

# Les offres de stationnement des camions au port d'Abidjan

## Truck parking facilities at the port of Abidjan

<sup>1</sup>YRO Koulai Hervé

### Résumé

Le trafic des marchandises du port d'Abidjan s'est accru au cours des dernières décennies. Il est passé de 9 000 000 de tonne en 1980 (D. H. ZEBRO, 2019, p. 89) à 26 000 000 de tonne en 2020 (PAA, 2020, p. 28). Cette croissance s'est accompagnée d'une augmentation du nombre de camion assurant la liaison entre le port d'Abidjan et son hinterland. L'on constate un stationnement anarchique de camions le long des voies du domaine portuaire entraînant des bouchons, malgré l'existence de parkings dédiés. Quelles sont les offres de stationnement pour les camions de marchandises qui desservent le port d'Abidjan ? L'objectif de cette étude est d'analyser les offres de stationnement des camions au port d'Abidjan. La collecte de s'est appuyée sur la recherche documentaire, les enquêtes de terrain. L'étude révèle que les offres de parkings ne répondent pas aux besoins de stationnement. Ils présentent une capacité d'accueil inférieure à la demande et n'offrent pas toujours des commodités nécessaires pour le séjour des chauffeurs. Certains parcs sont impraticables pendant les saisons de pluie. La politique de gestion des camions au port d'Abidjan présente un dysfonctionnement en raison de l'absence d'une gestion intégrée des étapes, des espaces et des procédures administratives en rapport avec le séjour des camions. De plus, on note le manque d'anticipation et de réactivité des autorités portuaires face aux besoins et attentes des usagers du port. Les autorités portuaires d'Abidjan gagneraient à mettre la prévision et la célérité au cœur de la gestion portuaire.

**Mots-clés : Abidjan, gouvernance, logistique portuaire, port, stationnement,**

### Abstract

Freight traffic in the port of Abidjan has increased in recent decades. It has risen from 9,000,000 tonnes in 1980 (D. H. ZEBRO, 2019, p. 89) to 26,000,000 tonnes in 2020 (PAA, 2020, p28). This growth has been accompanied by an increase in the number of trucks operating between the port of Abidjan and its hinterland. The anarchic parking of lorries along the port's roads is causing traffic jams, despite the existence of dedicated car parks. What parking facilities are available for goods lorries using the port of Abidjan ? The aim of this study is to analyse the truck parking facilities available at the Port of Abidjan. The information gathered was based on documentary research and field surveys. The study revealed that the parking facilities do not meet parking needs. Their capacity is lower than demand, and they do not always offer the amenities required by drivers. Some car parks are impassable during the rainy season. The lorry management policy at the port of Abidjan is dysfunctional due to the lack of integrated management of the stages, spaces and administrative procedures relating to the stay of lorries. In addition, there is a lack of anticipation and responsiveness on the part of the port authorities to the needs and expectations of port users. Abidjan's port authorities would do well to put foresight and speed at the heart of port management.

**Key words: Abidjan, governance, port logistics, port, parking,**

### Introduction

Les ports des pays ouest africains assurent 80% de leurs échanges commerciaux. Le maintien de ces derniers dans le réseau des ports maritimes nécessite des infrastructures suffisantes et adaptées aux exigences des armateurs et transporteurs terrestres (F. MAURY *et al.*, 2020, p. 2). Ces infrastructures concernent aussi bien l'accueil des navires que les moyens de transport

terrestre de marchandises. À partir des années 2000, les ports de la côte ouest africaine ont connu une véritable mutation grâce à des investissements importants et variables (Y. ALIX, 2018, p. 152). Ces investissements ont permis d'accroître la capacité d'accueil des navires avec le prolongement du linéaire de quai, mais aussi de recevoir des navires de dernières générations dont les tirants d'eau atteignent 15 m. À cela, s'ajoute l'amélioration des cadences de manutention liée à l'acquisition d'équipements performants pour renforcer l'existant. Ces investissements ont ainsi rendu ces ports plus attractifs et accru leurs trafics (Y. ALIX, 2018, p. 152).

Si l'accueil des navires semble de plus en plus maîtrisé, celui des flux terrestres reste problématique surtout sur le continent africain (Y. ALIX, 2018, p. 156). Des procédures administratives complexes peuvent maintenir des marchandises bloquées pendant des jours dans des ports ouest africains, entraînant de longues attentes des transporteurs en zone portuaires (Y. ALIX, 2018, p. 156).

