22 401 m² aménagés et mis en valeur, un magasin dans la zone hors douane et une aire de stationnement pour les camions. Pour le Burkina Faso, il a été mis en service un espace aménagé de 13 336 m² hors douane et un magasin de 3 204 m² hors douane appartenant à la chambre de commerce d'industrie et d'artisanat.

Le trafic en transit a connu quelques difficultés notamment en 2000 et 2003. En 2000, le trafic de marchandises en transit a connu une baisse de 10,8%. Il est passé de 1 059 628 tonnes en 1999 à 944 971 tonnes en 2000. En 2003, le trafic en transit était presque inexistant avec seulement 205 740 tonnes. Cette baisse drastique est liée au coup d'État du 24 décembre 1999, et surtout à la rébellion armée déclenchée le 19 septembre 2002. Ces crises ont bousculé les réseaux de trafic de marchandises et ont obligé les pays de l'hinterland à diversifier leurs voies de desserte.

En guise de solutions, les autorités portuaires décident de mettre en application un vaste programme de reconquête des trafics des pays de l'hinterland. Ce plan offrait un bon nombre d'avantages aux pays sahéliens. Il s'agit entre autres d'un abattement de 20% sur les redevances portuaires des marchandises en transit portées à trente jours. Pour les lots homogènes d'une

quantité égale ou supérieure à 5 000 tonnes, une exonération des taxes fiscales intérieures, une franchise de 15 jours pour les conteneurs au parc de Vridi.

Mais avant, pour désengorger les magasins chargés de marchandises à destination des pays sans littoraux, la Côte d'Ivoire a procédé à l'ouverture d'un couloir économique sécurisé qui consistait en l'organisation de convois de camions escortés par les forces impartiales, les forces de défense et de sécurité (dans la partie gouvernementale), les forces nouvelles dans les zones Centre, Nord et Ouest (CNO) de la Côte d'Ivoire. Il faut y ajouter les missions commerciales avec les traders, les armateurs et les chargeurs pour réaffirmer et consolider les liens commerciaux avec les opérateurs économiques européens et ceux de l'hinterland (Mali, Burkina Faso, Niger).

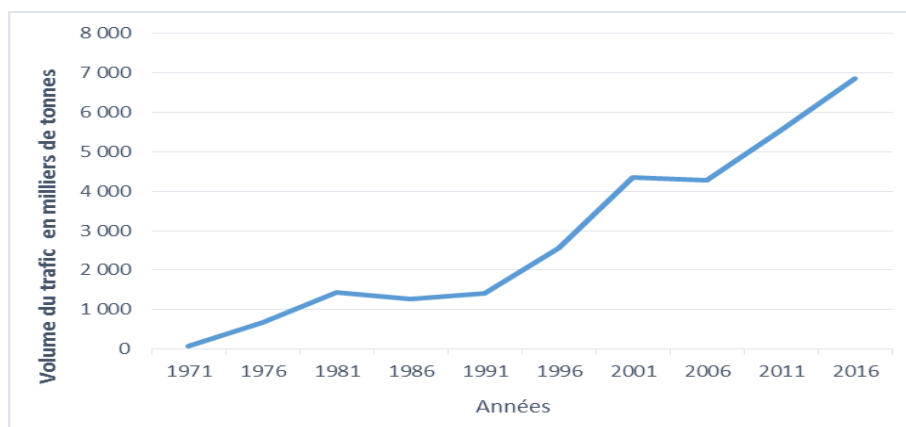
Les effets se ressentent dans les résultats réalisés au terme de l'exercice 2004. Le trafic de marchandises est en hausse de 254% avec 529 000 tonnes. Cette augmentation du tonnage des marchandises en transit à partir de 2004 est continue et s'est accélérée au cours de la période 2007 à 2009 avec un taux d'accroissement de 58,4%.

