

**Zion Sonia Estelle ADJO<sup>1</sup>**

## **LES TRANSPORTEURS SAHÉLIENS AU PORT D'ABIDJAN**

**Résumé.** Le port d'Abidjan est directement relié aux pays sahéliens grâce à un réseau routier bitumé et une liaison ferroviaire de 1250 Km, depuis les abords des quais jusqu'au Burkina-Faso. Pour le transport de leurs marchandises dans le contexte du commerce extérieur, les pays sahéliens (Mali, Burkina-Faso et Niger) se sont toujours intéressés au port d'Abidjan. Le choix du corridor ivoirien par les chargeurs de ces pays, de préférence aux autres voies de la sous-région, soulève des interrogations quant aux réalités du port d'Abidjan comme point de transit. Plusieurs interrogations surgissent du choix du corridor ivoirien par les chargeurs des pays sahéliens par rapport aux autres corridors de la sous-région. Par ailleurs, les chargeurs de ces pays sont confrontés à diverses réalités en faisant du port d'Abidjan le point de transit de leurs marchandises. Cette étude explore les réalités des transporteurs (camionneurs, usagers du train) sahéliens au port d'Abidjan. Son élaboration a été possible grâce à la recherche documentaire, à l'observation directe et à l'enquête de terrain. Les résultats révèlent que l'état satisfaisant des réseaux routier et ferroviaire ivoiriens, couplé aux relations sociales de longue date établies en Côte d'Ivoire et bien d'autres raisons, retiennent l'intérêt particulier des transporteurs sahéliens pour l'acheminement de leurs marchandises via le port d'Abidjan. En dépit de ces atouts, les transporteurs sahéliens sont confrontés à des situations désagréables sur le corridor ivoirien et même au sein du port.

**Mots-clés :** port d'Abidjan, corridor, pays sahéliens, transports, chargeurs.

### **Introduction**

Le Port d'Abidjan dispose d'une excellente connexion aux voies maritimes internationales ainsi qu'aux routes terrestres et à la voie ferroviaire vers

---

<sup>1</sup> Ecole Doctorale SCALL, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan; corresponding author email address: <adjosonia6@gmail.com>.

l'intérieur du pays avec les États de l'hinterland en l'occurrence les pays sahéliens (le Mali, le Burkina-Faso et le Niger). Par conséquent, cette synergie favorise des flux commerciaux faisant du port d'Abidjan un pôle important pour le commerce régional en Afrique de l'ouest. Entre plusieurs ports de la sous-région, le port d'Abidjan dispose d'atouts liés aux infrastructures de transport et aux contextes socio-culturel et historique de longue date. La présence des transporteurs sahéliens au port d'Abidjan est un marqueur de fidélisation des clients du port qui en dépit des difficultés inhérentes à leur fréquentation, ne rechignent pas à le fréquenter, quand même des situations de crise adviennent parfois. Dans cette perspective, (Ake Aké 2019 : 83) définit le port comme une véritable porte océane pour les pays sans façade maritime. Ce qui fait de cette infrastructure le lieu d'interconnexion des transports maritimes, offrant un avantage économique dans les échanges commerciaux des pays de l'hinterland avec le reste du monde. Toutefois, l'efficacité de ce système repose sur un acteur central à savoir le transporteur. Selon le (Dictionnaire Larousse 2022), celui-ci se définit comme la personne s'engageant à assurer le déplacement d'une marchandise en vertu d'un contrat de transport. À cet égard (Togola Lassina 2021 : 291) souligne que l'économie des pays enclavés est tributaire en grande partie du transport, singulièrement du transport routier qui assure la liaison physique entre les pays côtiers et ceux sans littoral. Dès lors, les corridors deviennent les vecteurs essentiels des processus d'intégration sous-régionale. Le trafic du Mali, du Burkina Faso et dans une moindre mesure celui du Niger atteste le statut du port d'Abidjan en tant que plateforme logistique incontournable, dont le rayonnement impacte favorablement l'économie internationale. En dépit du rôle primordial dévolu au port d'Abidjan, les conditions opérationnelles des acteurs de terrain méritent une analyse approfondie. C'est dans cette optique que s'inscrit la présente étude qui a pour objectif de mettre en lumière les réalités vécues par les transporteurs sahéliens lors de l'acheminement de leurs marchandises via le port d'Abidjan.

## **Méthodologie**

### **1. Cadre théorique de l'étude**

La réalisation de cette étude a été possible par la recherche documentaire et les enquêtes de terrain. En ce qui concerne la recherche documentaire,

plusieurs ouvrages tels que des articles scientifiques, des brochures en lien avec le port d'Abidjan, le transport des marchandises des pays de l'hinterland a été exploité. Ces ouvrages ont été consultés à la bibliothèque de l'Académie Régionale des Sciences et Technique de la Mer (ARSTM) et au centre de documentation et d'outillage du Port d'Abidjan. L'enquête de terrain s'est effectuée auprès de personnes ressources du milieu maritime et portuaire, par le biais d'un questionnaire adapté. Nous avons réalisé des entretiens avec les représentants des transporteurs et des chargeurs de l'hinterland en Côte d'Ivoire, notamment l'OTRAF (organisation des transporteurs du Faso) le CBC (conseil Burkinabé des chargeurs), le CNUT (conseil nigérien des utilisateurs de transporteurs) et le CMC (conseil malien des chargeurs). Les questions portaient sur le choix du port d'Abidjan pour le transit de leurs marchandises, sur les difficultés rencontrées lors du transit de leurs marchandises. Ces enquêtes ont eu lieu du 14 octobre au 29 novembre 2025. Le tableau 1 ci-dessous fait le bilan des personnes ressources enquêtées.

