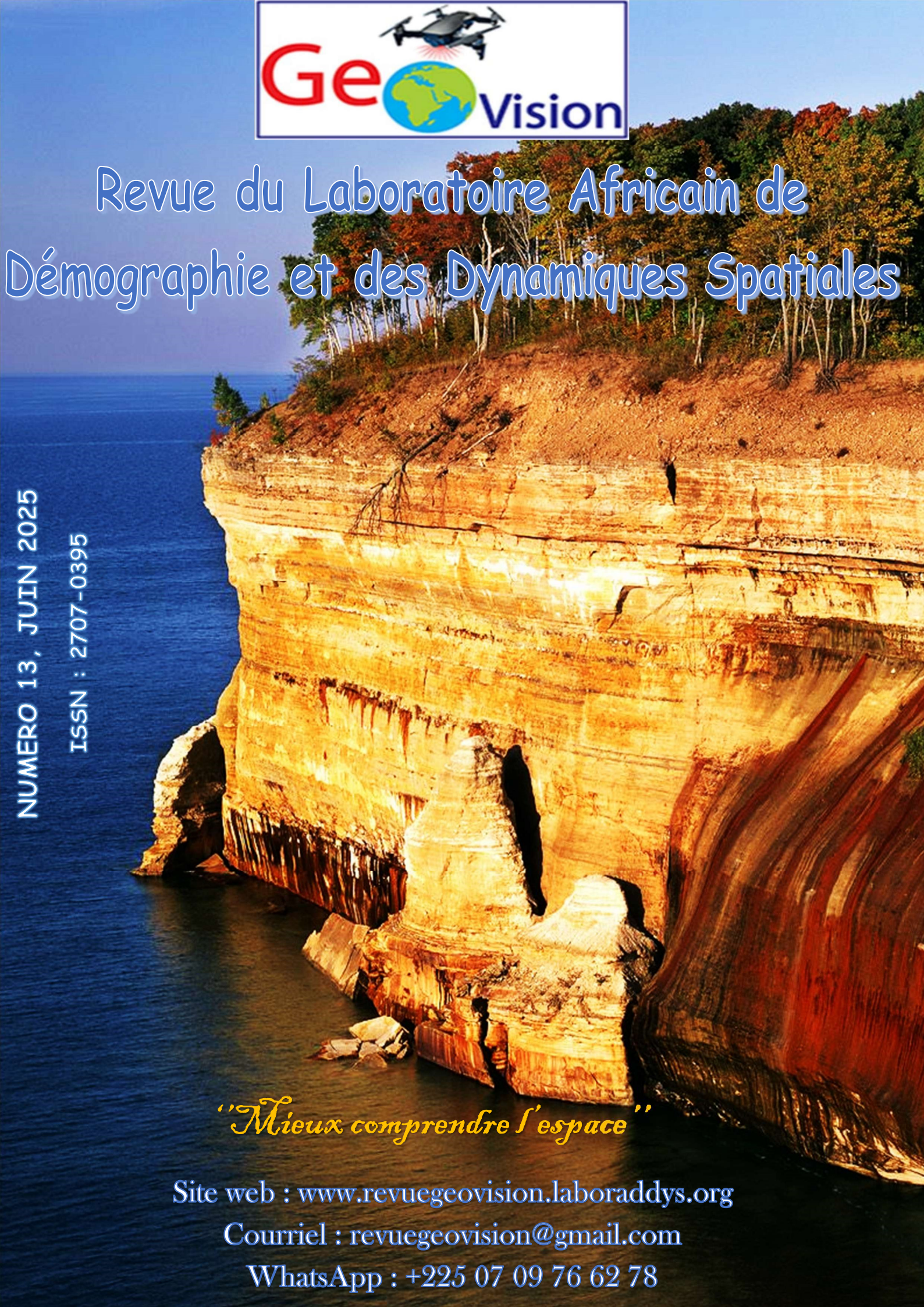


Revue du Laboratoire Africain de Démographie et des Dynamiques Spatiales

NUMERO 13, JUIN 2025

ISSN : 2707-0395

"Mieux comprendre l'espace"

Site web : www.revuegeovision.laboraddys.org

Courriel : revuegeovision@gmail.com

WhatsApp : +225 07 09 76 62 78

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Directeur de publication : Pr MOUSSA Diakité, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Rédacteur en chef : Pr LOUKOU Alain François, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Rédacteur en chef adjoint : Dr ZAH Bi Tozan, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Chargé de Diffusion et de Marketing : Dr FOFANA Bakary, Géographe, LABORADDYS

SECRÉTARIAT DE RÉDACTION

Dr DIARRASSOUBA Bazoumana, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr FOFANA Bakary, Géographe, LABORADDYS

COMITÉ SCIENTIFIQUE ET DE LECTURE

Pr MOUSSA Diakité, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr BÉCHI Grah Félix, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

PhD : Inocent MOYO, University of Zululand (Afrique du Sud) / Président de la Commission des études africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI)

Pr AFFOU Yapi Simplice, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr ALOKO N'guessan Jérôme, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr BIGOT Sylvain, Université Grenoble Alpes (France)

Professor J.A. BINNS, Géographe, University of Otago (Nouvelle-Zélande)

Pr BOUBOU Aldiouma, Université Gaston Berger (Sénégal)

Pr BROU Yao Télésphore, Université de La Réunion (La Réunion-France)

Pr Momar DIONGUE, Université Cheick Anta Diop (Dakar-Sénégal)

Pr Emmanuel EVENO, Université Toulouse 2 (France)

Pr KOFFI Brou Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr KONÉ Issiaka, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr Nathalie LEMARCHAND, Université Paris 8 (France)

Pr Pape SAKHO, Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)

Pr SOKEMAWU Koudzo Yves, Université de Lomé (Togo)

Dr Ibrahim SYLLA, Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)