Les nombreuses installations et équipements mis en place par les autorités portuaires ainsi que les mesures incitatives auprès des opérateurs économiques, ont permis au port d'Abidjan d'enregistrer des trafics importants malgré la concurrence sous régionale.

2.3.4. Le trafic conteneurisé, une activité en plein essor

Le trafic des conteneurs est apparu au port d'Abidjan en 1970. Depuis cette date, le trafic conteneurs n'a cessé de progresser (figure 6).

Figure 6 : Progression du trafic des conteneurs au PAA, entre 1971 et 2016



Source : Rapport d'activités PAA, 1979, 2005, 2008, 2011, 2014, 2016

Le trafic qui était de 207 334 tonnes en 1973, est passé à 868 327 tonnes en 1977, ensuite à 1 196 130 tonnes en 1980 après avoir enregistré un léger fléchissement de 1,2% en 1979, puis à 1 306 483 tonnes en 1985, 2 139 810 tonnes en 1995, 5 377 914 tonnes en 2004 pour atteindre 6 865 140 en 2016. Cette évolution s'explique par le fait que dès l'apparition des conteneurs sur les côtes africaines, le port d'Abidjan a été le premier sur la côte ouest africaine à procéder aux aménagements nécessaires pour mettre des infrastructures et équipements appropriés à la disposition de ce trafic spécialisé. C'est ainsi qu'en 1974, un parc à conteneurs de 3 ha a été aménagé. En 1982 furent achevés les travaux de construction du terminal à conteneurs. Ce terminal démarra avec 4 postes à quais dont un poste RORO, un terre-plein de 25 ha avant d'être équipé en 1986 de deux portiques pour un traitement optimal et efficace des navires et des marchandises. Il est important de mentionner aussi l'acquisition d'équipements de pointe, notamment 8 portiques de parc (RTG) en 2008 et un quatrième portique en 2009. Le terminal à conteneurs de Vridi joue un rôle prépondérant au niveau de l'activité portuaire et permet au port d'Abidjan d'obtenir d'excellents résultats.

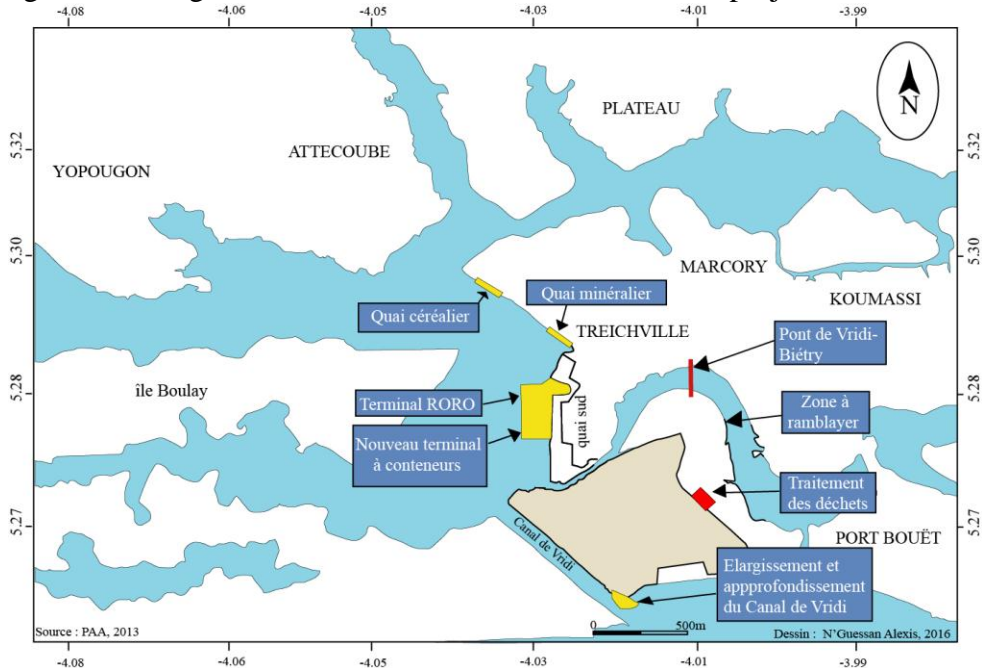
3. UNE VISION PROSPECTIVE DU PORT CENTRÉE SUR LES AMÉNAGEMENTS