*Tableau 1*

**Effectif des personnes ressources interrogées  
lors des entretiens**

| Structures   | Effectifs |
|--------------|-----------|
| OTRAF        | 2         |
| CBC          | 2         |
| CNUT         | 2         |
| EMACI        | 2         |
| <b>Total</b> | <b>8</b>  |

*Source : nos enquêtes, 2025*

## 2. Présentation de l'espace d'étude

Le cadre spatial de notre recherche est le port d'Abidjan (Figure 1). Ce port qui dispose d'un domaine de 800 ha, se situe au sud de la lagune Ebrié. Il est à cheval sur les communes du Plateau, de Treichville et de Port-Bouët. Les travaux de redimensionnement du canal de Vridi achevés en 2018 permettent désormais d'accueillir des navires de (plus de 350 m de long), avec un tirant d'eau pouvant atteindre 16 mètres. Ce qui augmente la compétitivité du port d'Abidjan (N'Guessan A.A.B. et Adjo S., 2024, p. 331).

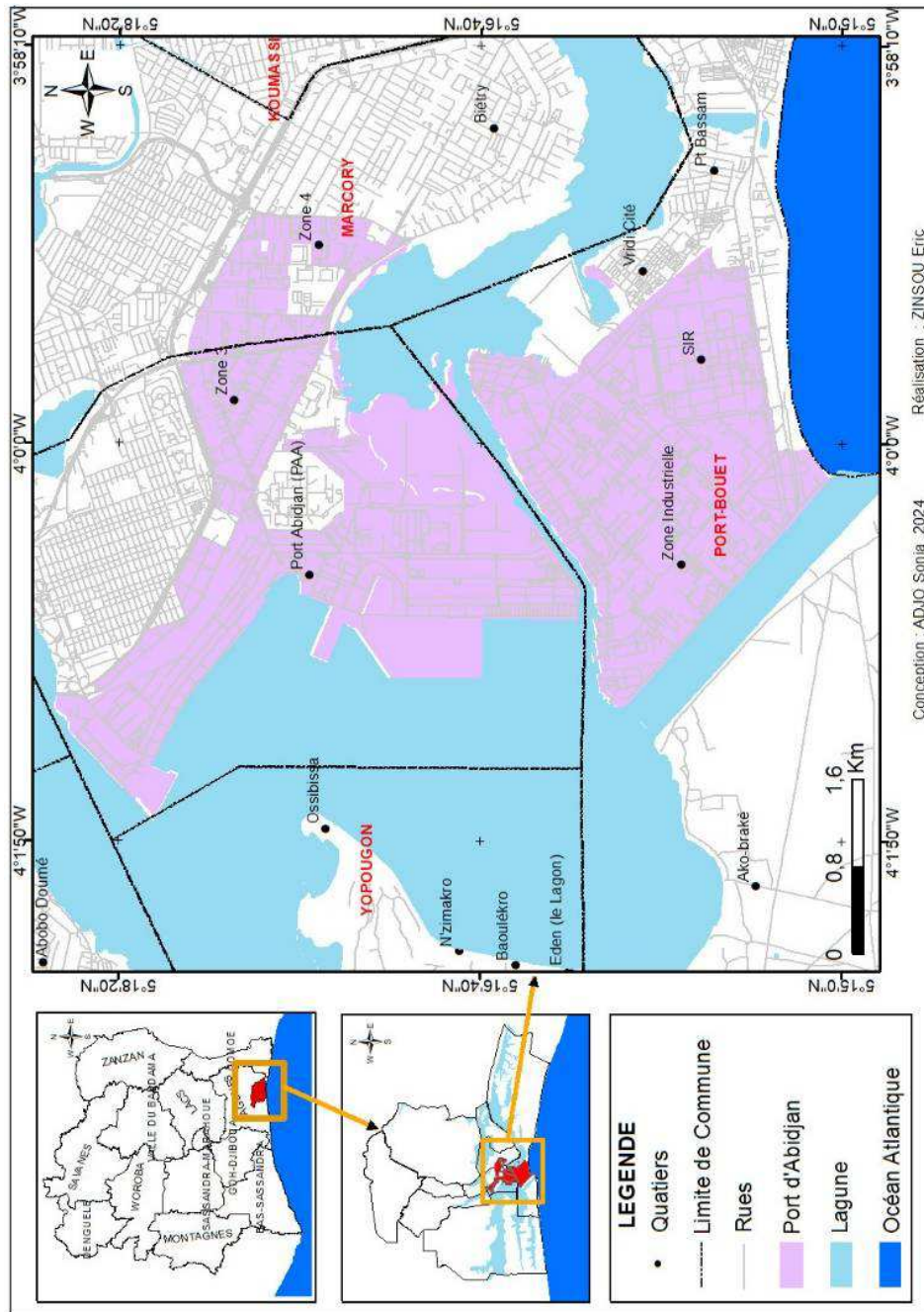


Figure 1. Le Port Autonome d'Abidjan

## Résultats

### 1. Le port d'Abidjan, un choix stratégique de longue date pour les transporteurs sahéliens

Les transporteurs des pays de l'hinterland optent pour le port d'Abidjan par rapport à sa position de hub régional, pour les infrastructures et équipements modernes. Le bon réseau routier et le chemin de fer performant ne peuvent être que bénéfique en termes de coût et de rapidité d'acheminement pour les transporteurs sahéliens.

