

Numéro 6 Octobre 2025

ISSN 2960-1606

RAVSE

Revue d'Analyse des Vulnérabilités
Socio-Environnementales



Revue de Géographie du

LAVSE

<https://revue.lavse.org/>

PUBLIÉ PAR LE DÉPARTEMENT DE GÉOGRAPHIE DE L'UNIVERSITÉ ALASSANE OUATTARA

RAVSE

Revue de Géographie du Laboratoire d'Analyse des Vulnérabilités Socio-Environnementales, publiée par le Département de Géographie de l'Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire

INDEXATION

Scientific Journal Impact Factor (SJIF)

<https://sjifactor.com/passport.php?id=23819>

Impact Factor : 5,333 (2025)

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Directeur

Joseph P. ASSI-KAUDJHIS, Professeur Titulaire à l'Université Alassane OUATTARA (UAO)

Secrétariat de rédaction

- **Konan KOUASSI**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Narcisse Bonaventure ASSI-KAUDJHIS**, Professeur Titulaire à l'UAO

Secrétariat administratif et technique

- **Konan KOUASSI**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Guy Roger Yoboué KOFFI**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Edouard Zadi ZOGBO**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Pierre Anvo AYEMOU**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Senguen KOUAKOU**, Assistant, Informaticien, à l'UAO
- **Adeline Olga BRISSY**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Enoc One GUEDE**, Maître-Assistant à l'UAO

Comité scientifique

- **DJAKO Arsène**, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- **ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure**, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- **SOKEMAWU Koudzo**, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **GIBIGAYE Moussa**, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- **GUEDEGBE Odile DOSSOU**, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi

(Bénin)

- **HECTHELI** Follygan, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **KADOUZA** Padabô, Professeur Titulaire, Université de Kara (Togo)
- **BLE Celestin**, Directeur de Recherches, CRO (Côte d'Ivoire)
- **ASSA** Rebecca Rachel A., Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **BOUPKESSI** Tchaa, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **MÉDIEBOU** Chindji, Maître de Conférences Université de Yaoundé (Caméroun)
- **FANGNON** Bernard, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- **YABI** Ibouraima, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- **ABOUDOU** Ramanou Y. M. A., Professeur Titulaire, Université de Parakou (Bénin)
- **KOUMI** Rachelle, Maître de Recherches, CRO (Côte d'Ivoire)
- **BARIMA** Yao Sabas, Professeur Titulaire, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)
- **CHEIKH** Samba Wade, Professeur Titulaire, Université Gaston Berger (Sénégal)
- **PAPA** Sakho, Maître de Conférences, Cheikh Anta Diop (Sénégal)
- **ADJAKPA** Tchékpo Théodore, Maître de Conférences, Université Abomey-Calavi (Bénin)

EDITORIAL

L'analyse de la vulnérabilité vise à comprendre les conditions et les expressions d'exposition néfaste aux catastrophes naturelles et aux crises dans le but de réduire leurs conséquences sur les populations, les territoires et les activités. La nécessité d'une approche géographique s'impose comme une réponse à la complexité de l'objet d'étude que constitue la vulnérabilité. La création de RAVSE résulte de l'engagement scientifique du Laboratoire d'Analyse des Vulnérabilités Socio-environnementales logé à l'Université Alassane Ouattara à contribuer à la diffusion des savoirs scientifiques. RAVSE est une revue spécialisée de Géographie dont l'objectif est de contribuer à éclairer la complexité des facteurs de vulnérabilités socio-environnementales et les stratégies de résiliences mises en place par les sociétés dans un contexte de développement durable. Elle maintient sa ferme volonté de réunir les contributions venant d'horizon divers qui donnent à la vulnérabilité socio-environnementale son épaisseur géographique. Ce support de publication scientifique vient donc renforcer la visibilité des résultats des travaux de recherche menés sur les vulnérabilités socio-environnementales en géographie et les sciences connexes. RAVSE est au service des enseignants-chercheurs, chercheurs et étudiants qui s'intéressent à l'analyse des vulnérabilités socio-environnementales. A cet effet, RAVSE accueillera toutes les contributions sur les thématiques liées aux facteurs de vulnérabilités socio-environnementales et les stratégies de résiliences.

Secrétariat de rédaction

COMITE DE LECTURE

- **ASSI-KAUDJHIS** Narcisse Bonaventure, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- **SOKEMAWU** Koudzo, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **GIBIGAYE** Moussa, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- **GUEDEGBE** Odile DOSSOU, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- **HECTHELI** Follygan, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **KOUAME** Déhedé Paul, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- **MAFOU** Kouassi Combo, Maître de Conférences, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)
- **N'GUESSAN** Kouassi Guillaume, Maître de Conférences, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)
- **KOFFI** Yéboué Stéphane Koissy, Maître de Conférences, Université Péleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)

- **DJAH** Armand Josué, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- **KOUASSI** Kouamé Sylvestre, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- **ADJAKPA** Tchékpo Théodore, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)

AVIS AUX AUTEURS

La Revue d'Analyse des Vulnérabilités Socio-Environnementales (RAVSE), Revue de Géographie du LAVSE (Laboratoire d'Analyse des Vulnérabilités Socio-Environnementale) diffuse de travaux originaux de géographie qui relèvent du domaine des «Sciences de l'homme et de la société». Elle publie des articles originaux, rédigés en français, non publiés auparavant et non soumis pour publication dans une autre revue. Les normes qui suivent sont conformes à celles adoptées par le Comité Technique Spécialisé(CTS) de Lettres et sciences humaines / CAMES (cf. dispositions de la 38e session des consultations des CCI, tenue à Bamako du 11 au 20 juillet 2016).

1- Manuscrit

Les textes à soumettre devront respecter les conditions de formes suivantes :

- le texte doit être transmis au format document doc (word 97-2003);
- il devra comprendre un maximum de 60.000 signes (espaces compris), interligne 1,5, police de caractères Times New Roman 12 ;
- insérer la pagination et ne pas insérer d'information autre que le numéro de page dans le pied de page ;
- les figures et les tableaux doivent être intégrés au texte et présentés avec des marges d'au moins six centimètres à droite et à gauche. Les caractères dans ces figures et tableaux doivent aussi être en Times 12. Les titres des illustrations (carte, tableaux, figures, photographies) doivent être mentionnés ;
- Le comité de rédaction demande aux auteurs de préciser sur la première page :
 - Le titre du texte,
 - Pour chaque auteur, une notice comprenant :
 - les nom et prénoms,
 - le grade
 - le rattachement institutionnel,
 - l'adresse électronique,
 - Un résumé en un seul paragraphe de 1000 signes (espaces compris) maximum, qui devra être différent du premier paragraphe du texte. Il doit notamment énoncer l'objectif poursuivi par l'auteur.
 - Proposer six mots clés.
 - Proposer le texte lui-même.