3.1. Des projets fondés essentiellement sur l'aménagement de l'existant

Dans la compétition portuaire sous-régionale où la qualité des services et le haut niveau de performance sont des critères cruciaux dans la conquête de parts de marché, le port d'Abidjan dont l'ambition est de jouer les premiers rôles au niveau des ports africains, décide de diversifier ses activités à travers la mise en œuvre de projets ambitieux à court, moyen et long terme. Les aménagements projetés par le port sont multiples et porteurs d'avenir. Ils concernent plusieurs domaines dont les plus importants couvrent huit grands projets (figure 7).

DES AMENAGEMENTS AU "RENOUVEAU" POUR LE DEVELOPPEMENT DU PORT D'ABIDJAN

Figure 7 : Vue générale du PAA, avec la localisation des projets à réaliser



L'observation de la figure 7 permet d'affirmer que les investissements prévus au port d'Abidjan portent essentiellement sur la réhabilitation et la modernisation de l'existant. En effet, les projets du port d'Abidjan se subdivisent en deux groupes distincts, à savoir les projets de renforcement et de modernisation ainsi que les projets de développement (tableau II).

Ces différents projets comme on peut le constater se chiffrent en milliards de FCFA. Ces montants colossaux dépassent les capacités de financement du port d'Abidjan tout seul. Ce qui explique les concessions accordées dans le cadre des partenariats public-privé en vue de les réaliser. Bien que présentant des avantages et des inconvénients, c'est l'option la plus en vue dans la réalisation de la plupart de ces projets.

Tableau II : Les projets du port d'Abidjan (coûts en milliards de FCFA)

N°	Intitulé du projet	Coût estimatif
PROJETS DE RENFORCEMENT ET DE MODERNISATION DE L'EXISTANT		
1	Approfondissement des quais 6,7 et 8 (quai ouest)	8,3
2	Élargissement et approfondissement de la passe d'entrée du canal de Vridi	128
3	Remblaiement de la darse et construction d'un môle au port de pêche	23
4	Remblaiement de la baie lagunaire de Vridi-Biétry	30
5	Modernisation du quai à engrais	15,5
PROJETS DE DÉVELOPPEMENT		
1	Construction d'un deuxième terminal à conteneurs aux quais sud + terminal RoRo	339
2	Construction d'une station de traitement des déchets liquides	15
3	Travaux d'établissement du chenal d'accès au terminal de l'Île Boulay et du bassin d'évitage	10,2
4	Travaux d'aménagement et de construction d'infrastructures pour la gare de fret	30
5	Études et travaux de déplacement des activités de la pêche fraîche à Yopougon	4,7
6	Terminal céréalier au quai ouest	20
7	Terminal minéralier au quai ouest	20
8	Construction du pont Vridi-Biétry	40

Source : PAA, 2015

2.3.2. Des projets urgent de modernisation et de renforcement de l'existant

Ces projets comme le nom l'indique ont pour objectif de permettre au port d'Abidjan de répondre au plus pressé. En effet, les différentes crises qui ont secoué la Côte d'Ivoire depuis 1999 n'ont pas permis le financement et la réalisation des projets prévus. Le port d'Abidjan a fonctionné avec les installations existantes, en dehors de quelques aménagements mineurs. Pendant ce temps, les ports concurrents ont amélioré leurs dispositions pour accueillir et traiter les trafics perdus par le port d'Abidjan. Maintenant, ils se positionnent comme des concurrents sérieux au port d'Abidjan sur les différents segments de trafics, surtout pour ce qui est du trafic de transit vers l'hinterland international.