#### 1.1. *Un port aux infrastructures modernes*

Pour améliorer ses performances afin d'être plus compétitif, le port d'Abidjan, a réalisé plusieurs projets. Le môle du port de pêche, opérationnel depuis 2015, permet de recevoir des navires de pêche de 9,5 à 11 mètres de tirant d'eau. Le canal de Vridi élargi et approfondi, a été inauguré en 2019. Il permet désormais de recevoir des navires sans limitation de longueur avec 16 mètres de tirant d'eau. L'Autorité portuaire a procédé également à la création de terrains par remblaiement de la baie lagunaire de Vridi-Biétry sur une superficie de 40 hectares pour recevoir des unités industrialo-portuaires. Un terminal roulier a été construit et mis en service depuis 2018. Un autre projet qui constitue le fleuron de la vision stratégique de l'Autorité portuaire est celui du deuxième terminal à conteneurs mis en service en novembre 2022. Cette deuxième plateforme logistique porte la capacité d'accueil des conteneurs au port d'Abidjan à 2 500 000 EVP. À côté de ces réalisations, un autre projet de grande envergure est pratiquement achevé. Il s'agit des travaux de construction des infrastructures du nouveau terminal céréalier, qui facilite l'accueil de navires Overpanamax pouvant transporter entre 40 000 et 50 000 tonnes de vracs alimentaires (contre 30 000 tonnes en 2023). Ce terminal est également conçu pour jouer un rôle capital en matière de sécurité alimentaire, tant pour la Côte d'Ivoire que pour les pays sans littoral de l'hinterland ouest africain dont les besoins en produits céréaliers vont sans cesse croissant. La mise en service du second terminal à conteneurs (TC2) et l'extension des quais ont contribué à la

performance du port d'Abidjan, la photo 1 ci-dessous montre le TC2, doté d'équipements de dernière génération. Ce nouveau terminal moderne, bâti sur 37,5 ha de terre-plein avec 16 m de tirant d'eau, dispose de 06 portiques de quai de grandes portées, de 18 portiques de parc électriques et de 36 tracteurs électriques. Il renforce la capacité de traitement des conteneurs au port d'Abidjan, qui passe ainsi de 1 à 2,5 millions de TEU ce qui permet d'accroître considérablement la capacité de traitement des conteneurs. Le port d'Abidjan, avec la réalisation de ces infrastructures modernes, a pu rattraper son retard en termes d'investissements en l'espace d'une décennie, et améliorer sa productivité et sa compétitivité (PAA 2023).



*Photo 1. Le deuxième terminal à conteneurs (TC2)  
(Cliché : PAA, 2024)*

## ***1.2. Le développement continue des infrastructures de transport terrestre***

### ***1.2.1. La voie routière***

La voie routière est la voie de communication la plus utilisée par les camionneurs sahéliens pour l'acheminement de leurs marchandises. Ces transporteurs optent pour le mode de transport routier du fait de la

rapidité des livraisons qui se font de porte à porte, et la flexibilité qui s'aperçoit dans la modification des itinéraires en cas d'urgence, ainsi que la capacité à s'adapter efficacement aux imprévus.

Ces dernières années, le réseau s'est amélioré par les actions des structures habilitées agissant sur ordre du gouvernement ivoirien. L'amélioration du réseau routier ivoirien a renforcé les choix du port d'Abidjan comme port de transit par les opérateurs des pays sans littoral. Ils apprécient la qualité du réseau routier comme « *bonne* ». La fluidité du trafic routier leur permet de gagner en temps. La figure 2 met en relief le corridor ivoirien. La côte d'Ivoire possède un réseau routier dense, soit l'un des meilleurs de la sous-région. Plus de 82 000 km dont environ 900 km revêtu, y compris 400 km d'autoroutes. Le linéaire du réseau routier revêtu a connu un accroissement ces dernières années, en passant de 6500 km en 2015 à 9200 km à fin juillet. Les transporteurs sahéliens adoptent l'itinéraire le plus fiable et direct pour l'acheminement des marchandises. Selon les résultats des enquêtes ont peu identifier les principaux trajets utilisés par les camionneurs. Il s'agit de :

- **Axe 1** – pour les camionneurs Maliens l'itinéraire se présente comme suit : Abidjan - Yamoussoukro - Bouaké - Ferkéssédougou - Mali.
- **Axe 2** – pour les camionneurs Burkinabés l'itinéraire est le suivant : Abidjan - Yamoussoukro - Bouaké - Ferkéssédougou - Burkina-Faso.

Les transporteurs Nigériens transitent leurs marchandises depuis le port d'Abidjan, vers le Burkina -Faso et ensuite les acheminent de la capitale Burkinabé vers le Niger (Niamey).

Cependant, on note quelques itinéraires de contournements en fonction des besoins des camionneurs ou des difficultés rencontrées par ceux-ci. Ainsi pour se rendre au Mali le camionneur utilise la ligne routière suivante : Abidjan - Yamoussoukro - Bouaké - Katiola - Boundiali. Quant 'au Burkina-Faso la ligne de contournement qui n'est pas aussi très aisée est la voie qui longe la frontière Est : Abidjan - Abengourou - Bondoukou - Bouna.

À travers nos enquêtes auprès des camionneurs, il ressort le réseau routier ivoirien est l'un des meilleurs de la sous-région.