NB : le résumé doit être traduit en anglais ainsi que les mots clés.

Le manuscrit doit respecter la structuration suivante : Introduction, Méthodologie, Résultats (analyse des Résultats), Discussion, Conclusion, Références bibliographiques (s'il s'agit d'une recherche expérimentale ou empirique).

Les notes infrapaginales, si elles existent, doivent être numérotées en chiffres arabes, rédigées en taille 10 (Times New Roman). Réduire au maximum le nombre de notes infrapaginales. Ecrire les noms scientifiques et les mots empruntés à

d'autres langues que celle de l'article en italique (*Solanum lycopersicum*).

Les articulations d'un article, à l'exception de l'introduction, de la conclusion, de la bibliographie, doivent être titrées, et numérotées par des chiffres (exemples : 1. ; 1.1. ; 1.2. ; 2. ; 2.2. ; 2.2.1 ; 2.2.2. ; 3. ; etc.). Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante :

1. Premier niveau, premier titre (Times 12 gras)

1.1. Deuxième niveau (Times 12 gras italique)

1.2.1. Troisième niveau (Times 12 italique sans le gras)

Les illustrations

Les tableaux, les cartes, les figures, les graphiques, les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis, placé au-dessus de l'élément d'illustration (centré). La source (centrée) est indiquée au-dessous de l'élément d'illustration (Taille 10). Ces éléments d'illustration doivent être : **i.** annoncés, **ii.** Insérés, **iii.** Commentés dans le corps du texte.

La présentation des illustrations : figures, cartes, graphiques, etc. doit respecter le miroir de la revue. Ces documents doivent porter la mention de la source, de l'année et de l'échelle (pour les cartes).

2- Notes et références

2.1. Les passages cités sont présentés entre guillemets. Lorsque la phrase citant et la citation dépasse trois lignes, il faut aller à la ligne, pour présenter la citation (interligne 1) en retrait, en diminuant la taille de police d'un point.

2.2. Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, ainsi qu'il suit :

- Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'auteur, année de publication, pages citées (T. K. YEBOUE, 2017, p. 18);
- Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées).

Exemples:

En effet, l'objectif poursuivi par K. Kouassi (2012, p. 35), est «une meilleure appréhension des enjeux de la problématique de l'insalubrité dans l'espace urbain en général et à Adjamé (...)»

2.3. Les sources historiques, les références d'informations orales et les notes explicatives sont numérotées en continue et présentées en bas de page.

2.4. Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : Nom et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, Titre, Lieu de publication, Editeur, pages (p.) **pour les articles et les chapitres d'ouvrage.**

Le titre d'un article est présenté entre guillemets, celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une revue ou d'un journal est présenté en italique. Dans la zone Editeur, on indique la Maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre le nom du traducteur et/ou l'édition

(ex: 2nde éd.).

2.5. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur. Par exemple:

Références bibliographiques

AMIN Samir, 1996, *Les défis de la mondialisation*, L'Harmattan, Paris, 345 p.

BERGER Gaston, 1967, *L'homme moderne et son éducation*, PUF, Paris, 368 p.

DIAGNE Souleymane Bachir, 2003, «Islam et philosophie. Leçons d'une rencontre», *Diogène*, 202, p. 145-151.

DIAKITE Sidiki, 1985, *Violence technologique et développement. La question africaine du développement*, L'Harmattan, Paris, 153p.

LAVIGNE DELVILLE Philippe, 1991, Migration et structuration associative : enjeux dans la moyenne vallée. In : *La vallée du fleuve Sénégal : évaluations et perspectives d'une décennie d'aménagements*, Karthala, Paris, p. 117-139.

SEIGNEBOS Christian, 2006, Perception du développement par les experts et les paysans au nord du Cameroun. In : *Environnement et mobilités géographiques*, Actes du séminaire, PRODIG, Paris, p. 11-25.

SOKEMAWU Koudzo, 2012, « Le marché aux fétiches : un lieu touristique au cœur de la ville de Lomé au Togo », In : *Journal de la Recherche Scientifique de l'Université de Lomé*, Série « Lettre et sciences humaines », Série B, Volume 14, Numéro 2, Université de Lomé, Lomé, p. 11-25.

Pour les travaux en ligne ajouter l'adresse électronique (URL).

3. Nota bene

3.1. Le non-respect des normes éditoriales entraîne le rejet d'un projet d'article.

3.2. Tous les prénoms des auteurs doivent être entièrement écrits dans la bibliographie.

3.3. Pagination des articles et chapitres d'ouvrage, écrire p. 2-45, par exemple et non pp. 2-45.

3.4. En cas de co-publication, citer tous les co-auteurs.

3.5. Eviter de faire des retraits au moment de débiter les paragraphes, observer plutôt un espace.

3.6. Plan: Introduction (Problématique, Hypothèse), Méthodologie (Approche), Résultats (analyse des résultats), Discussion, Conclusion, Références Bibliographiques

Résumé: dans le résumé, l'auteur fera apparaître le contexte, l'objectif, faire une esquisse de la méthode et des résultats obtenus. Traduire le résumé en Anglais (**y compris le titre de l'article**)

Introduction: doit présenter le contexte, la situation problématique, le problème, les questions de recherche, les objectifs de recherche et si possible les hypothèses.

Outils et méthodes: (Méthodologie/Approche), l'auteur expose uniquement ce qui est outils et méthodes

Résultats: l'auteur expose ses résultats, qui sont issus de la méthodologie annoncée dans **Outils et méthodes** (pas les résultats d'autres chercheurs). L'Analyse des résultats traduit l'explication de la relation entre les différentes variables objet de l'article; le point "R" présente le résultat issu de l'élaboration (traitement) de l'information sur les variables.

Discussion: la discussion est placée avant la conclusion ; la conclusion devra alors être courte. Dans cette discussion, confronter les résultats de votre étude avec ceux des travaux antérieurs, pour dégager différences et similitudes, dans le sens d'une validation scientifique de vos résultats. La discussion est le lieu où le contributeur dit ce qu'il pense des résultats obtenus, il discute les résultats ; c'est une partie importante qui peut occuper jusqu'à plus deux pages.