Par ailleurs, l'accueil des navires d'un certain gabarit pose problème au port d'Abidjan, conduisant ainsi les armateurs à se détourner de lui au profit des ports tels que Lomé et Cotonou. Il est donc impératif pour l'autorité portuaire de réagir afin de pallier au plus pressé.

L'élargissement et l'approfondissement de la passe d'entrée du canal de Vridi est l'un des projets les plus en vue dans cette logique. Les travaux en cours de réalisation (photo 3) sont confiés à la société chinoise China Harbour Engineering Company (CHEC). Cet aménagement est très important, car il s'agit de donner au canal de Vridi et par conséquent au port d'Abidjan, les capacités de recevoir des navires plus grands jusqu'à 350 m de long avec 16 m de tirant d'eau. L'enjeu est de taille du point de vue commercial, dans la mesure où les navires construits sont de plus en plus grands. Et les armateurs, pour réaliser des économies d'échelle s'inscrivent dans cette logique. Or, les caractéristiques actuelles de la passe d'entrée du canal (largeur 200 m, profondeur 13,5 m, tirant d'eau éligible 11,5 m) ne permettent pas l'accès au port d'Abidjan des navires de plus de 250 m de long ou d'une capacité de plus de 3000 EVP (Équivalent Vingt Pieds), alors que les concurrents directs du port d'Abidjan peuvent le faire. Par exemple, le port de Tema en reçoit de 12,5 m ; celui de Dakar de 13 m. Les projets en cours devraient permettre à Cotonou et Lomé d'en recevoir de 15 m et de 16 m de tirant d'eau. Dans cette même veine, les ports asiatiques ont la possibilité d'accueillir ceux de 6500 EVP (2000/2001) voire 8500 EVP (2004) (IFM, 2009, pp. 6-7). Selon (MLTC/CATRAM, 2013, p. 40), aucun navire de plus de 6000 EVP n'est éligible au port d'Abidjan.

Photo 3 : travaux en cours au canal de Vridi



Cliché : N'guessan Alexis, 2016

L'exécution de ce projet majeur permettra au port d'Abidjan d'accueillir des navires de grande taille dans de meilleures conditions de sécurité. Cet aménagement est un gain de compétitivité en termes de temps et de capacité d'accueil.

En ce qui concerne le terminal céréalier, le projet consiste à créer un poste à quai pouvant accueillir des navires vraquiers de 13,5 m de tirant d'eau et à aménager 10 ha de terrain pour la réalisation d'entrepôts offrant aux opérateurs des capacités de stockage en zone sous douane, avec des équipements de manutention modernes et performants. La création de cette infrastructure permettra l'escale de navires cargo de grande taille transportant des quantités importantes de céréales notamment le riz. Ainsi, ce sont environ 64 escales navires qui seront réalisées pour un trafic induit de 600 000 tonnes de marchandises.

Quant au projet de construction du quai minéralier, il s'agit de construire trois nouveaux postes à quais, de remblayer 9 ha de terre-pleins, d'aménager une aire de stockage couverte et d'installer des bandes transporteuses pour l'acheminement automatisé des produits vers les zones de stockage. La réalisation de ce terminal devrait permettre l'accueil de navires vraquiers de 13,5 m de tirant d'eau au lieu de 9,5 m actuellement, ainsi que le transport de tonnages importants de clinker et gypse. Cet atout qui renforcerait la compétitivité du port d'Abidjan, permettra de capter les trafics de minerais au niveau de la sous-région Ouest Africaine. Aussi, faut-il

inclure dans ce programme de développement la construction d'un terminal RORO aux quais sud et l'aménagement de la baie de Vridi-Biétry.

Pour ce qui est du terminal roulier, il s'agit d'accroître le trafic à travers l'implantation d'un quai de 250 m linéaire avec 13,5 m de tirant d'eau d'une part et un quai retour de 350 m linéaire avec 13,5 m de tirant d'eau d'autre part. Ce terminal aura une superficie de 10 ha, et sera réalisé par remblaiement.