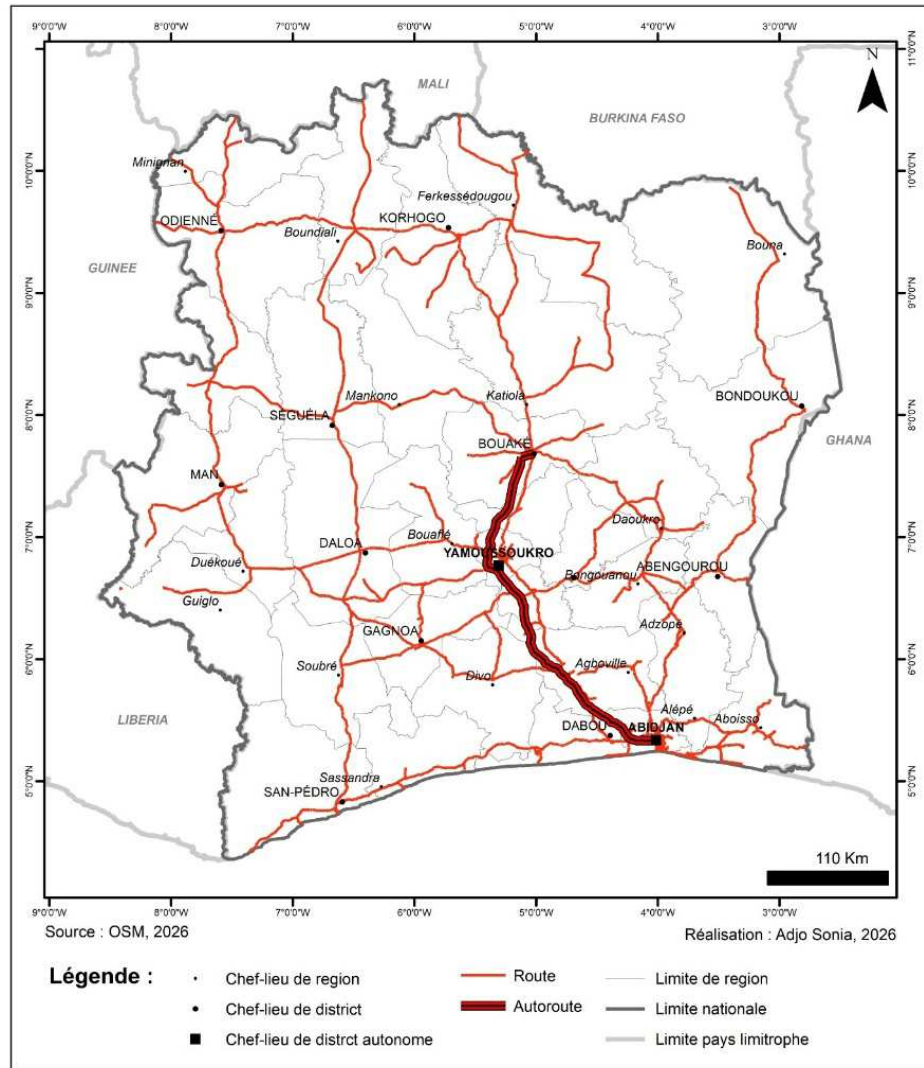


Figure 2. Le corridor Ivoirien

### 1.2.2. La voie ferroviaire

La voie ferroviaire, reliant le port Abidjan à Ouagadougou est longue de 1260 Km. Elle est exploitée par la SITARAIL depuis 1995. C'est une infrastructure permettant le développement économique et visant la réduction de la

congestion routière dans le transit des marchandises. Le chemin de fer est la voie de communication la plus efficace et la plus efficiente en matière d'acheminement des marchandises. À ce sujet, un transporteur burkinabé qui a voulu garder l'anonymat, dit ceci : « *Au niveau de la voie ferroviaire, il n'y a pas trop de tracasseries* ». Pour l'acheminement des marchandises en vrac, les transporteurs Burkinabé et Nigériens choisissent le mode ferroviaire pour la fluidité du trafic, l'absence d'embouteillage, la rapidité des embarquements et des débarquements des marchandises et le coût réduit du service par rapport à la route. Plusieurs aménagements en vue d'accroître le trafic ferroviaire sont mis en œuvre. La photo 2 ci-dessous, présente une section de la voie ferrée dans la commune de Treichville, à 200 m du terminal minéralier au port d'Abidjan. Cette voie a connu un aménagement récent dans le but de faciliter le transport de marchandises par le rail et d'accroître les mouvements d'importations et d'exportations en provenance et à destination des pays de l'hinterland.