Le Rédacteur en chef

Sommaire

<p>KONE Basoma, KONAN Kouamé Hyacinthe</p> <p><i>Les enjeux sécuritaires des changements climatiques sur la transhumance dans le Nord de la Côte d'Ivoire</i></p>	14
<p>KOFFI Brou Émile, YÉO Brahim, DIALLO Issoufou</p> <p><i>Grossesses en milieu scolaire : une gestion sociale et éducative pour la maintenance des filles à l'école dans la direction régionale de l'éducation nationale et de l'alphabétisation du Hambol (Centre-Nord de la Côte d'Ivoire)</i></p>	31
<p>OUSSOU Anouman Yao Thibault</p> <p><i>Les enjeux spatiaux des pratiques culturelles dans la ville de Bouaké (Centre, Côte d'Ivoire)</i></p>	50
<p>Aniko ALEME, Aklèso Gnassigbé KEZIE, Essoyomèwè AKODABI, Tatongueba SOUSSOU, Tchaa BOUKPESSI</p> <p><i>Conversion, intensités et vitesses des changements par intervalle de temps (1985-2005 et 2005-2023) des unités d'occupation et d'utilisation des terres du parc national de l'Oti-Keran (PNOK) au Nord-Togo</i></p>	66
<p>KIARI FOUYOU Hadiza, ADOUM FORTEYE Amadou, MADJIGOTO Robert</p> <p><i>Analyse de la perception de sécurité par les communautés rurales du lac Tchad : exemple de la Région de Diffa au Niger et des Provinces du Kanem et du Lac au Tchad</i></p>	86
<p>TOGBE Janvier, KOFFI Amoin Prisca, BOHOSSOU N'Guessan Séraphin</p> <p><i>Investissements communaux et accessibilité des populations aux services de l'état civil à Danané (Ouest de la Côte d'Ivoire)</i></p>	99
<p>Hamet Mahamane MAHAMADOU BACHIR, Moctar HASSANE, Kaka Kiari Boukar Kellou</p> <p><i>Stratégies de contournement à l'expansion de groupes terroristes : cas de Boko Haram dans la région de Diffa au Niger</i></p>	115
<p>TE Wrossépané Cynthia Charlene Epouse SERI, Bié Roméo</p> <p><i>Itinéraires thérapeutiques et logiques sociales du recours à la médecine traditionnelle dans la prise en charge des troubles mentaux : Cas du département de Korhogo, Région du Poro (Côte d'Ivoire)</i></p>	135

<p>PREGNON Lhey Raymonde Christelle</p> <p><i>Évaluation cartographique de la dégradation environnementale du quartier Zone industrielle de Bouaké (Côte d'Ivoire)</i></p>	155
<p>LANTONKPODE Aristide, BONI Gratien, WARI ABOUBAKAR Moussa, DJESSONOU Sèngla Franco-Néo Camus</p> <p><i>Manifestations de la variabilité hydro-climatique dans les communes de Djidja, d'Agbangnizoun et d'Abomey (Bénin, Afrique de l'ouest)</i></p>	174
<p>KONAN Kouakou Charles, AMALAMAN Marc Auriol, SOUMAHORO Saï Pou, TRA BI Zamblé Armand</p> <p><i>Analyse en ondelette de la relation pluie-débit dans le bassin versant de la Marahoué (centre-ouest de la Côte d'Ivoire)</i></p>	198
<p>QUENUM Comlan Irené Eustache Zokpénou</p> <p><i>Gentrification urbaine et spéculation foncière dans les quartiers en reconstructions de Cotonou : cas des 2^{ème} et 4^{ème} arrondissements</i></p>	211
<p>Boubacar BARRY, Cheikh Tidiane WADE, Dramane CISSOKHO</p> <p><i>Regard croisé entre le foncier et les ressources ligneuses en Moyenne Casamance septentrionale</i></p>	230
<p>DJORO-DJAPI Élodie Ange Éléonore, YRO Koulai Hervé, AKA Aké Brice Patrick</p> <p><i>Logiques portuaires d'Abidjan face au besoin d'espace</i></p>	247
<p>KOUASSI Kobenan Christian Venance</p> <p><i>Expansion urbaine et dysfonctionnement du système d'assainissement dans la ville de Djébonoua : entre risques environnementaux et défis d'aménagement</i></p>	259
<p>LILA RENI BIBRIVEN, ABOUBAKAR SALEH</p> <p><i>Dynamique Érosive des Berges du Chari et son Impact sur un Territoire Urbain à N'Djaména : Une Étude de Cas du 1er Arrondissement (1993-2023)</i></p>	279
<p>OUOBA Souleymane Jean-Claude, AFFO Fabien</p> <p><i>La dynamique régressive de forêt classée de Wari Maro : quel ancrage du sacré ?</i></p>	316
<p>MBENGUE Mamadou Saliou</p> <p><i>L'atteinte des odd 1, 2 et 5 par les organisations communautaires : l'exemple de l'Union Régionale des Associations Paysannes de Diourbel (URAPD)</i></p>	333

<p>Dominique Syrienne MINKOUE-MI-MBA, Clet Mesmin EDOU EBOLO, Marjolaine OKANGA-GUAY, Jean Bernard MOMBO</p> <p><i>Evaluation du plan sectoriel pêche et aquaculture (PSPA, 2004 à 2014) : le cas des pêcheries de la région de l'estuaire au Gabon</i></p>	352
<p>TANOHI Kouamé Perèze</p> <p><i>Economie circulaire, une réponse à la gestion des déchets solides ménagers et à la résilience économique des populations à Bouaké (Côte d'Ivoire) ?</i></p>	378
<p>DIARRASSOUBA Bazoumana</p> <p><i>Assainissement du cadre de vie urbain à Man (côte d'ivoire) : entre contraintes physiques et pratiques des populations</i></p>	394
<p>NIAMIEN Kadjo Henri-Joel, KOUADIO N'Guessan Olivier</p> <p><i>Caractéristiques sociotechniques et contraintes de la production piscicole dans la sous-préfecture de Bouaké</i></p>	408
<p>Mor FAYE, Djibrirou Daouda BA, René Ndimag DIOUF</p> <p><i>Variabilité climatique et stratégies d'adaptation dans les villes secondaires du Sénégal : Cas de Mboro</i></p>	422
<p>BOULY SANE, Tidiane SANE, Cheikh FAYE, Fatima DIOP</p> <p><i>Potentiel en eau souterraine et activités économiques dans la Sous-Unité de Gestion et de planification des Ressources en eau de la Moyenne-Casamance (Sénégal)</i></p>	439
<p>KOFFI Guy Roger Yoboué, KOMENAN Komenan Gabin, KOUASSI Yao Privat</p> <p><i>Usages phytosanitaires en maraîchage urbain à Bouaké (Côte d'Ivoire) : entre résilience économique et risques sanitaires</i></p>	464
<p>KONAN Aya Suzanne</p> <p><i>Contraintes et stratégies de durabilité de la filière banane plantain dans la Sous-préfecture de Bonon (Centre - Ouest, Côte d'Ivoire)</i></p>	483
<p>MAHAMAT HEMCHI Hassane, BASSENA Pierre, OURSINGBE PASSAL Joachim</p> <p><i>Souvenir des avènements ratés de Faya-Largeau au nord du Tchad : entre utopie et perspective métropolitaine</i></p>	505
<p>YAO Adjoua Victoire, BRISSY Olga Adeline</p> <p><i>Accessibilité des personnes handicapées aux équipements à l'Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)</i></p>	527