2.3.3. Les projets de développement une question d'anticipation

Les projets de développement élaborés par l'autorité portuaire anticipent les développements futurs du port d'Abidjan. La construction du deuxième terminal à conteneurs (au quai sud) va permettre d'accroître le trafic conteneurisé et particulièrement celui des conteneurs en transbordement. Le second terminal à conteneurs disposera d'une longueur totale d'accostage de 1 250 m linéaire avec 18m de profondeur. Ce qui permettra au port d'Abidjan d'accueillir aisément des navires de 300 m transportant au moins 8 500 conteneurs par navire, soit le triple de la capacité actuelle des navires accostant à Abidjan. Il s'étendra sur une superficie de 37,5 ha et sera doté d'équipements de manutention performant (dont 6 portiques de quai et 15 portiques de parc de type RTG) qui permettront de traiter 1 500 000 EVP par an, soit le double des capacités actuelles du terminal de Vridi. Ce projet va favoriser la compétitivité et l'attractivité de la place portuaire d'Abidjan.

Le port d'Abidjan vise aussi l'accroissement de ses capacités pour répondre aux besoins des opérateurs économiques. À cet effet, l'autorité portuaire envisage l'aménagement de la baie de Vridi-Biétry, afin de répondre aux besoins nés de la quasi-saturation des installations actuelles et de la zone industrielle du port. La mise en œuvre de ce projet comprend deux grandes phases. En ce qui concerne la phase 1, il s'agira de construire un pont qui reliera Vridi à Biétry. Ce pont permettra de décongestionner le boulevard de Vridi et d'améliorer la desserte de la zone de Vridi. Quant à la phase 2, il est prévu la création de terrain par remblaiement de la baie lagunaire de Vridi-Biétry. L'objectif visé par cette opération est de permettre au port de disposer d'environ 200 ha de terrain supplémentaires pour l'implantation d'unités industrielles et le développement des activités portuaires.

Le dernier projet retenu par les responsables du port d'Abidjan est la construction d'une station de traitement des eaux polluées. Cet aménagement va permettre d'éviter les déversements et les dégazages illicites des navires au large des côtes ivoiriennes conformément aux exigences de la convention

MARPOL 73/78 ratifiée par la Côte d'Ivoire, et qui vise à prévenir la pollution marine par les hydrocarbures. La station sera composée d'un ouvrage d'accostage en mer pour accueillir les navires ou les barges, et à terre d'un ensemble de réservoirs de stockage et d'installation de traitement des divers résidus provenant des navires. Elle devra permettre de recevoir et traiter les slops des navires, les eaux polluées des navires ou les plates formes pétrolières, les produits collectés suite à une pollution accidentelle.

En définitive, ces différents projets sont de véritables atouts pour le développement du port d'Abidjan. Ils permettront au port d'enregistrer des tonnages de marchandises plus grands. Aussi contribueront-ils à une baisse du coût du transport maritime et à l'amélioration de la cadence des outils de manutention. Ainsi, les navires passeront moins de temps à quai et les armateurs verront leurs navires embarquer de nouvelles marchandises en raison de la présence d'une immense zone industrielle dans le port. Par conséquent, ces derniers se dirigeront vers le port d'Abidjan pour l'acheminement de leurs marchandises à cause de son meilleur qualité/prix par rapport aux autres ports de la Côte Ouest Africaine. Avec cette promotion, le port d'Abidjan pourra concrétiser son ambition de devenir la principale plate-forme d'éclatement de la rangée ouest africaine. Ces investissements devraient également permettre au port d'Abidjan de mieux assurer son rôle de développement et d'instrument d'aménagement du territoire.