Le pré et post acheminement portuaire présente des dysfonctionnements qui influencent négativement le temps de passage, le coût et la sécurité des transporteurs terrestre (C. DELAVELLE *et al.*, 2020, p. 3). Selon T. NOTTEBOOM (2001, p. 15), les causes sont humaines et liées à des comportements irrationnels car les utilisateurs de la chaîne logistique n'ont toujours pas la bonne information.

La croissance du trafic du port d'Abidjan qui est passé de 9 000 000 de tonne en 1980 (D. H. ZEBRO, 2019, p 89) à 26 000 000 de tonne en 2020 (PAA, 2020, p28), a accru le nombre de camion assurant la liaison avec son hinterland (S. Ouattara *et al.*, 2017, p.68). L'on constate un stationnement anarchique de camions le long des voies du domaine portuaire entraînant des bouchons, malgré l'existence de parkings dédiés. Quelles sont les offres de stationnement pour les camions de marchandises qui desservent le port d'Abidjan ?

## **1. Méthodologie**

La recherche documentaire et les enquêtes de terrain sont les deux méthodes adoptées pour cette étude. La recherche documentaire s'est faite à travers la consultation de documents physiques et numériques. Au niveau de la documentation physique, nous avons eu recours à des thèses et des mémoires consultés dans les bibliothèques des universités Peleforo Gon Coulibaly de Korhogo et Félix Houphouët-Boigny de Cocody. À cela s'ajoute des rapports consultés à la direction des études économiques, de la stratégie et de la planification du port et des rapports d'activités au centre de documentation du port. La recherche virtuelle a consisté à consulter des publications scientifiques en rapport avec les ports, des rapports d'activité du port d'Abidjan, et des documents administratifs diffusés sur les sites des ministères en rapport avec le maillon

terrestre de la chaîne maritime. La recherche documentaire a permis d'avoir des statistiques sur le trafic du port d'Abidjan et son évolution, sur l'historique de la mise en place des parkings et des mesures prises pour réguler les flux des camions au port.

Pour combler les insuffisances de l'approche documentaire, une enquête de terrain a été menée. Elle a débuté d'abord par des observations qui ont consisté à parcourir le domaine portuaire et la ville d'Abidjan afin de localiser les parkings destinés aux camions qui desservent le port, ainsi que les espaces de stationnements anarchiques. Nous avons visité 6 sites. Il s'agit des sites de pk18 et de Gesco situés respectivement dans les communes d'Abobo et de Yopougon et de quatre autres sites qui sont Sania, Remblai, OIC et Hino en zone portuaire. Les parkings de pk18 et de Gesco ont pour rôle de réguler les flux en direction du port. Quant à ceux de Sania Remblai, OIC et Hino, ils sont réservés aux camions programmés pour le chargement ou le déchargement. Des échanges avec les acteurs ont été par la suite nécessaires pour comprendre le dysfonctionnement du système de gestion des camions au port d'Abidjan. Un questionnaire a été adressé aux camionneurs qui desservent le port d'Abidjan. Nous avons eu recours à la méthode accidentelle non probabiliste en raison de l'absence de base de données. Nous avons parcouru le domaine portuaire pour enquêter les transporteurs présents. Les enquêtes se sont déroulées du 5 Novembre 2023 au 10 Juillet 2024 qui correspond à la période de forts trafics au port d'Abidjan. Nous avons choisi de faire deux jours de recherche par semaine avec un intervalle de deux à trois jours afin d'apprécier la rotation et de constater nous-mêmes la durée du séjour des camions dans le port ainsi que les motifs. Au total, 356 chauffeurs ont été enquêtés. Cette enquête par questionnaire a permis de connaître le lieu de provenance des camions, les raisons du choix de l'espace de stationnement (sur parc ou hors parc), la durée de leur stationnement, et l'impact sur leurs activités de transporteur.