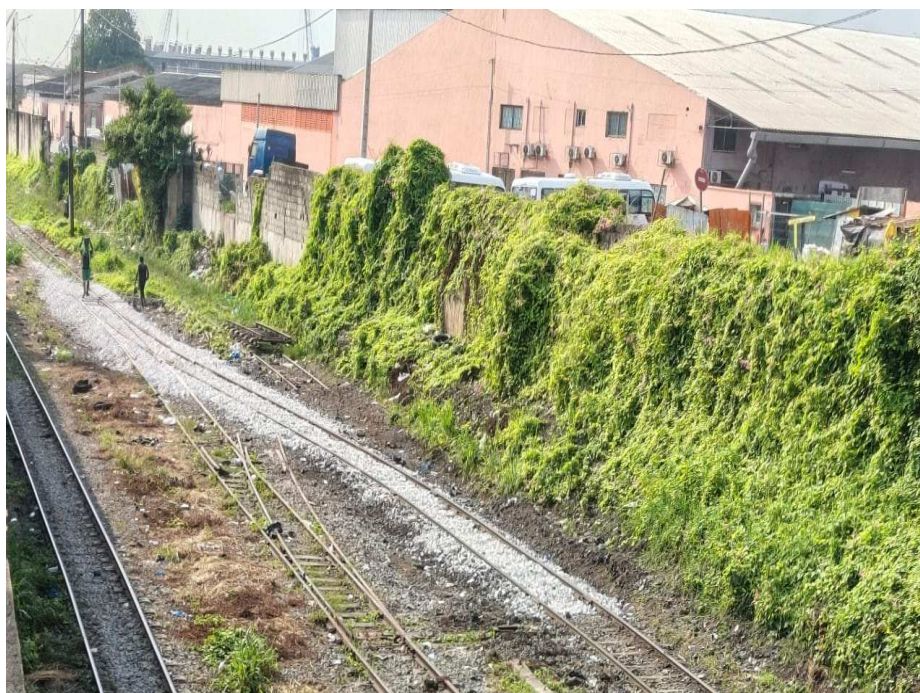


Photo 2. La voie ferroviaire partiellement réhabilitée en zone portuaire à Abidjan  
(Cliché : Adjo S., 2025)

### **1.3. La sécurité et la sûreté au port d'Abidjan**

Étant des fonctions régaliennes importantes, la sécurité et la sûreté portuaire consistent à assurer la protection des biens, des personnes, des installations logistiques contre tous les actes malveillants, tels que les vols de marchandises, le piratage, les incendies, le terrorisme, le brigandage etc. Les transporteurs sahéliens désireux de faire transiter leurs marchandises en sécurité et dans de bonnes conditions, estiment que le port d'Abidjan est l'idéal, En raison de sa certification à la norme ISPS depuis 2004. Des mesures de sécurité et de sûreté ont été prises en conséquence et s'améliorent progressivement. Au port d'Abidjan, un parc de sécurité est dédié au stockage et à la manutention des marchandises dangereuses. Pour être plus efficace en matière de sécurité et de sûreté, le port d'Abidjan collabore étroitement avec la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires (DGAMP) et la Marine nationale (N'Guessan A.A.B. / Adjo S., 2024 : 335).

### **1.4. Les facteurs socioculturels**

Selon les transporteurs sahéliens, l'intérêt de faire passer leurs marchandises par le port d'Abidjan se situe aussi au niveau socioculturel. Les relations entre les pays sahéliens et la Côte d'Ivoire sont anciennes et profondes, favorisant l'intégration régionale. L'inexistence des barrières linguistiques permet une communication fluide, efficace, créant aussi un sentiment de sécurité pour les transporteurs. Ces facteurs socioculturels facilitent les importations et les exportations des transporteurs sahéliens par le port d'Abidjan. La monnaie utilisée entre la Côte d'Ivoire et les pays du sahel, notamment le Mali, le Burkina-Faso et le Niger est le FCFA. Cette monnaie commune stimule les échanges commerciaux, créant un climat de transparence dans les coûts des transactions effectuées.

## **2. Impacts du transport de marchandises des pays sahéliens dans le port d'Abidjan**

### ***2.1. Contribution du trafic des pays sahéliens dans le développement économique du port d'Abidjan***

Les pays sahéliens contribuent pour une part non négligeable dans le développement économique du port d'Abidjan à travers leurs importations et exportations. Les marchandises en transit, ont connu en 2024 une légère hausse de +0,8% pour 2 919 355 tonnes de marchandises traitées. Par pays, il est question respectivement pour le Burkina Faso de 2 058 803 tonnes (en baisse de -7%), cette baisse est en rapport avec les tensions socio-politiques passées, Ces tensions ont agi sur les flux de marchandises, malgré que les relations commerciales demeurent, un climat de méfiance se serait installé entre les deux États. Les tracasseries routières et ferroviaires que subissent les transporteurs Burkinabé sont aussi facteurs de la baisse du trafic. Pour le Mali, le volume est de 835 216 tonnes, en forte hausse (+24,3%), confirmant la consolidation de ce corridor. Cette dynamique témoigne de la confiance durable des opérateurs maliens et du rôle central du port d'Abidjan dans l'approvisionnement de l'économie Malienne. Pour le Niger, on note une progression spectaculaire (de 6 à 1 123 tonnes, soit +18 620%), traduisant une très forte reprise d'activités. Les pays côtiers ont vu leur trafic doublé (+131%), bien que représentant encore des volumes modestes (24 214 tonnes). Le trafic de transit reste globalement stable à 2 919 355 tonnes (+0,8%), mais présente une évolution contrastée selon les destinations (PAA 2024 : 11).

### ***2.2. Les obstacles rencontrés par les transporteurs sahéliens***

Pour l'acheminement de leurs marchandises, les transporteurs sahéliens sont confrontés à des tracasseries qui affectent leurs activités et mettent en mal la compétitivité du port d'Abidjan par rapport aux ports concurrents de la sous-région.

### *2.2.1. La lenteur des procédures administratives et douanières*

Les transporteurs sahéliens estiment que le nombre pléthorique et le traitement manuel des documents administratifs et douaniers, la file d'attente pour l'achat du laissez-passer, la lenteur du scanner de la douane et l'affluences des acteurs intermédiaires informels, mettent à mal leur passage au port d'Abidjan. Les marchandises restent immobilisées pendant plusieurs jours pour apporter certaines corrections aux éventuelles erreurs. Cela retarde la livraison de leurs marchandises à l'importation comme à l'exportation. Lors de nos enquêtes de terrain, nous avons interrogé un transporteur malien qui a voulu l'anonymat., Ce dernier affirme : « lorsque les documents sont en règle nous acheminons nos produits vers le Mali en 3 ou 4 jours. Lors des difficultés rencontrées l'acheminement des marchandises fait une à deux semaines environ ».