Pr LOUKOU Alain François, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr VEI Kpan Noel, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) ZAH Bi Tozan, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) DIOMANDÉ Béh Ibrahim, Université Alassane Ouattara (Bouaké- Côte d'Ivoire)

Dr (MC) SORO Nabegue, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) KOFFI Kan Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) ETTIEN Dadja Zenobe, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

INDEXATIONS INTERNATIONALES

https://reseau-mirabel.info/revue/17310/Geovision

https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/150985

www.sudoc.fr/241026326

TOGETHER WE REACH THE GOAL

Journal details : http://sjifactor.com/passport.php?id=23386

- ✓ ***Impact Factor 2025 : 5. 46.***
- ✓ ***Impact Factor 2024 : 2.782***
- ✓ ***Impact Factor 2023 : 3.169***

INSTRUCTIONS AUX AUTEURS

Dans le souci d'uniformiser la rédaction des communications, les auteurs doivent se référer aux normes du Comité Technique Spécialisé (CTS) de Lettres et Sciences Humaines/CAMES. En effet, le texte doit comporter un titre (Times New Roman, taille 12, Lettres capitales, Gras), les Prénom(s) et NOM de l'auteur ou des auteurs, l'institution d'attache, l'adresse électronique de (des) auteur(s), le résumé en français (250 mots), les mots-clés (cinq), le résumé en anglais (du même volume), les keywords (même nombre que les mots-clés). Le résumé doit synthétiser la problématique, la méthodologie et les principaux résultats. Le manuscrit doit respecter la structure d'un texte scientifique comportant : Introduction (Problématique ; Hypothèse compris) ; Approche méthodologique ; Résultats et Analyse ; Discussion ; Conclusion ; Références bibliographiques. Le volume du manuscrit ne doit pas excéder 15 pages, illustrations comprises. Les textes proposés doivent être saisis à l'interligne 1, Times New Roman, taille 11.

1. Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante : 1. Premier niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras) ; 1.1. Deuxième niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras, italique) ; 1.2.1. Troisième niveau (Times New Roman, Taille de police 11, gras, italique).

2. 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 ; taille de police 11, gras). La source (centrée) est indiquée en dessous de l'élément d'illustration (Taille de police 10). Ces éléments d'illustration doivent être annoncés, insérés puis commentés dans le corps du texte.

3. Notes et références : 3.1. Éviter les références de bas de pages ; 3.2. 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. Exemple : (B. FOFANA, 2021, p.28) ; -Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées). Exemple : B. FOFANA (2021, p.28).

4. La bibliographie : elle doit comporter : le nom et le (les) prénom (s) de (des) auteur(s) entièrement écrits, l'année de publication de l'ouvrage, le titre, le lieu d'édition, la maison d'édition et le nombre de pages de l'ouvrage. Elle peut prendre diverses formes suivant le cas :
- *pour un article :* LOUKOU Alain François, 2012, « La diffusion globale de l'Internet en Côte d'Ivoire. Évaluation à partir du modèle de Larry Press », in *Netcom*, vol. 19, n°1-2, pp. 23-42.

- *pour un ouvrage :* HAUHOUOT Asseypo Antoine, 2002, *Développement, aménagement, régionalisation en Côte d'Ivoire*, EDUCI, Abidjan, 364 p.

- *un chapitre d'ouvrage collectif* : CHATRIOT Alain, 2008, « Les instances consultatives de la politique économique et sociale », in Morin, Gilles, Richard, Gilles (dir.), *Les deux France du Front populaire*, Paris, L'Harmattan, « Des poings et des roses », pp. 255-266.

- *pour les mémoires et les thèses :* DIARRASSOUBA Bazoumana, 2013, *Dynamique territoriale des collectivités locales et gestion de l'environnement dans le département de Tiassalé*, Thèse de Doctorat unique, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan, 489 p.- *pour un chapitre des actes des ateliers, séminaires, conférences et colloque* : BECHI Grah Felix, DIOMANDE Beh Ibrahim et GBALOU De Sahi Junior, 2019, Projection de la variabilité climatique à l'horizon 2050 dans le district de la vallée du Bandama, Acte du colloque international sur « *Dynamique des milieux anthropisés et gouvernance spatiale en Afrique subsaharienne depuis les indépendances* » 11-13 juin 2019, Bouaké, Côte d'Ivoire, pp. 72-88

- *Pour les documents électroniques* : INS, 2010, *Enquête sur le travail des enfants en Côte d'Ivoire*. Disponible à : http://www.ins.ci/n/documents/travail_enfant/Rapport%202008-ENV%202008.pdf, consulté le 12 avril 2019, 80 p.

Éditorial

Comme intelligence de l'espace et savoir stratégique au service de tous, la géographie œuvre constamment à une meilleure compréhension du monde à partir de ses approches et ses méthodes, en recourant aux meilleurs outils de chaque époque. Pour les temps modernes, elle le fait à l'aide des technologies les plus avancées (ordinateurs, technologies géospatiales, à savoir les SIG, la télédétection, le GPS, les drones, etc.) fournissant des données de haute précision sur la localisation, les objets et les phénomènes. Dans cette quête, les dynamiques multiformes que subissent les espaces, du fait principalement des activités humaines, offrent en permanence aux géographes ainsi qu'à d'autres scientifiques des perspectives renouvelées dans l'appréciation approfondie des changements opérés ici et là. Ainsi, la ruralité, l'urbanisation, l'industrialisation, les mouvements migratoires de populations, le changement climatique, la déforestation, la dégradation de l'environnement, la mondialisation, etc. sont autant de processus et de dynamiques qui modifient nos perceptions et vécus de l'espace. Beaucoup plus récemment, la transformation numérique et ses enjeux sociaux et spatiaux ont engendré de nouvelles formes de territorialité et de mobilité jusque-là inconnues, ou renforcé celles qui existaient au préalable. Les logiques sociales, économiques et technologiques produisant ces processus démographiques et ces dynamiques spatiales ont toujours constitué un axe structurant de la pensée et de la vision géographique. Mais, de plus en plus, les sciences connexes (sciences sociales, sciences économiques, sciences de la nature, etc.) s'intéressent elles aussi à l'analyse de ces dynamiques, contribuant ainsi à l'enrichissement de la réflexion sur ces problématiques. Dans cette perspective, la revue Géovision qui appelle à observer attentivement le monde en vue de mieux en comprendre les évolutions, offre aux chercheurs intéressés par ces dynamiques, un cadre idéal de réflexions et d'analyses pour la production d'articles originaux. Résolument multidisciplinaire, elle publie donc, outre des travaux géographiques et démographiques, des travaux provenant d'autres disciplines des sciences humaines et naturelles. Géovision est éditée sous les auspices de la Commission des Études Africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI), une instance spécialement créée par l'UGI pour promouvoir le débat académique et scientifique sur les enjeux, les défis et les problèmes spécifiques de développement à l'Afrique. La revue est semestrielle, et parait donc deux fois par an (en anglais et en français).