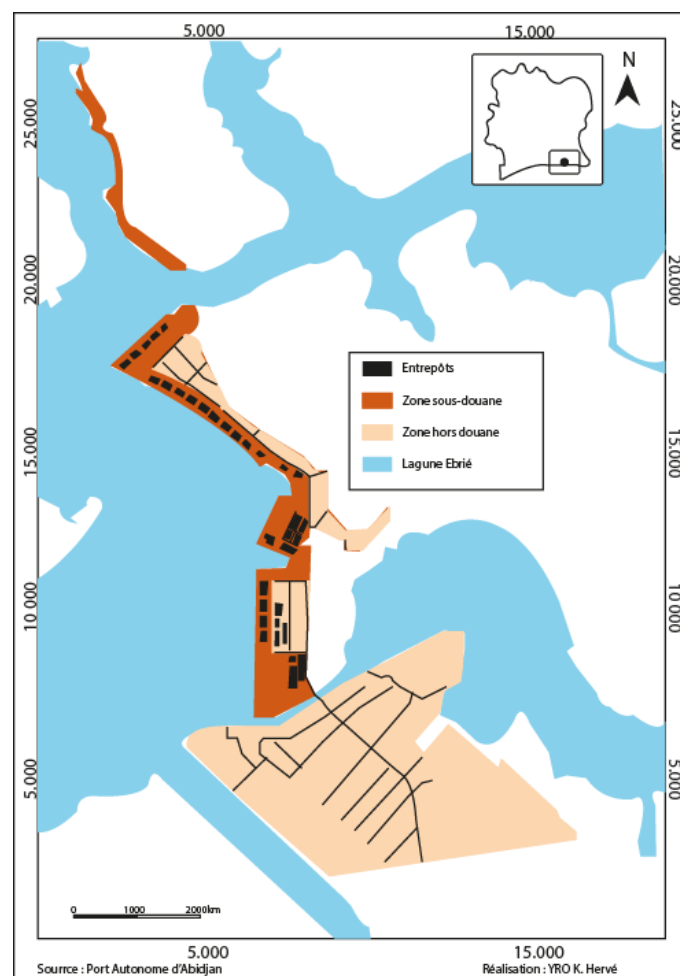
Pour les autorités administratives, un guide d'entretien a été utilisé. Il s'agit des gestionnaires de parkings et des responsables portuaires. Les gestionnaires des parkings sont au nombre de quatre. Ils ont en charge l'organisation, l'exploitation et l'entretien des parkings. Les échanges ont porté sur les superficies, les capacités d'accueil, les coûts de stationnement, les commodités, l'organisation du stationnement et le taux d'occupation des parcs qu'ils gèrent. Ensuite, de responsables de services portuaires qui ont un lien avec la gestion des camions au port. Nous avons le directeur du domaine portuaire et de la direction des opérations maritimes, de la sécurité et de l'environnement (DOMSE) et le directeur des études économiques, de la stratégie et de la planification. Les entretiens avec ces deux responsables ont permis de connaître les dispositions pour l'accueil de camions, les mesures prises pour le respect de ces dispositions,

la politique de gestion des camions qui desservent le port et les raisons de la persistance du stationnement anarchique.

Les données recueillies au cours de l'enquête par questionnaires ont été traitées dans le logiciel Excel. Les tableaux obtenus ont servi à la réalisation des graphiques. Pour le guide d'entretien, nous avons regroupé les informations selon les grands axes et procédé à une analyse en les mettant en rapport avec les résultats de l'enquête par questionnaire afin d'expliquer le comportement des camionneurs dans le domaine portuaire.

Le domaine portuaire d'Abidjan couvre une superficie de 5 000 407 m<sup>2</sup> et est subdivisé en deux zones que sont la zone sous douane et la zone hors douane (Figure 1)

**Figure 1 : Carte de présentation de la zone d'étude**



*Source : Port Autonome d'Abidjan*

La zone sous douane sous douane qui représente la frontière maritime s'étend sur 651 000m<sup>2</sup>. Elle abrite les magasins cales, les terre-pleins et les terminaux spécialisés. La zone hors douane est un espace d'accès libre qui couvre une superficie de 4 349 407 m<sup>2</sup>. C'est dans ces espace que se trouvent les parkings et les autres espaces occupés par les camions de transport de marchandises.