### *2.2.2. Les tracasseries routières et les difficultés liées à la voie ferrée unique*

Au niveau de la voie routière, les transporteurs des pays de l'hinterland sont exposés au racket lors des contrôles intempestifs institués par les forces de l'ordre, à des prélèvements illicites sur leurs marchandises, favorisant ainsi des faux frais de route.

Bien que le réseau routier ivoirien ait connu une amélioration significative ces dernières années, les camionneurs sahéliens soulignent que de manière périodique, ils perçoivent à certains endroits le mauvais état des routes. En ce qui concerne la voie ferroviaire, le délai des livraisons est retardé du fait de la seule ligne de rail depuis la gare ferroviaire de Treichville jusqu'à Kaya au Burkina-Faso. L'unicité de cette ligne ferroviaire ne permet pas de positionner plusieurs trains. Il faut attendre des jours pour pouvoir mettre en circulation d'autres trains. La figure 3 met en évidence la ligne ferroviaire d'Abidjan à Kaya.

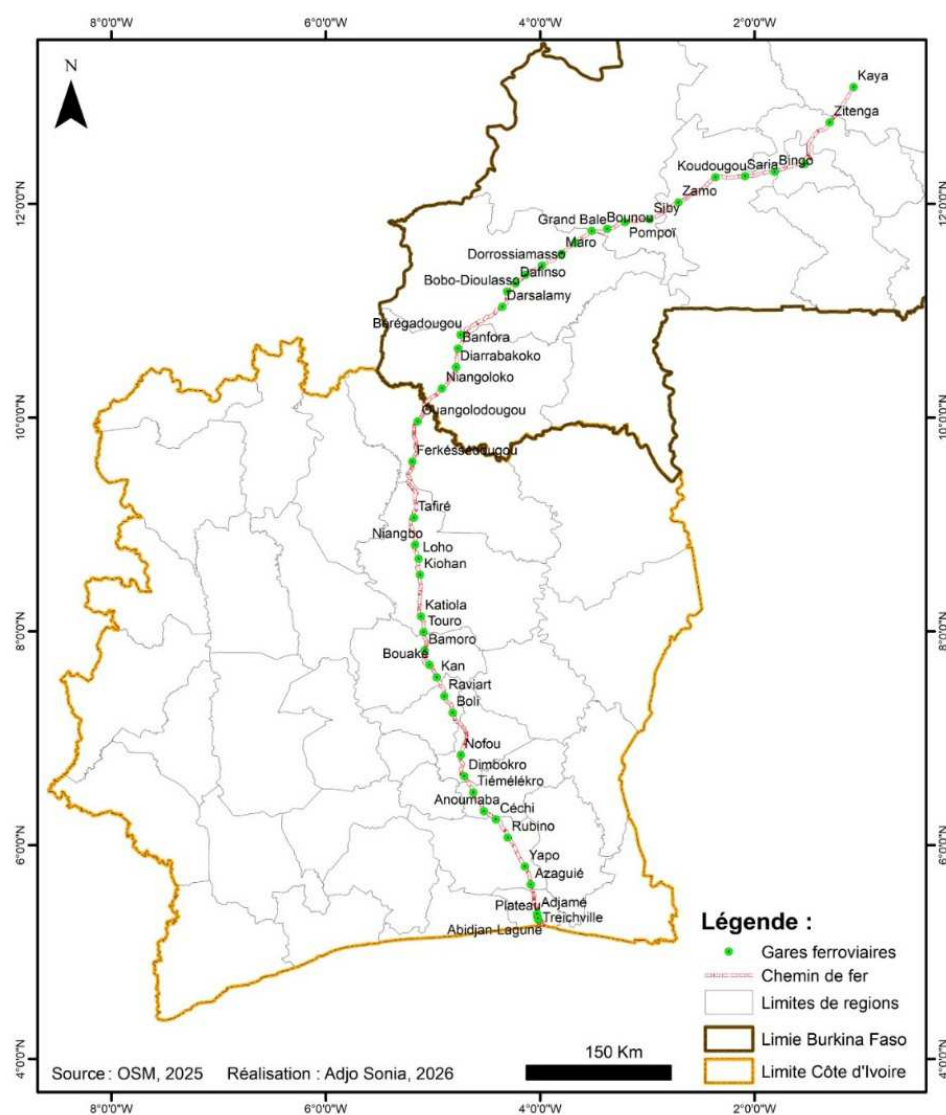


Figure 3. La ligne ferroviaire Abidjan-Kaya

La vétusté de la voie ferrée à des endroits et le mauvais état de certains wagons mettent en péril le délai de livraison des marchandises. La ligne ferroviaire est sensible aux aléas climatiques qui freinent le trafic. En 2020 et 2023, lors de la saison pluvieuse, certaines sections de l'axe ferroviaire qui relie Abidjan à Kaya ont été affectées par des inondations,

emportant des portions de remblais. À Abidjan, dans les communes de Vridi et de Treichville, la voie ferrée est encombrée par des déchets de tout genre, représentant des risques potentiels de déraillement et d'endommagement du matériel roulant. Ces faits compromettent la stabilité des rails, et mettent à mal l'image du transport ferroviaire. La photo 3 montre l'état d'insalubrité au niveau des rails à Vridi dans la commune de Port-Bouët (Vridi).