La rédaction

AVERTISSEMENT

Le contenu des publications n'engage que leurs auteurs. La Revue Géovision ne peut, par conséquent, être tenue responsable de l'usage qui pourrait en être fait.

SOMMAIRE

L'APPORT DE L'ELEVAGE FAMILIAL DES POULETS DANS L'AMELIORATION DES CONDITIONS DE VIE DES POPULATIONS URBAINES : CAS DE LA COMMUNE I DU DISTRICT DE BAMAKO AU MALI, **SORY IBRAHIMA KOITA 11**

CONTRAINTES AUX MÉCANISMES DU FINANCEMENT DES SOINS DE SANTÉ DANS LE DÉPARTEMENT DES COLLINES (BENIN, AFRIQUE DE L'OUEST) **Rock MEYA[1], Moussa GIBIGAYE[2], Josias ADEGNANDJOU[2], Sènangla Franco-Néo Camus DJESSONOU[3], Rock Christian JONHSON[3] et Toussaint VIGNINOU[4] 24**

MALADIES NON TRANSMISSIBLES ET PARCOURS DE SOINS DANS LE DOUBLET URBAIN COTONOU – ABOMEY-CALAVI AU SUD DU BÉNIN **Tranquillin YADOULETON[1] et Hervé KOMBIENI[2] 38**

DEFIS DE GESTION DES DECHETS SOLIDES DANS LE CERCLE DE MACINA, REGION DE SEGOU AU MALI **Seydou A TOGOLA[1], Yakouréoun DIARRA[2] 54**

IMPACT DE LA VARIABILITE DES PARAMETRES AGROCLIMATIQUES SUR LES PRODUCTIONS CEREALIERES DANS LA BOUCLE DU MOUHOUN (BURKINA FASO) **Mamadou LOMPO [(1)], Henri Sourou TOTIN VODOUNON [(2)], Léocadie ODOULAMI [(1)]..... 63**

GOUVERNANCE FONCIERE AUTOUR DU PERIMETRE IRRIGUE PUBLIQUE DE DJIRATAWA : ENTRE DIAGNOSTIC D'ACCES ET CONFLITS D'USAGE **Hadiza KIARI FOUGOU 80**

KILOMETRE 4, UN QUARTIER PRÉCAIRE DE POINTE-NOIRE (RÉPUBLIQUE DU CONGO) **Jean-Luc MOUTHOU[1], André Wilfrid LANDA[2], Sabas Frame SENGO MANIOKO[3] 90**

PROBLÉMATIQUE ET INTÉRÊT DE LA GESTION INTELLIGENTE DES DÉCHETS URBAINS À KORHOGO (NORD-EST DE LA CÔTE D'IVOIRE) **KONE Kapiéfolo Julien 107**

DYNAMIQUE DÉMOGRAPHIQUE, POLITIQUE FONCIÈRE ET ACCÈS AU LOGEMENT LOCATIF ET DE PLEINE PROPRIETE DANS LA VILLE DE SAKASSOU (Centre de la Côte d'Ivoire) **Antoine Yapo GBOCHO 119**

MAREYAGE ET AMELIORATION DES CONDITIONS DE VIE DE LA FEMME RURALE DANS LA SOUS-PREFECTURE DE GAGNOA (CENTRE OUEST DE LA CÔTE D'IVOIRE) **Zady Edouard ZOGBO 133**

EMERGENCE DU DEBAT PUBLIC DANS LA PLANIFICATION URBAINE A ZINDER (NIGER) : EXEMPLE DE LA CONSULTATION CITOYENNE INITIEE PAR LA VILLE DE ZINDER DANS LE CADRE DE L'ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME (SDAU 2022-2040) **Abdoulaye ADAMOU[1], Mamane Sani SALAOU MAKERI[2], Harou ABDOU[3] 149**

DYNAMIQUE DE L'OCCUPATION DU SOL EN MILIEU URBAIN SAHELIEN : CAS DE LA VILLE DE NIAMEY DE 1984 A 2023 (REPUBLIQUE DU NIGER) **ABDOU SOULEY Laila[1*], ADAMOU Mahaman Moustapha[1], ALASSANE HADO Halidou[1] 165**

AUTONOMIE FINANCIERE ET DEVELOPPEMENT LOCAL DANS LA COMMUNE DE BOUAKE (CENTRE- CÔTE D'IVOIRE) **Konan Norbert KOFFI..... 183**

LES RÉTOMBÉES SOCIOÉCONOMIQUES DE LA PRÉSENCE DES VOLTAÏQUES EN CÔTE D'IVOIRE ET EN HAUTE VOLTA : 1960-1984 **DIBY Kouadio Jean[1], DJE Yao Lopez[2]..... 201**