## 2. Résultats

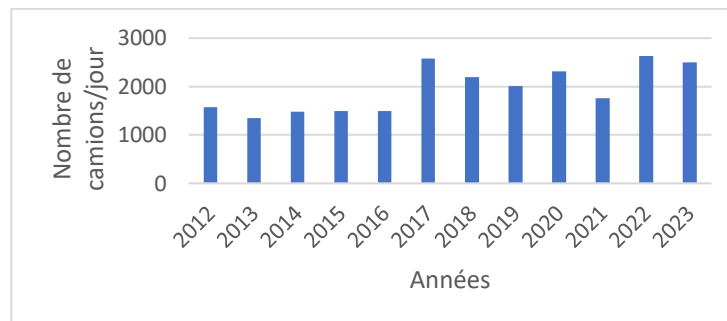
### 2.1. Les caractéristiques des parkings dédiés

Pour l'accueil des camions qui desservent le port d'Abidjan, des parkings ont été aménagés aussi bien en zone portuaire que dans la ville d'Abidjan. Le constat est que plus de 80 % des véhicules présents au port d'Abidjan stationnent hors des parkings pour diverses raisons.

#### 1.1.1. La faible capacité des parkings

Les espaces dédiés au stationnement des camions qui desservent le port offrent de faibles capacités. Le nombre de camions présents par jour dans cet espace est compris entre 2000 et 3000. Le nombre moyen de camions enregistrés au port d'Abidjan a connu une évolution au fil des années. Il est passé de d'environ 1500 par jour en 2012 à 2500 camions en 2023 (figure 2).

**Figure 2 : Trafic journalier moyen de camions au port d'Abidjan de 2012 à 2023**

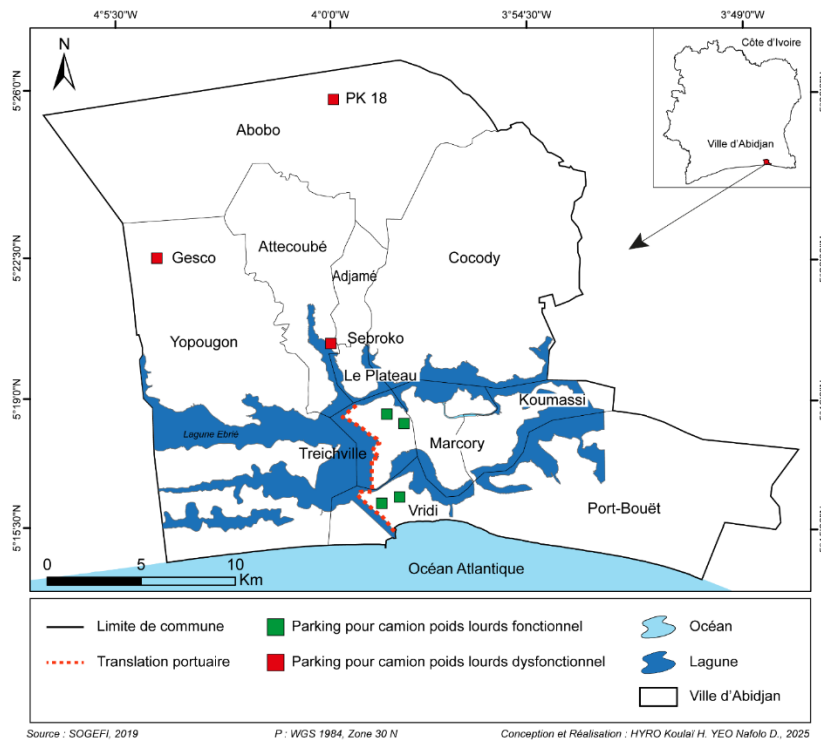


Source : PAA, 2023

Cependant, ces trafics varient selon les mois de l'année. Les périodes de novembre à février enregistrent les pics de camions au port d'Abidjan car elles correspondent à la période d'exportation des produits agricole (cacao, anacarde et coton etc.). En effet, au cours de cette période, le nombre de camions présents dans le domaine portuaire atteint 3000.

La hausse du nombre de camion dans la desserte du port s'explique par la croissance du trafic maritime du port d'Abidjan d'une part et le manque de compétitivité du transport ferroviaire d'autre part. En effet, l'insuffisance des équipements et l'irrégularité des services du chemin de fer orientent les chargeurs vers le transport routier. Pour les camions, les autorités portuaires ont aménagé des espaces de stationnement aussi bien dans la zone portuaire que dans la ville d'Abidjan (figure 3).