4. DISCUSSION

Les résultats obtenus montrent que les multiples investissements réalisés ont eu un impact positif sur le développement du port d'Abidjan. Ces résultats sont similaires à ceux obtenus par (Diaba *et al.*, 2013, pp. 2-20) à Dakar à partir des données de l'analyse spatio-temporelle du port de Dakar sur la période 1900-2009. Ces auteurs, à travers leur étude ont montré que les aménagements effectués ont façonné positivement le port de Dakar. Par conséquent, celui-ci a pu s'adapter aux évolutions du trafic maritime. Ces résultats confirment le point de vue de Matons (1999, pp. 753-755). Il indique que les aménagements mettent à la disposition des organismes portuaires les meilleures armes possibles afin de leur permettre de lutter efficacement contre la concurrence qui sévit dans le commerce maritime. Malgré la mise en place de ces aménagements, le port d'Abidjan aspire aujourd'hui à de nouveaux challenges qui exigent une extension de ses installations. Kablan (2008, pp. 83-88) souligne que le développement du port exige des aménagements internes et externes. Ces aménagements permettront au port d'adapter ses capacités d'accueil aux volumes et aux types de trafic. Yao (2015, pp. 208-209) s'inscrit dans cette logique. Il

indique que le développement du port d'Abidjan nécessite un aménagement total du port de Vridi à Jacquville, l'accroissement du tirant d'eau des quais, l'agrandissement de son canal d'accès et l'amélioration de la performance de ses outils. Selon lui, ces actions vont permettre de répondre au problème de la saturation actuelle du domaine portuaire d'Abidjan et d'accroître la compétitivité du port. En raison des contraintes évoquées, les autorités portuaires ont décidé d'actualiser le projet d'extension du port des années 2000. Ce projet prévoyait la construction d'un terminal à conteneurs de trois postes à quai avec des profondeurs de 14 m et l'aménagement d'un terre-plein de 15 ha. Le projet ne se limitait pas à la seule réalisation du terminal à conteneurs. C'était un vaste programme d'investissement infrastructurel qui avait été prévu. Ce plan envisageait la création d'une zone franche industrielle d'une superficie de 180 ha derrière la zone d'entrepôts, avec une extension possible vers Azito.

Ce schéma directeur comprenait également la construction de 12 postes à marchandises diverses à (-12,50 m), un port de pêche, un terminal minéralier, un poste céréalier et un terminal sucrier. Mais, les retards accusés dans le démarrage des travaux et l'urbanisation rapide incontrôlée de la ville d'Abidjan ont entraîné une occupation anarchique des parcelles du port d'Abidjan. C'est le cas de l'île Boulay, site réservé au port par décret présidentiel (décret N°98-151 du 2 mars 1998, portant délimitation des zones d'extension du port d'Abidjan). L'exploitation de ce site pour une éventuelle extension du port d'Abidjan impose aux autorités portuaires une délocalisation et une réinstallation des populations sur de nouveaux sites identifiés par l'État. Pour libérer cet endroit, la population exige non seulement la purge coutumière du sol en espèce, mais aussi que les autorités portuaires leur verse des indemnités. Par ailleurs, l'estimation des purges s'avère plus élevée que le coût de certains projets envisageables.

Cette situation a amené le gouvernement ivoirien à suspendre ce projet et mettre l'accent sur la réhabilitation et la modernisation du port existant. Ce plan de développement concerne essentiellement l'élargissement et l'approfondissement de la passe d'entrée du canal de Vridi, la création de terrain par remblaiement de la baie de Vridi-Biétry, la construction d'un deuxième terminal à conteneur au quai sud, ainsi que l'approfondissement des quais 6, 7 et 8 du quai Ouest. Selon l'autorité portuaire, la mise en œuvre de tous ces projets permettra au port d'Abidjan de faire un bond significatif vers l'ambition de créer en Afrique un troisième hub, port africain de référence internationale après Tanger (Maroc) et Durban (Afrique du Sud).