ANALYSE PROSPECTIVE ET ORIENTATIONS STRATEGIQUES DE L'URBANISATION DANS LE DISTRICT AUTONOME DES MONTAGNES (COTE D'IVOIRE) **KOUAKOU Kouassi Éric 213**

INDICATEURS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES DANS LE DÉPARTEMENT DU COUFFO (BÉNIN, AFRIQUE DE L'OUEST) ***Justin A. MAMA[1], Guy WOKOU[2] et Ibouraïma YABI[2]..... 230**

CULTURE MARAÎCHÈRE, UNE ALTERNATIVE CREDIBLE DE L'AUTONOMISATION DE LA FEMME DANS LA COMMUNE DE OUANGOLODOUGOU (NORD DE LA CÔTE D'IVOIRE) **KONÉ Basoma[1], TAPE Ange Mirelle Karelle[2], YÉO Namongo[3], ... 242**

LE REDIMENSIONNEMENT DU CANAL DE VRIDI : UNE OUVERTURE OCEANE IMPORTANTE POUR LES ACTIVITES AU PORT D'ABIDJAN (COTE D'IVOIRE) **Kanga Konan Victorien 256**

CARACTERISATION D'UNE ACTIVITÉ RURALE EN MILIEU URBAIN. L'EXEMPLE DU MARAICHAGE, UNE ACTIVITE AGRICOLE PRATIQUEE DANS LES QUARTIERS DE BRAZZAVILLE (REPUBLIQUE DU CONGO) **[1-]Nicole Yolande EBAMA, Prince Loïque, [2-]MABA NGOULOUBI 270**

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES DE L'OCCUPATION IMMOBILIERE DES BAS-FONDS DANS LA VILLE DE BOUAKE (CENTRE DE LA CÔTE D'IVOIRE) **KRAMO Yao Valère..... 283**

CARACTÉRISTIQUES SOCIODÉMOGRAPHIQUES ET ÉCONOMIQUES DES RESIDENTS DES BATIMENTS VERTICAUX À LA RIVIERA PALMERAIE, ABIDJAN (CÔTE D'IVOIRE) **BOSSON EBY JOSEPH[1], KOFFI FILS EPAPHRAS JONATHAN[2] 296**

MOBILITE URBAINE ET DEVELOPPEMENT DES CENTRALITES SECONDAIRES A BAMAKO **Issa TOGOLA..... 312**

MODES D'APPROVISIONNEMENT ALTERNATIFS EN EAU POTABLE DANS LA COMMUNE DE BINGERVILLE **COULIBALY Amadou[1], DIABAGATE Abou[2], KOUDOU Welga Prince[3] 323**

ANALYSE DIACHRONIQUE DE L'OCCUPATION DU SOL À KATIALI ET DIANRA ENTRE 1990 ET 2020 (NORD, CÔTE D'IVOIRE) **ASSI Lordia Florentine 341**

ORIGINE ET ÉVOLUTION DU DAARA EN SÉNÉGAMBIE (XV$_{ème-}$ DÉBUT DU XXI$_{ème}$ SIÈCLE **Mamadou Mariame Diallo[1], Aliou SENE[2] 352**

FACTEURS D'ACCROISSEMENT DE LA VULNERABILITE DES POPULATIONS A LA MENINGITE DANS LA ZONE SANITAIRE TANGUIETA-MATERI-COBLY (BÉNIN, AFRIQUE DE L'OUEST) ***Agnès VISSOH[1] et Akibou AKINDELE[2]..... 365**

VARIATION DU RYTHME HYDRIQUE DANS LE DEPARTEMENT DE LA SANGHA (Congo Brazzaville) **Chaberth OSSINA NGOÏ[1], Jovial KOUA OBA [2] 378**

CHANGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX ET ACTIVITES RURALES : PECHE ET EXPLOITATION DES CRIQUETS COMESTIBLES DANS LE NORD-TILLABERI, NIGER **Nouhou ALI 391**

DYNAMIQUE DE L'OCCUPATION DU SOL LIÉE A L'ORPAILLAGE AU MALI : CAS DE L'ÉCHELLE COMMUNALE DE SELEFOUGOU DE 1980 À 2020, CERCLE DE SELINGUE **Sékou CAMARA..... 402**

MIGRATION ET DYNAMIQUE DE L'ESPACE URBAIN DE LA RIVE GAUCHE DU DISTRICT DE BAMAKO (REPUBLIQUES DU MALI) **KONATE Ibrahim Tiessolo 418**

LA REPRESENTATION DE L'INFLUENCEUR-ANIMATEUR DANS LE PAYSAGE AUDIOVISUEL IVOIRIEN : CONSTRUCTION OU DECONSTRUCTION DE LA REALITE SOCIALE **Dje Bi Kahou Albert[1], N'Guessan Amenan Mireille Jeanne Christine[2]..... 433**

IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES DE L'AGRICULTURE VIVRIERE MARCHANDE DANS LE DISTRICT DE MOKEKO (DEPARTEMENT DE LA SANGHA, REPUBLIQUE DU CONGO) **André Christ NGOULOUMA[1], Ghislain MOBILANDZANGO M[2]., Damase NGOUMA[3]..... 444**

LE REDIMENSIONNEMENT DU CANAL DE VRIDI : UNE OUVERTURE OCEANE IMPORTANTE POUR LES ACTIVITES AU PORT D'ABIDJAN (COTE D'IVOIRE)

Kanga Konan Victorien
Maître-Assistant, IGT/Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan
E-mail : Konanvicky07@gmail.com