**Figure 3 : Localisation des Parkings pour les camions à destination du port**



Source : Yro, 2024

La création de ces parkings s'est faite progressivement. Il y'a eu dans la première phase, la mise en place de quatre parkings que sont : Vridi Tri postal, Yopougon Gesco, Abobo Pk18 et Seboko. La seconde phase a vu l'aménagement d'espaces de stationnement dans la zone portuaire sous la pression du besoin de stationnement. Au niveau du port, on dénombre quatre parkings : Sania, Terra, Hino et Kidal. L'offre de ces espaces est inférieure à 500 places. L'OIC a la gestion de deux parkings ; un, d'une capacité de 94 camions bâti sur 2 ha (OIC) et un deuxième couvrant une superficie de 4 ha avec une capacité de 260 camions (remblai) mis à sa disposition par le Millenium Challenge Account en décembre 2023.

Les parkings Hino et Scania ont chacun une capacité d'accueil de 50 camions. En dehors de l'espace portuaire, d'autres sites ont été aménagés dans la ville d'Abidjan pour le stationnement des camions. Cependant, la majorité de ces espaces ne sont plus fonctionnels. Il s'agit des sites de Yopougon Gesco, d'Abobo Pk18 et de Seboko. Le parking de Seboko est occupé par des camion en mauvais état. Quant au site de Gesco, il a été cédé au district d'Abidjan qui l'utilise comme fourrière. Le parking de PK 18 a été abandonné pas les camionneurs en raison de son excentricité.

### ***1.1.2. Des espaces de stationnement dépourvus de commodités***

Les camionneurs qui arrivent au port d'Abidjan viennent pour des chargements ou des déchargements de marchandises. Les procédures administratives ou l'attente d'espaces libres

pour le stockage, prolongés le séjour de ces derniers dans la zone portuaire. Ils recherchent donc des espaces sécurisés offrant des commodités pour un séjour agréable. En dehors des parkings remblai et OIC qui sont propres et offrent un certain nombre de confort (Douche, toilette, restaurant, préau, etc.) (Photos 1 et 2), les autres parkings ne sont pas assainis.

**Photo 1 : Parking remblais**



*Cliché Yeo L., 2024*

**Photo 2 : Parking OIC**



*Cliché Yeo L., 2024*

Les parkings de Hino et de Scania sont dans un mauvais état par faute d'entretien. Il y'a une mauvaise gestion des ordures sur ces sites ; ce qui a entraîné la prolifération de dépôts sauvages. De plus, l'absence de réseaux de drainages des eaux favorise l'inondation de ces espaces en période pluvieuse. Cela les rend impraticables par les camions en raison de la présence de la boue.

L'aspect sécuritaire est également l'une des faiblesses des parkings Hino et remblai. L'absence de clôtures et le nombre insuffisant d'agents de sécurité exposent les camionneurs à des vols. Des cas de vols et d'agressions ont été signalés sur ces parcs.

### ***1-3. L'éloignement des parkings de régulation des flux de camions***

L'éloignement de parking de stationnement prévus par les autorités portuaires ont conduit à leur abandon par les chauffeurs qui desserve le port d'Abidjan. La politique de gestion des flux de camions mise en place par les autorités portuaires d'Abidjan s'appuie également sur le parking Gesco situé à l'entrée nord de la ville d'Abidjan et celui de pk 18 à l'entrée Est. L'espace de stationnement d'Abobo est réservé aux camions en provenance de l'arrière-pays. Ils doivent y patienter en attendant leur programmation pour le déchargement. Quant au parking de Gesco il est destiné au camion en direction de l'arrière-pays. Dans la pratique, les fonctions attribuées à ces sites ont montré leurs limites. 80 % des camions de marchandises qui arrivent au port d'Abidjan, entrent par le corridor de Gesco. Le détour par le parking d'Abobo, pour les camions en provenance de l'hinterland, allonge le trajet de 21 km. De plus, il est difficile pour les transporteurs de rallier le port en raison des nombreux goulots d'étranglements présents dans la ville d'Abidjan. Ils mettent parfois plus de trois heures pour parcourir les 22 km qui séparent ce parking au domaine portuaire. Les horaires de circulation des camions dans la ville d'Abidjan

ont également contribué à l'abandon de ces parcs de stationnement par les camionneurs. En effet, l'arrêté n°0210 du 20 juillet 2005, interdit la circulation des poids lourds les matins de 6 h à 9 h et les après-midis entre 17 h et 21 h. Pour éviter les verbalisations et les pénalités qui en découlent, les transporteurs préfèrent stationner en zone portuaire.