CONCLUSION

Le port d'Abidjan a connu deux plans directeurs et un vaste programme d'investissements. Ces actions d'aménagements ont permis la modernisation dudit port et l'acquisition d'outils performants pour les opérations de manutention. La mise en place de ces différents ouvrages a contribué efficacement à la diversification des fonctions du port d'Abidjan. Ce qui lui a permis d'être un port important sur la côte ouest africaine. Mais ce port, en raison de la croissance rapide du volume des échanges commerciaux entre la Côte d'Ivoire et le reste du monde, connaît une congestion spatiale. Aussi, faut-il ajouter le vieillissement des installations et l'incapacité du port à recevoir les navires de grande taille vers lesquels se tournent de plus en plus les armateurs.

De l'urgence que représente cette situation, les autorités portuaires, sous peine de voir un détournement croissant du trafic vers les ports concurrents, ont initié de vastes projets de développement. La réalisation de ces nouveaux investissements entrainera l'accroissement de la capacité d'accueil, l'amélioration de l'état des infrastructures et permettra au port d'Abidjan de répondre efficacement aux mutations de l'environnement maritime et portuaire. Cependant, ces grands travaux d'aménagement, bien qu'ils soient indispensables au développement du port, sont conditionnés par la stabilité politique de la Côte d'Ivoire, rudement mise à l'épreuve depuis le coup d'État de décembre 1999.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Association Internationale Villes et Ports (AIVP), 1995. *Impact des activités portuaires sur le développement de la ville : cas d'Abidjan*. Abidjan, 14 p.
- AYENON (S. F.), 2017. « Le port, la plaque tournante de l'industrie pétrolière en Côte d'Ivoire » In Loba (A. D. F. V.) et N'guessan (A. A. B.) (dirs). *Le port dans la ville*, France, EMS Edition, pp. 343-358.
- DIABA (B.), AMADOU (T. D.), GRÉGOIRE (L.) et CATHERINE (M.), 2013. « Analyse de la dynamique spatiale du port de Dakar de 1900 à 2009 : enjeux multi-scalaires et aménagements », in *Cybergeo, European Journal of Geography*, n° 635, 30 p.
- Institut Français de la Mer (IFM), 2009. *Les très grands navires : questions et pistes de réponses*. IFM, Toulon, 22 p.
- KABLAN (N. H. J), 2008. « Importance des ports dans l'économie ivoirienne », in ANOH (K. P.) et POTIER (P.) (dirs). *Géographie du littoral de Côte d'Ivoire, éléments de réflexion pour une politique de gestion intégrée*, pp. 83-102.

- MATON (J. G. D.), 1999. *Droit, économie et finance portuaire*. Presse de l'École nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 1 094 p.
- MLTC/CATRAM, 2013. *Étude de marché sur les terminaux portuaires à conteneurs en Afrique de l'Ouest et du Centre*. CATRAM Consultants, Rapport final, Paris, 113 p.
- Port Autonome d'Abidjan (PAA), 2008, 2010, 2011, 2012, 2014, 2016. *Rapports d'activités*.
- Port Autonome d'Abidjan (PAA), 2006. *Statistiques 2006, perspectives 2007*. PAA, Abidjan, 24 p.
- Port Autonome d'Abidjan (PAA), 2005. *Évolution des activités et repositionnement stratégique du Port Autonome d'Abidjan. Séminaire sur la relance des activités portuaires les 4, 5, 6 octobre 2005*, Abidjan, pp. 5-15.
- Port Autonome d'Abidjan (PAA), 1976. *23 Juillet 1950 - 23 Juillet 1975, 25^{ème} anniversaire du Port Autonome d'Abidjan*, Abidjan, 152 p.
- TAPÉ (B. J.), 2004. *Économie maritime et portuaire de la Côte d'Ivoire : étude géographique*. Thèse de doctorat d'État, Université de Cocody Abidjan, 3 tomes, 876 p.
- YAO (B. D.) et TAPÉ (B. J.), 2015. « La contribution du développement du port d'Abidjan au projet d'émergence de la Côte d'Ivoire », in *ÀH5H5* n° 14, 9 année, pp. 202-211.