Résumé

Le canal de Vridi achevé en 1951 donne à la Côte d'Ivoire un accès vital sur le monde extérieur à travers l'océan Atlantique. Ce canal permet le contact direct du port d'Abidjan avec la mer favorisant ainsi l'achement des travaux dudit port et son ouverture officielle. Pendant plus de 60 ans, le canal de Vridi a servi de lieu de passage de plus de 2000 navires par an assurant le commerce et les échanges extérieurs du pays. Ce sont des marchandises allant de 10 à 15 millions de tonnes par an qui ont alimentés les importations et les exportations au port d'Abidjan durant la période de 1960 à 2018. Cependant, avec les grands changements intervenus au niveau des transports maritimes impliquant la taille et le tirant d'eau des navires. Le canal de Vridi est vite limité car ne pouvant plus accueillir tous types de navires. Pour résoudre ce problème les autorités portuaires ont optés pour un redimensionnement du canal de Vridi par un approfondissement et élargissement des mesures. Quel est l'impact du redimensionnement du canal de Vridi sur les activités du port d'Abidjan ? Cette contribution a pour objectif de montrer l'impact du redimensionnement du canal de Vridi sur les activités du port d'Abidjan. La démarche méthodologie pour atteindre l'objectif se résume à la recherche documentaire, les enquêtes et observation sur le terrain, les interviews et discussions de groupe. Les résultats montrent que de gigantesques travaux de redimensionnement ont été faits à travers l'élargissement et l'approfondissement du canal pour donner de nouvelles dimensions. L'impact du redimensionnement sur les activités du port d'Abidjan se signale à la faveur du deuxième terminal à conteneurs, les autres travaux d'aménagement (terminal céréalier, minéralier, rouliers etc), une capacité d'accueil des plus grands navires au monde, un développement du trafic conteneur, un repositionnement du port d'Abidjan comme référence mondiale, un Hub de redistribution et de transbordement sous-régional.

Mots clés : Redimensionnement, canal, activités, port, Abidjan

THE RESIZING OF THE VRIDI CANAL : AN IMPORTANT OCEAN OPENING FOR ACTIVITIES AT THE PORT OF ABIDJAN (COTE D'IVOIRE)

Abstract

Vridi Canal, completed in 1951, gives to Côte d'Ivoire vital access to the outside world across the Atlantic Ocean. This canal allows the direct contact of the port of Abidjan with the sea, thus promoting the completion of the work on the port of the said port and its official opening. For more than 60 years, the Vridi Canal has served as a transit point for more than 2000 ships per year ensuring the country's trade and foreign exchanges. Goods ranging from 10 to 15 million tons per year fueled imports and exports at the port of Abidjan during the period from 1960 to 2018. However, with the big changes in shipping involving the size and draught of ships. The Vridi canal was quickly limited because it could no longer accommodate all types of ships. To solve this problem, the port authorities have opted for a resizing of the Vridi Canal by deepening and broadening the measures. What is the impact of the resizing of the Vridi Canal on the activities of the port of Abidjan?The aim of this contribution is to show the impact of the resizing of the Vridi canal on the port's activities. The methodological approach to achieve the objective is limited to documentary research, field surveys and observation, interviews and group discussions. The results show that gigantic resizing works have been carried out through the widening and deepening of the canal to give new dimensions. The impact of the resizing on the activities of the port of Abidjan is reflected in the second container terminal, the other development works (cereal terminal, ore carrier, roesel, etc.), a capacity to accommodate the largest ships in the world, a development of container traffic, a repositioning of the port of Abidjan as a world reference, a hub for redistribution and sub-regional transshipment.

Keywords: Resizing, canal, activities, port, Abidjan

INTRODUCTION

Dans le domaine des ports et des transports maritimes les canaux jouent des rôles extrêmement importants. Ils permettent de mettre en relation des eaux continentales et les mers, de relier les eaux continentales entre elles, mais aussi les mers et les océans entres elles (B.TAPE, 2019, p 162). Sur le long des principales routes maritimes, les canaux de navigation sont des voies navigables spécifiquement construites pour permettre le passage des navires offrant ainsi une route alternative aux navires, notamment aux cargos. Ces canaux sont d'une importance vitale pour l'industrie maritime car ils offrent des voies de transport plus courtes à travers les principaux réseaux d'eau de mer et contribuent également à réguler le trafic maritime à l'intérieur des pays (E. GARCIA, 2021, p 45). Ces canaux relèvent d'une envergure géostratégique dans la circulation internationale des flux de marchandises (Y. ALIX, 2016,p 12). 70 % des flux transitant par l'actuel canal de Panama ont pour origine ou destination finale le seul marché des Etats-Unis et la moitié de la capacité navale conteneurisée empruntant les écluses de Suez concernent la seule route commerciale qui relie l'Extrême Orient aux ports de la Côte Est des USA.

Cette importance des canaux a été vite perçue par le pouvoir colonial et les autorités Ivoirienne en dotant la Côte d'Ivoire du canal de Vridi entre 1930 et 1951. Le canal de Vridi offre au pays une large ouverture maritime sur l'océan Atlantique et permet l'ouverture officielle du port d'Abidjan au trafic international. Les échanges extérieurs de la Côte d'Ivoire et des pays limitrophes transitent par le canal à travers le port d'Abidjan depuis de longues années. Les caractéristiques de ce canal ont permis de répondre aux différentes sollicitations jusque dans les années 2010 où surviennent de grandes mutations dans le milieu du transport maritime mondial. Dans le contexte de la mondialisation et de la globalisation, le gigantisme naval entre en ligne de compte. Les navires sont construits avec de nouvelles et de larges caractéristiques dimensionnelles. Ils deviennent plus grands, plus larges, plus longs avec une capacité d'immersion importante. La taille des navires est impressionnante, les longueurs vont jusqu'à 460 mètres et les tirants d'eau de 15 à 18 mètres de profondeur et les largeurs jusqu'à 110 à 150 mètres. Au regard de ces grands changements le canal de Vridi avec un tirant de 11 mètres ne répondait plus aux exigences du monde maritime, mais aussi à la concurrence des ports voisins qui répondent avec de meilleures caractéristiques. Le port d'Abidjan est limité et ne peut pas accueillir les plus grands navires. Pour faire face à cette contre-performance les autorités portuaires engagent un vaste chantier pour le redimensionnement du canal de Vridi à partir de 2015. L'Objectif recherché par les autorités portuaires est de rattraper au plus vite les insuffisances du port d'Abidjan par un approfondissement et un élargissement du canal de Vridi ainsi que l'allongement de la jetée de protection.