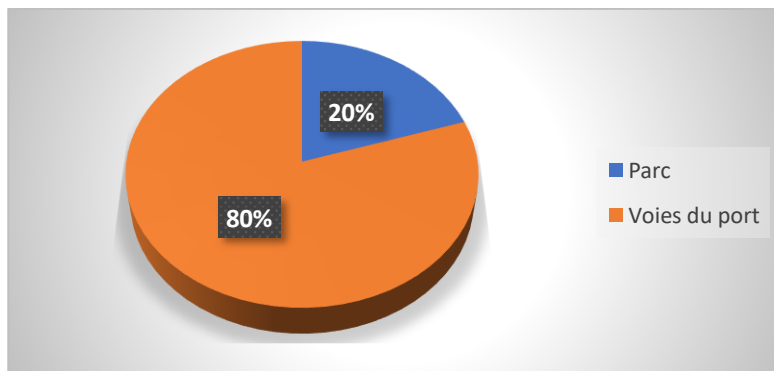
## 2.2. La gestion des stationnements

Le stationnement anarchique est une situation préoccupante au port d'Abidjan à laquelle les autorités ont du mal à trouver une solution définitive. Ce désordre perdure pour deux raisons, l'absence de gestion intégrée du stationnement et la faiblesse de la gouvernance face au stationnement anarchique.

### 2.2.1. Absence de gestion intégrée du stationnement et de la rotation des camions au port

Contrairement à l'accueil des navires qui est géré par la capitainerie du port et qui s'appuie sur le principe de premier arrivé premier servi, l'arrivée des camions de marchandises n'est pas régulée par une structure portuaire. Il n'y a pas d'obligation pour les poids lourds de transiter par un parking de stationnement aussi bien en zone portuaire que dans la ville d'Abidjan. Ils s'autorisent donc des stationnements en occupant les espaces libres (figure, 4).

**Figure 4 : Répartition des camions selon le lieu de stationnement au port d'Abidjan**



Source : enquête Yro et Yeo 2024

Les boulevards de Vridi et du port sont les principales voies de stationnement avec respectivement 38 % et 26% des camions hors parking. Cela s'explique par la proximité de nombreux entrepôts le long des deux boulevards contrairement aux voies du grand moulin et de la gendarmerie où on enregistre 3% des camions.

Les chauffeurs de camions stationnent à proximité des entrepôts afin de veiller au respect de l'ordre d'arrivée par les gestionnaires. Selon eux, une corruption s'est développée autour de ces espaces de stockage. Certains responsables d'entrepôt prennent de l'argent pour modifier l'ordre de déchargement. Les lenteurs administratives contribuent également à la présence prolongée des camions aux abords des voies. Après le chargement, les camions en direction de l'arrière-pays doivent disposer de balises et des documents administratifs relatifs à la

marchandise transportée. Le constat est que la délivrance de ces deux éléments peut prendre sept jours après chargement. Au niveau des balises, il faut noter que seulement 500 balises sont disponibles pour une demande de plus de 600 camions. Les camionneurs doivent attendre le retour des pièces récupérés aux frontières par la douane.

Environ 80 % des camions qui stationnent en zone portuaires sont vides. Cette catégorie est composée de trois types : des camions en attente de chargement, des camions à la recherche de clients et des camions en panne. Il arrive parfois que la marchandise à charger ne soit pas encore disponible (pas encore déchargé du navire ou vérification administrative). D'autres camionneurs ayant déchargé leur marchandise, restent en zone portuaires à la recherche d'éventuels clients pour l'arrière-pays. Les camions à la recherche de clients peuvent rester plus d'un mois, stationnés le long des voies. Au cours des enquêtes, nous avons noté la présence de camions stationnés au port depuis plus de trois mois. Cela se justifie par des problèmes mécaniques. Les sites occupés sont insalubres car ils deviennent des dépotoirs et des toilettes à ciel ouvert pour les camionneurs (Photo 3).

**Photo 3 : Accumulation d'ordures entre les camions stationnés au port d'Abidjan**



Source : Yéo L., 2024

Le stationnement anarchique est né de l'absence d'un système intégré de gestion de l'arrivée de camion, de stationnement sur les parkings et des entrepôts de stockage. Une gestion intégrée des différentes étapes du passage des camions aurait permis une organisation efficace avec un transit sur les parkings.