FIEDI N'Zoré Pascal, SEKONGO Fougo Valy, DJE Kouamé Casimir, DIOMANDE Beh Ibrahim <i>Stratégies d'adaptation des systèmes cultureux des acteurs de la filière Bananière : cas de la sous-préfecture de Daoukro (Centre-Est de la Côte d'Ivoire)</i>	542
KI Léonce <i>Les biens culturels burkinabè sur les listes de l'UNESCO</i>	560
YAO KOUADIO DONALD <i>Les danses traditionnelles en pays Baoulé : cas de la sous-préfecture de Sakassou (centre de la Côte d'Ivoire)</i>	574

LOGIQUES PORTUAIRES D'ABIDJAN FACE AU BESOIN D'ESPACE

DJORO-DJAPI Élodie Ange Éléonore, Assistante
Université Félix Houphouët-Boigny, Cocody,
Email : angdjoro@gmail.com

YRO Koulai Hervé, Maître Assistant
Université Peleforo GON COULIBALY, Korhogo,
Email : yrokoulai@gmail.com

AKA Aké Brice Patrick, Assistant
Université de San Pédro,
Email : briceake33@gmail.com

(Reçu le 14 août 2025; Révisé le 28 août 2025 ; Accepté le 29 septembre 2025)

Résumé

Les mutations constantes du transport maritime obligent les autorités portuaires à faire preuve de réactivité, voire d'anticipation. En effet, la taille croissante des navires et l'augmentation des échanges maritimes mettent les infrastructures portuaires à rude épreuve. Le port d'Abidjan a connu une saturation de ses infrastructures en raison de la croissance rapide de son trafic. Aussi, la forte croissance urbaine liée au développement économique de la ville d'Abidjan a-t-elle occasionné une occupation anarchique de ses réserves à l'île Bouley, Locodjro et sur le cordon littoral. Cette étude se propose d'analyser les actions menées par les autorités portuaires abidjannaises pour régler le besoin pressant d'infrastructures. La méthode de collecte de données a combiné une recherche documentaire et une enquête de terrain. Les résultats révèlent que les démarches entreprises par les autorités pour récupérer les réserves se sont soldées par un échec. Afin de répondre aux besoins urgents en infrastructures, elles ont alors opté pour le remblaiement du plan d'eau lagunaire. Cependant, les infrastructures actuellement en place s'avèrent insuffisantes face au fort taux de croissance moyen du trafic estimé à 12 % sur les trois dernières années et à l'augmentation significative de la taille des navires.

Mots-clés : Abidjan, Port, réserve portuaire, extension, aménagement

ABIDJAN PORT LOGISTICS FACING THE NEED FOR SPACE

Abstract

Constant changes in maritime transport require port authorities to be responsive and even proactive. Indeed, the increasing size of ships and the growth in maritime trade are putting port infrastructure under severe strain. The port of Abidjan has experienced infrastructure saturation due to rapid traffic growth. In addition, rapid urban growth linked to the economic development of the city of Abidjan has led to uncontrolled occupation of its reserves on Bouley Island, Locodjro and the coastal strip. This study aims to analyse the actions taken by the Abidjan port authorities to

address the urgent need for infrastructure. The data collection method combined documentary research and fieldwork. The results reveal that the steps taken by the authorities to recover the reserves have ended in failure. In order to meet urgent infrastructure needs, they then opted to fill in the lagoon. However, the infrastructure currently in place is proving insufficient in view of the high average traffic growth rate, estimated at 12% over the last three years, and the significant increase in the size of vessels.

Keywords: Abidjan, Port, port reserve, extension, development

Introduction

Le rapport entre la ville et les ports est une thématique récurrente dans l'histoire urbaine. De très nombreuses villes sont nées de la présence d'un port qui permettait ainsi les échanges maritimes et le commerce. Le port entretient une relation d'interdépendance et de complémentarité avec la ville. La ville tire du port son identité qui rejaillit sur les populations qui s'y sont installées progressivement (B. Steck, 2017, p.83). Les ports ont souvent « bâti » leur ville et les travailleurs des ports ont souvent été les pionniers de l'installation pérenne de populations sur ces interfaces de vie et de commerce (B. Daudet, 2012, p. 41). La ville et le port, deux espaces autonomes qui sont hautement complémentaires. Ils entretiennent des relations parmi les plus complexes, les plus diversifiées et les plus déterminantes que l'urbanisme contemporain ait à traiter (C. Prelorenzo, 2010, p. 157). Ces relations engagent la vie économique d'une région toute entière, parfois d'un pays. Le couple ville-port se matérialisait par une importante consommation d'espace généralement linéaire sur la zone d'interface entre la ville et le plan d'eau.

La ville d'Abidjan a également grandi et s'est développée grâce à son port. Au fil des années, l'activité maritime a pris une importance considérable non seulement pour la ville et la région avoisinante mais également pour l'ensemble de l'économie ivoirienne. Abidjan, capitale économique de la Côte d'Ivoire bénéficie d'une position géographique privilégiée à l'interface entre mer et terre, favorisant la littoralisation de ses activités majeures et par ricochet la maritimisation de son économie (N. H. J. Kablan, 2008, p. 83). Ainsi, il s'en suit une forte économie d'agglomération faisant d'Abidjan la métropole du pays et la plus importante ville de la Côte du Golfe de Guinée (O. Dembélé, 2008, p. 71).