*Photo 3. La voie ferroviaire envahie par les ordures dans le quartier de Vridi à Port-Bouët*

*(Cliché : Adjo S., 2025)*

### **3. Perspectives de solutions pour l'amélioration du trafic des transporteurs sahéliens**

#### ***3.1. Précautions adoptées par les transporteurs sahéliens pour l'amélioration du trafic de marchandises***

Les transporteurs sahéliens devant des difficultés liées au transit de leurs marchandises, prennent des précautions pour acheminer celles-ci en bon état. Ils respectent les charges légales, roulent à vitesse moyenne réduisant ainsi les risques d'accidents. La Douane ivoirienne escorte les marchandises telles que le sucre, l'huile, les voitures d'occasion et le carburant. L'escorte

de la Douane vise à renforcer la sécurité du transport des biens sensibles, afin qu'ils atteignent leur destination finale sans détournement. Les transporteurs souscrivent aux assurances pour être à l'abri d'éventuels dommages au cours de l'acheminement des cargaisons.

### ***3.2. Recommandations face aux difficultés du transport terrestre des marchandises***

Afin de répondre aux attentes des transporteurs de l'hinterland, et de permettre au port d'Abidjan d'être plus compétitif, plusieurs actions doivent être menées au niveau des voies de desserte terrestre (voie routière et ferroviaire).

#### ***3.2.1. Au niveau routier***

Concernant la voie routière, il serait judicieux de veiller à l'entretien de la voirie de sorte à prévenir les nids de poule à certains endroits. Il est question de réduire de la sorte les dommages aux camions en provenance ou à destination de l'hinterland. Les barrages et corridors illicites doivent être supprimer pour mettre fin à tous types de racket Il faut également dénoncer et sanctionner par des mesures strictes les faits de racket de certains agents des forces de l'ordre. La digitalisation de certains documents permettra de limiter ou de mettre fin aux interactions entre les transporteurs et les forces de l'ordre. Il faudrait aussi, mettre les transporteurs sahéliens dans des dispositions confortables en créant des aires de repos avec les commodités tels que : la connexion internet, la restauration, des toilettes, un lieu de prière etc. afin de lutter contre la fatigue, de réduire les risques d'accidents et de fluidifier le trafic.

#### ***3.2.2. Au niveau de la voie ferroviaire***

Par rapport à la voie ferrée, il serait judicieux de créer d'autres lignes de desserte pour l'acheminement des marchandises des pays sans façade

maritime, pour plus d'efficacité dans les délais de livraison. L'extension de la voie ferroviaire vers le Niger permettrait au port d'Abidjan d'être la destination de choix des chargeurs et des transporteurs nigériens. Il conviendrait de renforcer les rails par des matériaux solides et résilients en cas d'intempéries. Le nombre de wagons pour le transport des marchandises doit être revu à la hausse pour plus de flexibilité dans les opérations. Il serait aussi opportun de réhabiliter entièrement si possible la ligne ferroviaire afin d'éviter des déraillements. La figure 3 met en évidence les processus de restructuration pour les activités qui peuvent être facilement externalisées à des fournisseurs concurrentiels, où les activités qui incorporent des compétences centrales ou rares pouvant être conservées et améliorées au sein du chemin de fer.

## **Discussion**

Cette étude avait pour objectif, d'explorer les réalités des transporteurs (camionneurs, usagers du train) sahéliens au port d'Abidjan. Les résultats obtenus montrent les raisons du choix du port d'Abidjan par les transporteurs des pays de l'hinterland. Ces choix se traduisent par les infrastructures et équipements modernes, par le développement des voies terrestres et aussi les facteurs socioculturels existant. Pendant le transit de leurs marchandises, les transporteurs sahéliens sont confrontés à de multiples obstacles tels que : la lenteur des procédures administratives et douanières, les tracasseries routières et ferroviaires. Les résultats de cette recherche sont similaires avec les travaux d'Antoine Frémont (2018 : 9), il souligne que La reconquête de l'hinterland passe aussi par le développement des zones logistiques dans l'hinterland de proximité. Le Havre comme Marseille axent leurs efforts sur la recherche de foncier disponible et la possibilité de réduire les procédures environnementales, notamment en les anticipant, pour installer rapidement les entrepôts à partir du moment où le client est trouvé. L'axe Seine comme Marseille-Fos enregistrent depuis plusieurs années des succès importants en matière d'implantations logistiques. La Région Hauts de France cherche à tirer parti de sa localisation sur un des grands itinéraires de transit Nord-Sud de l'Europe pour attirer des implantations logistiques sur Dunkerque mais aussi Lille et Douges.

Au-delà de la logistique, toute nouvelle implantation industrielle est une clé du développement portuaire tant les activités maritimes et économiques sont intimement liées dans des économies ouvertes. Dans la même veine, (Léandre Edgard NDJAMBOU et *al.* 2019 : 103) montrent que La stratégie de conquête d'un hinterland international pour les ports gabonais repose sur trois principaux axes. Premièrement, la confirmation de Port Gentil comme le cœur du dispositif portuaire national. Plusieurs raisons expliquent ce choix : les caractéristiques nautiques favorables ; l'ouverture imminente de la route devant désormais connecter la presqu'île Mandji au reste du territoire national ; les perspectives de réalisation de la zone franche et des projets connexes. Deuxièmement, la création d'une plateforme logistique à Booué, au centre du pays, destinée à mieux préparer les cargaisons à l'exportation ; l'objectif étant d'éviter l'engorgement des plateformes portuaires de Port Gentil et de Libreville-Owendo. Troisièmement, l'aménagement d'un port sec à Mekambo (nord-est) pour y accomplir les formalités nécessaires pour les marchandises en transit (dédouanement, groupage, dégroupage, contrôles divers.)