Comment se présente le canal de Vridi et quel est l'impact de ce redimensionnement sur les activités du port d'Abidjan ?

L'objectif de cette contribution est de montrer les nouvelles caractéristiques de canal de Vridi et l'impact du redimensionnement sur les activités du port d'Abidjan.

Pour répondre à cette préoccupation voici la méthodologie adoptée.

1. METHODOLOGIE

1.1-Historique et présentation du canal de Vridi

1.1.1- Historique

Le projet de construction du canal de Vridi, commença de 1903 jusqu'en 1950, sur le littoral d'Abidjan en Côte d'Ivoire. Il a permis de relier le Port autonome d'Abidjan à l'océan Atlantique. Ce canal tient son nom du village de Vridi.

Au long de sa moitié occidentale, le littoral ivoirien n'offre aucun site naturel favorable à la création d'un port maritime en eaux profondes. La force de la barre comme partout ailleurs le long du golfe de Guinée rend l'accès aux côtes difficile et dangereux.

Le site actuel du port d'Abidjan avait été identifié dès 1889 par Binger qui signala l'existence d'une vallée sous-marine connue maintenant comme le canyon du trou sans fond en face de petit-Bassam. Le cordon littoral était particulièrement étroit à cet endroit alors que la lagune offrait des abris importants et des eaux profondes. II y avait donc des conditions exceptionnelles favorables au creusement d'un port (P. KIPRE, 1974, p 13). L'idée d'un canal navigable fit son chemin et le premier projet portuaire d'Abidjan fut présenté en 1900. Il comportait le creusement d'un canal de 800 mètres aux environs de Petit-Bassam, le dragage des parties les moins profondes de la lagune et la création de quais à Abidjan. L'emplacement initialement choisi fut modifié en 1903 pour pouvoir construire de longues jetées, il fallait donc éviter de trop grandes profondeurs et s'éloigner du trou sans fond. Les travaux commencèrent en décembre 1903 mais les ouvertures furent très sporadiques jusqu'en 1907. Sous la pression de la crue lagunaire l'ouverture s'élargissait pendant quelques mois et se refermait avec la décrue de la Comoé. II y eut là, de 1905 à 1907 une lutte épique contre l'ensablement. Les moyens mis en jeu étaient peut-être insuffisants, mais il y eut surtout une incompréhension du rôle majeur que devait jouer le canyon sous-marin vis-à-vis de la dérive littorale responsable de l'ensablement. On peut encore voir les traces de cette tentative avortée au sud de la baie de Biétri.

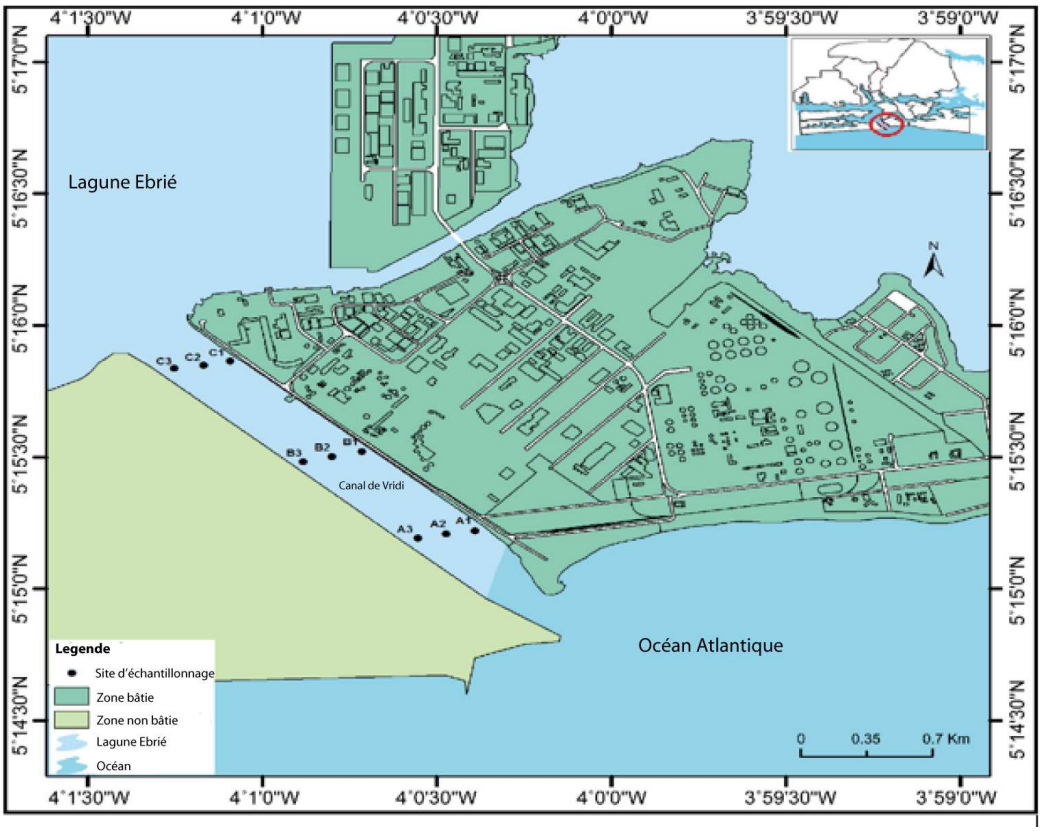
Après l'échec des premières tentatives, les autorités coloniales décidèrent de mener des études plus approfondies et de comparer les coûts des différentes solutions. L'examen des coûts respectifs incita les autorités à ne plus encourager le creusement d'un canal navigable et à privilégier la solution fluviale en utilisant l'embouchure de la Comoé. Le milieu lagunaire présentait des sites ayant toutes les caractéristiques favorables, eaux calmes et abritées, profondeurs propices et possibilité d'opérer des liaisons directes entre trafics maritimes et ferroviaires. Ce dernier point était déterminant pour la volonté coloniale, grâce au chemin de fer, d'évacuer vite et à peu de frais des quantités considérables de marchandises et de matières premières depuis les pays de la Boucle du Niger (SEMI-BI, 1975 , P 112). Deux conceptions s'opposèrent avec la coupure du littoral d'une part, l'amélioration et l'utilisation de l'embouchure de la Comoé d'autre part.