Le port d'Abidjan se veut un hub de référence internationale. Il doit par conséquent, s'adapter aux mutations en cours dans le monde maritime et réagir face aux défis qui se posent à lui, en vue de traiter avec efficience les marchandises qu'il reçoit. La croissance de son trafic (701 945 tonnes en 1951 (K.H. Yro, 2016, p 98) à 24 912 697 tonnes en 2020 (PAA, 2020, p. 27)) s'est heurtée à une insuffisance des infrastructures (N. H. J. Kablan, et *al.*, 2018, p. 344) ; A.A.B. N'Guessan et *al.*, 2018, p. 82). Les

infrastructures et superstructures portuaires sont exploitées à pleine capacité. La zone 68 industrielle de Vridi est quant à elle complètement saturée et ne permet plus de répondre aux besoins de terrains industriels exprimés par les opérateurs économiques. Aujourd'hui, le domaine terrestre du PA est saturé (PAA, 2018, p 48 A. A. B. N'guessan et K. V. Kanga, 2018, p. 81). Pour répondre à ce problème de saturation, le gouvernement de Côte d'Ivoire a décidé de moderniser et d'étendre les aménagements du port d'Abidjan sur ses réserves. Or, ces sites sont occupés par des populations qui parfois disposent de titres fonciers. Quelles est la réponse des autorités face à la saturation du port d'Abidjan. Cette étude se propose d'analyser les actions menées par les autorités portuaires pour régler le besoin pressant d'infrastructures.

1. Méthodologie

1.1 Présentation de la zone d'étude

Situé dans la région du Sud-Est de la Côte d'Ivoire, le port d'Abidjan a été officiellement mis en service le 05 février 1951. Il est le principal port de transit des échanges maritimes de la Côte d'Ivoire avec l'extérieur. Il est subdivisé en deux grandes parties : La zone hors douane et la zone sous douane. La zone hors douane couvre une superficie de 4.349.467m². La zone sous douane s'étend sur 651.000 m² abritant six terminaux spécialisés.

1.2 Techniques de collecte de données

La collecte de données pour cette étude s'est appuyée sur une recherche documentaire et des enquêtes de terrain. La documentation dans son ensemble a permis de mieux comprendre les contours du thème. La recherche documentaire a permis de savoir que l'extension de l'espace portuaire apparaît comme une réponse incontournable aux exigences de compétitivité, de fluidité et d'attractivité. Cette recherche a été menée dans les centres de documentation universitaire, du port d'Abidjan où des revues spécialisées, rapports d'activités et des archives ont été consultés. Ces données collectées ont été renforcées par une enquête de terrain. Elle a connu deux phases que sont l'observation et les enquêtes par questionnaire.

L'observation s'est faite à travers les visites guidées ou non guidées au sein des différentes zones d'activités du domaine portuaire. Elle nous a permis de faire la distinction entre les différentes zones portuaires, d'observer les types d'activités qui s'y exercent et de localiser les différents sites occupés illégalement par la population riveraine. En outre, plusieurs visites avec les inspecteurs de la Direction du Domaine et du Patrimoine (DDP) lors des patrouilles quotidiennes ont été effectuées.

Pour l'enquête de terrain, nous avons eu recours aux questionnaires structurés et au guide d'entretiens semi-directifs (services du ministère de la construction, services portuaires, service municipaux et chefferies villageoises). Cette phase a aidé à la

compréhension du fonctionnement et de l'organisation de la plateforme portuaire d'Abidjan, mais encore de recenser les différents acteurs qui entrent dans le cadre de la gestion des espaces. Les autorités portuaires et les organismes de l'État ont permis d'établir le niveau de collaboration entre acteurs urbains et acteurs portuaires pour une cohabitation harmonieuse.

Au niveau des autorités portuaires, les informations recueillies ont porté sur les acteurs de la gestion du domaine portuaire d'Abidjan ; les enjeux et les défis de cette gestion, les problèmes vécus quotidiennement dans cette gestion et les solutions envisagées pour y faire face. Au niveau des acteurs urbains, les informations ciblées ont été relatives à la nature des rapports qui existent entre les acteurs urbains et portuaires dans le cadre de la gestion du foncier.

2- Résultats

2.1 Réserve portuaire : échec des tentatives de récupération

Les actions de récupération de sites en faveur de port d'Abidjan datent des années 1970. En effet, le 20 avril 1976, une décision relative à l'extension des installations du port sur le plateau du Banco, à l'Ouest de Locodjro a été prise en conseil des ministres. En 1977, l'arrêté n°0219 CAB/SADU du 14 Mars 1977 portant sur la mise en réserve d'une zone destinée à l'extension des installations du Port Autonome d'Abidjan à Locodjro a été pris. Il a été signé par le Ministre de la Construction et de l'Urbanisme le 29 Novembre 1991. L'arrêté n°1089 portant sur l'approbation du lotissement du site de recasement de Yopougon-Santé (commune de Yopougon), a été signé le 18 Mars 1993. La Lettre n°627/MECU/CAB-2 de Monsieur le Ministre de la Construction et de l'Urbanisme à Monsieur le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, lui proposant de soustraire 50 ha de la réserve foncière du Port Autonome d'Abidjan pour le recasement de Yopougon-Santé suite à la squattérisations du lotissement réalisé au bénéfice de ce village. Ensuite, le décret n°98-151 du 25 Mars 1998 portant délimitation des zones d'extension du port autonome d'Abidjan. Cependant, les mesures d'accompagnement ont constitué un frein à l'application de ces décrets, car le montant proposé n'était pas suffisant pour purger les droits coutumiers. Aussi, les sites de recasement proposés par l'état de Côte d'Ivoire étaient déjà occupés déjà par d'autres populations qu'il a eu du mal à déloger. Il faut noter également, le non-respect de ces décrets par des structures étatiques notamment le ministère de la construction qui délivre des titres fonciers à des entreprises ou des particuliers. En 1999, le PAA dépose une requête à la cour suprême pour l'annulation pour excès de pouvoir d'un certain nombre d'actes de gestion pris par ce dernier. Il s'agit des arrêtés (n°1085/MLCVE/MDP/MEF du 09 juin 1999 et n°00233/MCU/SDU du 23 mars 2001) et des baux emphytéotiques (n°02048/MCU/SDU du 3 sept 2001, n°02001/MCU/SDU du 1er juillet 2002 et n°03513/ MCU/SDU du 18 juillet 2003) qui ont été déclarés nulles et de nulles effets par la cour suprême. Le domaine public est par