**2-2. Faiblesse de la gouvernance face au stationnement anarchique**

Les autorités portuaires ont pris conscience très tôt de ce que le stationnement de camions causerait d'énormes désagréments au fonctionnement du port s'il ne trouvait pas d'espaces dédiés. Elles ont mis en place des parkings. Cependant, la rigueur dans la gestion de cet aspect du fonctionnement de l'activité portuaire n'a pas été suivie. On note déjà l'absence de contrôle aux différentes entrées du port pour savoir si le camion est programmé pour une opération de

chargement ou de déchargement, ou s'il a une place réservée sur l'un des parkings du port. Les autorités portuaires ont du mal à faire respecter les mesures qu'elles prennent en raison d'une absence de suivi. En effet, en 2017, une note aux usagés n°00144 du 05 mai 2017, émanant de la direction générale considère le stationnement le long des voies portuaires comme une infraction. Tout contrevenant doit payer une amende de 50 000°FCFA. Aussi, les engins roulants ou équipements de manutention abandonnés dans le port sont enlevés, après une mise en demeure écrite. Les transporteurs enquêtés avouent ne pas connaître l'existence de cette note, ce qui met en exergue l'absence de diffusion de l'information auprès des camionneurs et l'inaction des acteurs chargés de veiller au respect de la mesure. La présence de services de la police et de la gendarmerie dans le domaine portuaire devait contribuer au respect de ces mesures. Malheureusement, les espaces à proximité de la gendarmerie servent de parking aux camions de marchandises. Aussi, les chauffeurs affirment payer un droit auprès des agents des forces de l'ordre en échange de l'occupation des trottoirs et à certains civils organisés en comité de défense pour assurer leur sécurité.

### **3. Discussion**

Les offres et la politique de stationnement actuelles ne permettent pas d'apporter une réponse à l'occupation anarchique des ruelles et autres espaces du domaine portuaire d'Abidjan. En effet, l'étude révèle que les parkings dédiés aux camions qui desservent le port d'Abidjan sont restreints pour satisfaire la demande de stationnement. Il y'a également le parking de PK 18 qui, pour des raisons d'éloignement, n'a pas pu jouer leur rôle de régulateurs de flux en direction du port. À cela, s'ajoute l'absence de commodités dans la majorité des parcs de stationnement fonctionnels. K. Y. KALOGO et al (2022, p. 5) obtient les mêmes résultats au port d'Abidjan. Il montre que pour répondre à la demande, les gestionnaires des parkings de stationnement qui sont à l'intérieur du domaine portuaire sont obligés de les surcharger, surtout en période de grandes affluences. J. L. MALFERE (2022, p. 222), révèle la forte présence de camions poids lourd dans les rues du domaine portuaire d'Abidjan en raison d'un trafic journalier de plus de 6000 camions.

Il ressort que les autorités portuaires ne sont pas réactives et ont des difficultés à faire respecter leurs décisions sur l'espace portuaire. Les problèmes de stationnement avaient été soulevés dans des études menées par G. H. J. KABLAN et al. (2016, p. 5) et présentés comme une des défaillances logistiques à la base de la congestion du port d'Abidjan. Près de dix ans après les mêmes problèmes persistent. En dehors de la réhabilitation du parking de Vridi, les autorités portuaires n'ont pas construit de nouveaux parcs de stationnement. De plus, la note aux usagés n°00144 du 05 mai 2017 émise par les autorités portuaires, pour mettre fin à l'occupation

anarchique des trottoirs, n'a pas permis de résoudre le problème malgré l'amende de 50 000 FCFA. Les acteurs en charge de veiller au respect de cette mesure sont impuissants en raison des dysfonctionnements du système portuaire lui-même. Il est difficile de sanctionner un chauffeur quand il est en attente d'une balise ou de documents que les services du port auraient dû fournir il y a deux ou trois jours.