Parallèlement à ces conceptions des études se poursuivaient autour de Vridi et l'objectif était d'éviter le trou sans fond. En 1919, deux ingénieurs présentent une nouvelle solution qui est de relier Vridi à Abidjan par un canal construit loin du trou sans fond et édifier le port dans la baie du banco. Cependant tous ces projets de construction sont abandonnés en 1923 par décision du gouverneur Antonetti et de l'inspecteur général Ficatier. En 1927, l'entreprise Schneider-Daydé est chargée d'étudier le projet. Dans son rapport, elle propose l'édifice d'un canal de 150 mètre de large, à l'endroit où le cordon littoral se rétrécit loin du trou sans fond. La solutio n finale fit trouvée par Roger Pernlard-Considère qui suggéra de construire le canal 3 kilomètres à l'Est de l'emplacement proposé par les études de Michel et Noel et de Schneider-Daydé. Son projet fut testé dans un laboratoire hollandais, puis adopté officiellement le 17 Décembre 1935. Le canal serait d'une largeur de 200 à 350 m d'une longueur de 2,7 kilomètres et d'une profondeur de 11 à 15 mètre. La construction débuta enfin en 1936 menée par l'entreprise de construction du port d'Abidjan (CPA) qui regroupait plusieurs sociétés. Les travaux connaissent une interruption causée par la seconde guerre mondiale de 1939 à 1945 et reprirent par la suite en 1946. Le canal fut ouvert le 23 Juillet 1950 et le port d'Abidjan soumis officiellement au trafic le 1er janvier 1951. Il s'agissait du premier canal en eau profonde de toute l'Afrique (H. DIABATE et L. KODJO, 1991, p 51). Il devait s'écouler plus de 60 ans entre les premières observations de Binger en 1889 et l'inauguration du canal de Vridi en 1951.

1.1.2 - Présentation du canal de Vridi

La figure 1 est une carte qui présente le canal de Vridi dans sa forme depuis son inauguration

Figure 1 : Une vue du canal de Vridi



Source : PAA 2015, Enquêtes

Le canal de Vridi est situé entre la 5,14° et 5,17 °latitude nord et le 3,59°et 4,13° de longitude Ouest. Les coordonnes géographiques du canal de Vridi en degré minute seconde (DMS) sont (5°15'23''N et 4°0'50''W). Ouvert au trafic en 1951 les caractéristiques de ce canal ont évoluées avec le temps et suivant les différents plans directeurs stratégiques. Jusqu'en 2015 avant les travaux de modifications les traits du canal de Vridi sont les suivants :

- Longueur 2,7 kilomètres
- Largeur 200 mètres
- Profondeur (tirant d'eau) 11,5 mètres

Les travaux de redimensionnements donneront plus tard de nouvelles dimensions au canal de Vridi.

1.2- Méthodes et collecte de données

Pour la rédaction de ce travail, la méthodologie est composée de la recherche documentaire (sources existantes et internet), les interviews, les enquêtes sur le terrain (observation, focus groupe discussion).

La recherche documentaire a été effectuée dans les bibliothèques de l'Institut de Géographie Tropicale (IGT), l'Institut de Recherche pour le Développement (IRD), du centre de documentation du Port Autonome d'Abidjan (PAA). Les documents consultés sont entre autres les thèses, les mémoires, les rapports qui mettent en relation les travaux de construction du canal et les grands travaux exécutés au niveau du canal depuis son ouverture. Ces documents mettent en exergue les différentes modernisations et modifications des installations. Les sources consultées sur le réseau internet ont permis d'obtenir des informations diverses sur les canaux maritimes et sur le canal de Vridi.

L'enquête de terrain a porté sur les infrastructures, et les activités portuaires, les zones du canal de Vridi. Au total, 5 sites ont été visités (la rive Est, la rive Ouest, les jetées Est et Ouest, le point de contact avec les installations portuaires). Aussi, 125 personnes toutes activités confondues ont été interrogées et choisis de façon aléatoire au cours de l'enquête dans la zone du canal relativement aux effets des travaux sur les environs.
Par ailleurs, l'enquête par questionnaire s'est faite avec cinq (05) chefs d'équipes des travaux de construction et de réhabilitation des installations portuaire à partir de fiches d'enquête. Egalement un questionnaire a été adressé à 20 travailleurs choisi le poste et la fonction au sein de la société responsable des travaux dans le port. Ce qui a permis de recueillir des données sur l'état actuel des différents travaux de modernisation du canal de Vridi.
En outre, les entretiens ont permis le recueil de données auprès de certains responsables du port. Il s'agit du Directeur des Opération du port (DOP), du Directeur technique chargé des projets de construction des terminaux au port d'Abidjan (DTPCT), du Directeur du domaine et du patrimoine (DDP) et des sous-directeurs d'AGL et MSC (transporteurs maritimes). Cette étape a permis de voir l'implication de ces entreprises et leurs impressions avant, pendant et après les travaux. Et enfin, deux (02) responsables de China Harbour Enginering Company Ltd (CHEC) l'entreprise chargée des travaux encore présente en Côte d'Ivoire pour d'autres travaux ont sollicité pour plus de clarté sur les étapes des travaux.