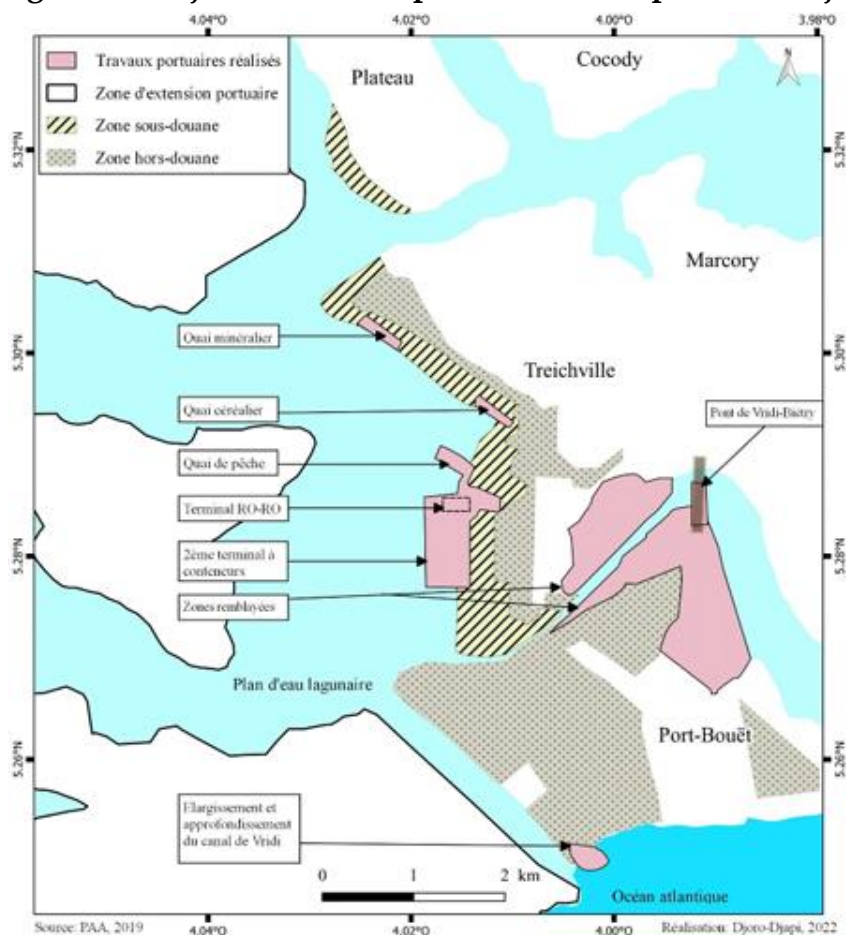
principe inaliénable, cependant, le MCUH a octroyé à une société immobilière (SCI KHALIL) des parcelles qui font parties du domaine public par des arrêtés provisoires de concessions. La décision a été l'annulation des certificats de propriétés délivrés à SCI KHALIL, car nul ne peut détenir des droits de propriété sur une parcelle du domaine public.

Après l'échec de la volonté de l'État de résoudre le problème en s'appuyant sur le décret de 1970, il va opter pour la négociation. Ainsi, une commission interministérielle a été mise sur pied pour résoudre les problèmes fonciers des sites, afin de permettre l'extension portuaire. Cette commission crée un cadre de concertations et de négociations en vue de purger les droits coutumiers, de recenser, d'indemniser et de recaser les populations touchées par les projets portuaires. Elle envisageait également de surveiller et de protéger le domaine portuaire (clôture, voie de délimitation, brigade de surveillance...). Cette commission n'est pas allée au bout de sa mission, car, ne disposant pas de budget pour fonctionner. De plus, l'élément fondamental qui devrait faciliter le travail des contrôleurs est la purge des droits coutumiers qui n'est toujours pas réalisée. Aussi, des démarches ont été menées par les autorités portuaires pour la récupération de Zimbabwe et Vridi-canal. Une action laissée sans suite car les institutions du Brettons Wood exige de dédommager et de recaser la population concernée.

2.2 Extension sur la lagune, la solution au déficit d'espace

Afin de répondre au besoin pressant d'infrastructures, les autorités ont opté pour un remblai du plan d'eau lagunaire. Ainsi, environ 243,7 ha de terre seront gagnés sur le domaine lagunaire (Figure 1).

Figure 1 : Projet d'extension par remblais du port d'Abidjan



Source : Djoro-Djapi, 2022

Ces infrastructures créent par remblai sont composées deux terminaux une zone industrielle. Le terminal à conteneur est bâti sur une superficie de de 37,5 hectares et offre un linéaire de quai de 1100 m fondé à 16 m. il est équipé de 06 portiques de quai de grandes portées, de 18 portiques de parcs électriques et de 36 tracteurs électriques. Ce terminal permet d'accueillir des ports conteneurs de dernière génération d'une capacité de plus de 20 milles Equivalent vingt pieds (EVP). Il renforce ainsi la capacité de traitement du port d'Abidjan qui passe de 1 à 2,5 millions d'EVP. Le terminal roulier couvrira une superficie de 8 ha avec deux quais pour un linéaire de 500 m. L'inauguration de 2018 a mis en exploitation de la première phase qui offre 300 m de quai fondé à 14 m. Le môle de pêche de 450 m de long et 160 m de large avec un tirant d'eau de 8 à 10 m a été créée par le remblai sur l'eau de 8,2 ha. Le terre-plein permettra entreposage de conteneurs frigorifiques, à la réparation des filets et 2 hectares pour les aires de circulation et de manutention. Le remblai de la baie lagunaire de Vridi-Biétry a pour objectif de pallier le manque de terrains industriels portuaires. Il couvre plus de 200 ha qui seront mis à la disposition des industriels afin de répondre à leurs demandes.

Ces investissements vont permettre à terme au port de disposer de 24 magasins pour une superficie de (122 074 m²), avec un linéaire de quai de 5 km avec 33 postes, 16 coffres et 16 mouillages en rade intérieure. Le port de pêche, quant à lui, s'étend sur une superficie de plus de 272 000 m² en zone sous-douane et 80 000 m² en zone hors douane. Il compte 1 020 mètres de linéaire de quai et trois postes de mouillage sur coffre.

2.3 Les réserves portuaires, un enjeu toujours vital pour le port d'Abidjan

Les récents investissements réalisés au port d'Abidjan, ont permis de soulager légèrement le mal du port d'Abidjan. Il est toujours congestionné en raison de l'insuffisance d'entrepôts de stockage. En effet, lors des campagnes d'exportation des produits agricoles qui s'étend de novembre à Mars de chaque, le port d'Abidjan reçoit un volume environ 1 300 000 tonnes de marchandises. Or, le nombre d'entrepôts est insuffisant pour répondre au besoin de stockage. En effet, le port d'Abidjan ne dispose que de 6000 m² d'entrepôts pour une capacité d'environ 70 000 tonnes. Il en résulte une congestion des voies de desserte, principalement causée par le stationnement anarchique des camions en attente de traitement. Ces véhicules garent de part et d'autre de la chaussée, dans l'attente de leur chargement ou de leur déchargement, ce qui rétrécit la voie et ralentit considérablement la circulation. Le boulevard de Vridi situé dans la zone portuaire d'Abidjan connaît constamment sujet à des bouchon du fait du rétrécissement de la vois par le stationnement anarchique des camions en attente (Photo 1).