Pour LOWANI A., 2005, cité par Ousseiny SIGUE (2017 : 62), les pays sans littoral ont besoin des pays côtiers pour l'exportation des produits comme le coton, le karité, les fruits et légumes et pour l'importation des produits manufacturés. Par conséquent, le trafic de ces pays enclavés apparaît important et vital tant pour l'hinterland que pour les pays ayant une façade maritime. Selon (World Bank Group 2017 : 4) les chemins de fer sont idéaux pour transporter de grands volumes de marchandises en vrac ou de passagers. Les coûts du transport ferroviaire pour les matériaux en vrac sont généralement assez bas, typiquement moins de 0.03 USD par tonne-kilomètre ; le transport de passagers est également peu coûteux, typiquement moins de 0.10 USD par passager-kilomètre. Sur les réseaux relativement denses orientés vers le fret, le transport ferroviaire peut en moyenne coûter moins de 0.02 USD par TKM, et le transport ferroviaire de passagers peut coûter beaucoup moins de 0.10 USD par passager-kilomètre, suivant la manière dont les transports sont subventionnés et la densité de passagers.

Il ressort que le passage portuaire est une des difficultés rencontrées par les transporteurs routiers, (NIERAT Patrick 2021 : 5-6) présente les obstacles des transporteurs routiers opérant sur les conteneurs maritimes.

Le port affecte un ou deux reach stackers pour le (dé)chargement des camions. Ceci a des conséquences sur la durée des opérations dans le port. De plus, des temps d'attente peuvent se former lorsque les camions sont nombreux. Ceci impacte alors le travail du conducteur en dehors du terminal, son aptitude de travail et la possibilité d'effectuer sa mission dans la journée. Pour Olivier CASLIN (2017 : 10-11), depuis les indépendances en Afrique, nous assistons à une dégradation progressive du système ferroviaire, auquel est venu se substituer la route. Le transport routier s'est ainsi développé parce que le rail n'était pas performant et que son schéma d'exploitation n'était plus adapté aux attentes de la clientèle. La capacité des ports à desservir correctement les grands centres de consommation, mais également les zones intérieures enclavées est un élément important. Dans ce domaine, le rôle du secteur ferroviaire et routier sont essentiels.

Nos résultats ont montré que les transporteurs sahéliens opèrent leurs choix en fonctions de certains critères tels que : les infrastructures et équipements modernes, un excellent réseau routier et ferroviaire et aussi la sécurité et la sûreté au port d'Abidjan. Cependant ils y rencontrent certaines difficultés. Outre les points évoqués dans cette recherche, il serait important d'orienter la réflexion vers les facteurs socio-politiques qui pourraient être un critère de méfiance entre les États, qui pourraient créer une baisse du trafic des marchandises.

## **Conclusion**

À terme, nous retenons que le Port d'Abidjan est indispensable pour les opérations d'importation et exportation des marchandises pour les pays de l'hinterland, permettant ainsi une augmentation non négligeable du trafic dudit port.

Cependant, force est de constater que les transporteurs sahéliens sont souvent confrontés à des difficultés au niveau de la voie routière et ferroviaire, qui impactent la compétitivité du port d'Abidjan. Les rackets, les barrages illicites, les acteurs intermédiaires informels et la lenteur dans l'émission des documents administratifs, génèrent des faux frais pour les transporteurs sahéliens et retardent la livraison de leurs

marchandises. Pour rester compétitif, le port d'Abidjan doit continuer d'investir dans le développement des infrastructures et superstructures, aussi des mesures de sécurité et de sûreté doivent être améliorées afin de fluidifier le trafic jusqu'à la destination finale.

## Références

- Aké, A. B. (2019), Les entraves liées à l'acheminement des marchandises en transit des pays de l'hinterland par le port d'Abidjan. *Revue Espace Géographique et Société Marocaine*, (28-29), 83-92.
- Frémont, A. 2018, Ports français : coopération et développement des hinterlands, Transports Infrastructures et Mobilité, n°513, pp. 35-41.
- Ndjambou, L. E., Loungou, S., et Ibouanga, B. 2019, Comment dynamiser les ports gabonais : Esquisse d'une stratégie de conquête d'un hinterland international. *Revue Espace Géographique et Société Marocaine*, (28-29), 93-106.
- N'Guessan, A. A. B., & Adjo, S. 2024, Les déterminants des choix logistiques des chargeurs au port d'Abidjan. *Revue Espaces Africains (REA)*, 328-341.
- Nierat, P. 2021, *Desserte routière dans l'hinterland de Dunkerque*. HAL Open Science. <https://hal.science/hal-03109029v1>
- Port Autonome d'Abidjan, 2024, *Rapport d'activité annuel*. (33 p.).
- Sigue, O. 2017, Transport routier de marchandises et intégration dans l'espace CEDEAO : enjeux et contraintes, *Science et technique, Lettres, Sciences sociales et humaines*, p. 61-76.
- World Bank Group, 2017, *La réforme des chemins de fer : Manuel pour l'amélioration de la performance du secteur ferroviaire*. PPIAF.

All links were verified by the author and found to be functioning before the publication of this text in 2026.

## DECLARATION OF CONFLICTING INTERESTS

The author declared no potential conflicts of interest with respect to the research, authorship, and/or publication of this article.

## FUNDING

The author received no financial support for the research, authorship, and/or publication of this article.

Creative Commons Attribution-Non-commercial-No Derivatives 4.0 International License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>)