L'absence d'un système de gestion intégré du séjour des camions dans la zone portuaire d'Abidjan rend difficile le suivi de leur rotation dans les parkings et aux abords des magasins de stockage. Il n'y a pas de synchronisation entre les opérations des différents acteurs. Un camion peut rentrer dans le domaine portuaire sans savoir s'il y a de la place disponible et sur lequel des parkings. Il n'a aucune information sur l'heure de chargement ou de déchargement et le nombre de camions qui le précèdent. Il arrive constamment qu'un camion soit chargé et attende plus de 72 heures la disponibilité de balises. Une informatisation de tout le processus allant de l'accueil du camion jusqu'à son opération au port en transitant par les parkings de stationnement est donc nécessaire.

### **Conclusion**

Les offres de stationnement du port d'Abidjan ne permettent pas de régler la question des stationnements anarchiques dans l'espace portuaire. Les parkings sont en nombre insuffisants et de faible capacité. À cela, s'ajoute l'absence de commodités dans la majorité des parcs qui sont parfois insalubres. Les mesures prises par les autorités portuaires n'ont pas été efficaces pour juguler le désordre créé par l'occupation anarchique des voies et ruelles du domaine portuaire. Car, elles ne tiennent pas compte des dysfonctionnements de l'accueil, de la programmation et du traitement des camions de marchandises. La persistance du stationnement anarchique met à nu l'absence d'anticipation et de réactivité des autorités portuaires.

### **Références bibliographiques**

ALIX Yann, 2018, « Du nouveau paradigme portuaire aux complexités logistiques terrestres : opportunités pour les économies ouest-africaines », in : moderniser les ports ouest-africains, EMS, Caen, p. 149-172.

DELAVELLE Christian, DORSON Philippe, 2020, Chaînes logistiques internationales : Performances comparées des grands ports du Golfe de Guinée, rapport Observatoire Europe-Afrique 2030, Rabat, 29 p.

KABLAN N'Guessan Hassy Joseph, YRO Koulai Hervé et TOGUEI Hugues Richard Paul, 2016, « La chaîne logistique, facteur de congestion du port d'Abidjan », in : moderniser les ports ouest africains, enjeu et perspectives, ouvrage collectif, Afrique Atlantique, Havre, p. 337-350.

KALOGO Koumba Yasmine et KABLAN N'Guessan Hassy Joseph, 2022, Comportement spatial des camionneurs face aux contraintes du port d'Abidjan in : regards-sud, n° 1, Abidjan, mis en ligne 31 mai 2022, Consulté le 09/12/2024. URL : <https://regardsuds.org/comportement-spatial-des-camionneurs-face-aux-contraintes-du-port-dabidjan/#:~:text=Ainsi%2C%20les%20camionneurs%20dans%20le,celles%2Dci%20sont%20antis%20corr%C3%A9%20C3%A9s>.

MALFERE Jean-Louis, 2022, Abidjan transport projet, Étude d'Impact Environnemental et Social, rapport millennium challenge account, Abidjan, 585 p.

MAURY Frédéric et AMAURY de Féligonde, 2020, les ports en Afrique accélérer la mutation, rapport OKAN, 60 p.

N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard et MOUTO Gnakan et OGOU Atsé Willy Arnaud, 2023, « La concurrence route-rail dans la desserte du port d'Abidjan en Afrique de l'ouest », in : collection recherches et regards d'Afrique, vol 2 N, Paris, p. 49-72.

NOTTEBOOM Theo, 2001, « Intégration spatiale et fonctionnelle des systèmes de ports à conteneurs et des hinterlands européens », In : la desserte terrestre des ports maritimes, rapport OCDE, Paris, p. 5-63.

OUATTARA Seydou et KABLAN N'Guessan Hassy Joseph et Richard Paul Hugues TOGUEI, 2017, « Les entraves à la fluidité du système de transport des marchandises entre le port d'Abidjan et les pays de l'hinterland », in : Revue scientifique francophone de géographie des transports, Lille, p. 63-78.

PAA, 2020, Rapport d'activité, port autonome d'Abidjan, Abidjan 60 p.

ZEBRO Djeré Hervé, SEKA Jean-Baptiste, 2019, « Le port d'Abidjan, dynamisme d'une infrastructure économique au service du développement de la Côte d'Ivoire (1980-2000) », in : Revue histoire Archéologie africaine., GODO GODO, N° 33, Abidjan, pp 84-94

---

## Auteur

<sup>1</sup>Maître Assistant, Département de géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly de Korhogo, [yrokoulai@gmail.com](mailto:yrokoulai@gmail.com)