Photo 1 : Rétrécissement de la voie par le stationnement anarchique des camions au port d'Abidjan



Source : Enquête, 2025

Les nouvelles infrastructures réalisées offrent au port d'Abidjan une superficie de seulement 243,7 hectares, un chiffre largement inférieur à celui des réserves, qui s'élèvent à 2 720 hectares. Ce qui crée un déficit foncier de 2 476,3 hectares. À titre de comparaison, les premiers projets planifiés sur ces réserves portuaires devaient à eux seuls occuper environ 1 694 hectares.

L'élargissement de la passe d'entrée et l'approfondissement du canal de Vridi pourraient mettre à mal rapidement les nouvelles installations. En effet, le port d'Abidjan est désormais capable d'accueillir des navires de dernière génération, caractérisés par des longueurs pouvant atteindre 400 mètres et une capacité supérieure à 20 000 EVP. En avril 2024, le porte-conteneurs *MSC Diletta*, d'une capacité de 24 000 EVP, a effectué une escale au port d'Abidjan (Photo 2). Il a depuis été suivi par d'autres navires de la même catégorie, confirmant l'entrée du port dans le cercle des plateformes capables de traiter de grands ports conteneurs.

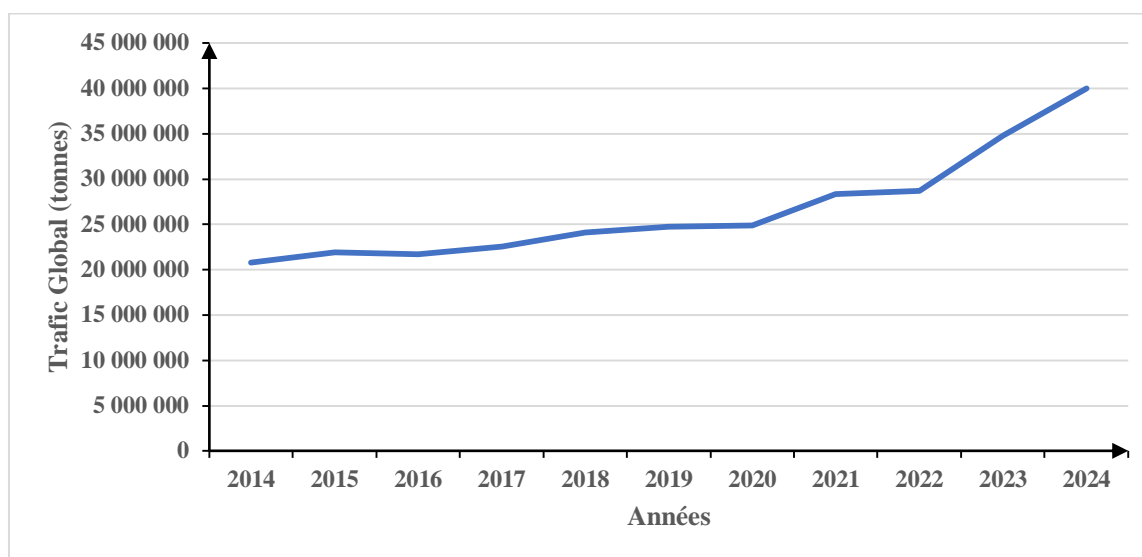
Photo 2 : Escale du MSC Diletta au port d'Abidjan



Crédit photo : PAA, 2025

L'arrivée de ces mastodontes peut occasionner une saturation rapide du deuxième terminal à conteneur en raison de leur forte capacité de massification des flux. Le trafic global du port d'Abidjan lui-même est en constante croissance (Figure 2).

Figure 2 : Evolution du trafic global du port d'Abidjan de 2014 à 2024



Source : PAA, 2014 à 2024

Le trafic global du port d'Abidjan est à la hausse au cours des dix dernières années. Il est passé de vingt un million (21 000 000) de tonnes en 2014 à plus de quarante millions (40 000 000) de tonnes en 2024. La croissance est relativement faible entre 2014 et 2020. Elle est plus forte et continue entre 2021 et 2024 avec un pic en 2023 (+ 21,37%). Face à cette croissance, le port doit anticiper afin d'éviter que ces nouvelles infrastructures acquises par remblaiement de la lagune atteignent leur limite.

3- Discussion

Face au besoin pressant d'espaces afin de répondre aux exigences du transport maritime actuelles et avenir, il était nécessaire pour le port d'Abidjan d'étendre ses infrastructures. Cependant, cette volonté s'est heurtée à des contraintes sociales. En effet, des populations ont occupé ces réserves et leurs délogements nécessitent des moyens financiers importants pour le dédommagement et la purge des droits coutumiers mais également un espace pour recaser ces populations. Les différentes tentatives des autorités étatiques et portuaires ont abouti à des échecs en raison du montant de la charge financière et des litiges sur les sites choisis pour le recasement. S. Karambiri (2022, p 345) et H. di Roberto (2021, p 81) ont obtenu les mêmes résultats. Pour S. Karambiri (2022, p 345) l'Etat a du mal à imposer un schéma de règlement des conflits au Burkina Faso car il entre parfois en conflit avec les lois coutumières. Selon H. di Roberto (2021, p 81) L'approche traditionnelle permet d'éviter les conflits, car les autorités traditionnelles disposent d'un pouvoir et de méthodes généralement mieux acceptés par les populations. V. Pescatori, (2022, p. 2) évoque la même situation pour la majorité des ports ouest africain. Selon cet auteur, ces différents ports ne disposent plus de réserves et perdent leur efficacité en raison de l'impossibilité de s'étendre. Les zones portuaires en exploitation sont entourées d'habitats empêchant le

développement des infrastructures. Elle estime que le compromis doit être l'outil pour régler les différends ville-port.

L. Ginisty (2022, p. 11) aboutit aux faites que les réserves foncières du port sont convoitées par les populations. Elle va plus loin en montrant que ces réserves sont une source de revenu pour les populations villageoises en raison des spéculations foncières liées à la forte demande. Cette situation pourrait expliquer les échecs des négociations avec les autorités portuaires et étatiques. Elle met en exergue le manque d'un cadre concerté de planification urbaine qui pourrait regrouper toutes les parties et intégrer le port dans l'écosystème urbain afin que les deux ne forment plus qu'un.

En raison de l'impossibilité de s'étendre sur les réserves, les autorités portuaires ont opté pour une opération de remblayage afin de récupérer de l'espace sur le plan d'eau lagunaire. Ainsi, une superficie de 243,7 hectares a été créée. Toutefois, cette superficie reste largement inférieure à celle initialement prévue sur les terrains en réserve. De ce fait, le port est toujours congestionné car les espaces de stockage de marchandises restent insuffisants. V Pescatori, (2022, p. 2) propose le développement d'infrastructures à l'intérieur de terres comme alternative. Pour K. H. Yro (2016, p. 236) le port sec permettra de réguler le flux en direction des ports maritimes et réduire par conséquent la pression sur les infrastructures des ports maritimes. Il affirme que ces plateformes intérieures ont montré leur efficacité dans les pays asiatiques.

La croissance du trafic global observée au cours de ces trois dernières années met en évidence l'importance stratégique des réserves foncières du port d'Abidjan. En effet les projets prévus sur les réserves du port prévoyaient environ 10 km de quai (E. A. E. Djoro-Djapi, 2022, p. 239). Ce qui n'est pas à négliger. La taille des nouveaux porte-conteneurs qui accostent au port d'Abidjan pourrait très rapidement réduire la capacité d'accueil des quais du nouveau terminal à conteneur. Avec 1,10 Km de quai, il ne peut qu'accueillir deux navires de cette nouvelle génération. La présence de six portiques de dernière génération assure une grande rapidité dans les opérations de manutention. Toutefois, lors des périodes de forte affluence, des congestions persistent du fait de l'insuffisance des quais. Le renforcement des équipements du premier terminal à conteneur n'a pas résolu la question de la congestion du port d'Abidjan en raison de la croissance de la taille de navires qui réduit le nombre de poste à quai (K. H. Yro, 2016, p. 152).

Conclusion

Les projets d'extension du port d'Abidjan sur les réserves se sont heurtés à une occupation anarchique par des populations. Les initiatives pour récupérer ces sites ont été des échecs. Les décrets qui accordent les sites au port sont fragilisés par le non paiement des indemnités et des droits coutumiers. De plus, les sites identifiés pour relocaliser les populations occupant les réserves sont squattés par d'autres. Pour

répondre au besoin pressant d'infrastructures, les autorités ont opté pour une extension par remblai su plan d'eau lagunaire. Cependant, les espaces générés sont largement en dessous des offres prévues sur les réserves. La croissance rapide du trafic global de marchandises ces trois dernières années présente le risque de saturation rapide de ces nouvelles infrastructures. Cette situation met en exergue les enjeux liés aux réserves du port.

Références bibliographiques

ALIX Yann et DEKA Rigobert Ikambouayat, 2014, *Réflexion sur le futur des relations villes ports en Afrique de l'Ouest et du centre, Port-city Gouvernance*, Collection les Océanides de la Fondation SEFACIL, Editions EMS, Caen, p. 167-180

DAUDET Brigitte et ALIX Yann, 2012, *Gouvernance des territoires ville-port : Empreintes locales concurrences régionales et enjeux globaux*, Ecole de management de Normandie, France, 53 p

DEMBELE Ousmane, 2008. « Panorama des villes du littoral » In, *Géographie du littoral de Côte d'Ivoire*, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan, p 65-81.

DI ROBERTO Hadrien, 2021, *Les conflits fonciers et leur résolution à l'échelle locale dans un contexte de marchandisation de la terre : Une étude de cas dans les Hautes Terres à Madagascar*, Collection Recherche. Paris, Comité Technique Foncier et Développement (AFD-MEAE), 91 p.

DJORO-DJAPI Élodie Ange Éléonore, 2022, *Relations ville-port : les entraves liées à la gestion domaniale du port d'Abidjan*, Thèse unique de géographie, Université Félix Houphouët-Boigny, Cocody, 406 p.

GINISTY Laura, 2022, « Abidjan, des ambitions contradictoires », In *Afrique relations villes-ports*, Bulletin des professionnels de AdP-Villes en développement, Paris, n°116, p. 9-11

N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard et KANGA Konan Victorien, 2018. « Contributions des investissements étrangers au développement des activités portuaires en Côte d'Ivoire » In, *moderniser les ports Ouest-Africains –Enjeux et Perspectives*, Editions EMS, Afrique Atlantique, Caen, p. 78-100

KABLAN N'Guessan Hassy Joseph, 2008, « L'importance des ports maritimes dans l'économie ivoirienne » In, *Géographie du littoral de Côte d'Ivoire : Eléments de réflexion pour une politique de gestion intégrée*, Editions universitaires de Côte d'Ivoire, Université de Cocody, p. 83-102.

KABLAN N'Guessan Hassy Joseph, YRO Koulaï Hervé et TOGUEÏ Hugues Paul Richard, 2018. « La chaîne logistique facteur de congestion du port d'Abidjan » In,

Moderniser les ports Ouest-Africains -Enjeux et Perspectives, Editions EMS, Afrique Atlantique, Caen, p. 338-350.

KARAMBIRI Souleymane, 2022, « régulations des conflits fonciers ruraux dans la commune de Tchériba au Burkina Faso », Lomé ,Acaref, n°12, p330-346

PAA, 2016, *rapport d'activité*, Abidjan, 84p

PAA, 2019, *rapport d'activité*, Abidjan, 48p

PAA, 2022, *rapport d'activité*, Abidjan, 60p

PESCATORI Véronique, 2022, « Afrique : la transition des villes ports », In *Afrique relations villes-ports*, Bulletin des professionnels de AdP-Villes en développement, Paris, n°116, p3-4

PORT AUTONOME D'ABIDJAN, 2018. *Planification développement gestion et réglementation efficace des domaines portuaires- expérience des autorités portuaires*, Rapport, Abidjan, 39 p

PRELORENZO Claude, 2010. « Le retour de la ville portuaire », Cahiers de la Méditerranée, p. 157-167 <https://journals.openedition.org/cdlm/5239>

STECK Benjamin, 2017, « Le port moderne inclusion urbaine dynamique ou enclave extravertie de la mondialisation : le cas de l'Afrique Atlantique » In, *le port dans la ville*, Editions EMS, Caen, p. 75-94.

YRO Koulai Hervé, 2016, *Conteneurisation et performance portuaire en Côte d'Ivoire*, Thèse de Doctorat Unique en géographie, Abidjan, institut de géographie tropicale, Université Félix Houphouët Boigny, 276 p.