Au niveau de l'interview de groupe ou focus group discussion, trois (03) de cinq (05) personnes ont été réalisés, il y a eu des échanges avec les travailleurs au port d'Abidjan (les temporaires, contractuels, les agents de maitrise, les cadres). Les professionnels ciblés étaient donc les manutentionnaires, les transitaires, les consignataires, les logisticiens, les agents maritimes et des habitants de la zone du canal. Le débat était sur les opportunités du port d'Abidjan à être compétitif et leurs appréciations sur la nouvelle infrastructure portuaire à savoir le canal de Vridi.
Au total, cette méthodologie a permis de présenter les résultats qui suivent.

2. RESULTATS

Les résultats rendent compte des travaux et des nouvelles caractéristiques du canal de Vridi. Aussi, l'objectif est de l'impact des travaux de redimensionnements sur le port et ses activités.

2.1 Les gigantesques travaux de redimensionnements

Le Canal de Vridi, dans sa configuration ancienne, avait des caractéristiques qui le limitaient énormément et par ricochet handicapaient quelque peu le Port autonome d'Abidjan auquel il donne accès aux navires depuis 1951 qu'il a été ouvert. Il fallait donc le redimensionner, c'est-à-dire l'élargir et l'approfondir, au risque de voir le port d'Abidjan devenir un port secondaire au regard des enjeux de compétitivité et la concurrence grandissante sur la côte ouest. Avant les travaux d'extension, le canal de Vridi ne pouvait pas accueillir des navires de plus de 260 mètres de longueur et de plus de 11,50 mètres de tirant d'eau. Il avait un temps d'attente des navires élevé (10h / jour en moyenne).Unique entrée des navires au port d'Abidjan, le nouveau canal a vu le démarrage de ses travaux en 2015 et se sont achevés 37 mois après soit en 2019. Ces travaux ont été confiés à l'entreprise CHEC (China Harbour Enginering Company Ltd), une entreprise chinoise. Le coût global de ce projet d'envergure est de 150 milliards Fcfa dont un prêt de 127,5 milliards Fcfa de Eximbank de Chine (85%) et 15% de fonds propres du PAA soit 22,5 milliards.

2.1.1-De grands travaux d'élargissement

Les travaux d'élargissement ont consisté agrandir la passe d'entrée et les couloirs du canal de Vridi pour lui donner des dimensions aux normes des plus grands navires au monde. Il s'agissait dans une première phase de déplacer l'ancienne vigie du côté de la jetée Est et dans une seconde phase de supprimer la corne Ouest du côté de la jetée Ouest pour donner une passe rectiligne tout le long du canal. Il fallait enlever une quantité importante de roches de chaque côté du canal pour atteindre ce résultat et aussi protéger les ouvrages par l'apport de roches et de tétrapodes. Ces travaux gigantesques ont demandés l'apport de puissantes machines conçues à cet effet et dont la technologie est dévolue à

l'entreprise CHEC. Des dizaines de camions ont transporté les roches et les tétrapodes pour enrichir les bords et protéger l'ouvrage. Ces travaux ont permis de porter le canal à 350 mètre de largueur. La photographie 1 montre la jetée Est qui servait d'emplacement de la vagie du port à dégager totalement.

Photo 1 : Les travaux de dégagement de la jetée Est

Source : www.portdabidjan, Enquêtes PAA, 2018

Sur les photographies 2 et 3 s'observe les travaux de décapage de la corne de la rive Ouest du canal de Vridi , cette corne qui ne permettait pas aux navires d'une certaine taille d'avoir accès au port d'Abidjan en toute marée. Il faut signaler que la question du marnage était aussi un véritable problème pour le port d'Abidjan, il fallait que les navires restent au mouillage pendant plusieurs heures pour attendre la marée haute. Car en marée base il était quasiment impossibles pour ces navires d'entrer par le canal de Vridi. Et cela handicapait le port d'Abidjan sur beaucoup de paramètre de compétitivité tel que le temps t'attente, paramètre très important pour les armateurs dans le choix des ports sur la Côte Ouest Africaine. Cet élargissement vient résoudre en partie ce problème en donnant un accès libre à tout moment au port d'Abidjan. En effet, les deux photographies expriment la même chose et son simplement prises sous deux angles différentes pour permettre une plus bonne appréciation des travaux de décapage de la rive Ouest du canal de Vridi. La photo 2 est la première à gauche et la photo 3 la seconde à droite.

Photo 2 et 3 : Les travaux de décapage de la rive Ouest du canal de Vridi

Source : www.portdabidjan, Enquêtes PAA, 2018

2.1.2-De véritables travaux d'approfondissement

Le canal de Vridi depuis sa création et son inauguration est resté coté entre -11,5 et -12 douze mètres selon les périodes. Des travaux de dragages étaient effectués de temps en temps pour entretenir et maintenir cette profondeur afin de permettre le passage des navires. Cependant, cette profondeur limitait

la capacité du port à recevoir les navires de grandes tailles et d'un tirant d'eau supérieur à 11,5 mètres. Les travaux d'approfondissement entrepris à partir de 2015 par les autorités portuaires sont de véritables travaux de redimensionnement. L'entreprise CHEC a procédé d'abord à un retrait des roches en profondeur du canal, puis à un creusement des profondeurs du canal jusqu'au contact avec la roche mère et au taillage progressif de cette roche pour atteindre la profondeur escomptée. L'objectif au démarrage des travaux de était de porter le canal de Vridi à une profondeur pouvant accueillir les plus gros et grands navires. Cet objectif a été atteint car de 16 mètre prévus le canal a été porté à 18 mètres. Lui donnant la possibilité d'accueillir les navires jusqu'à 16 mètres de tirant d'eau tout en laissant une marge de 2 mètres pour éviter d'éventuel accident dû à l'encombrement des fonds par les organismes vivants et sédiments venant du continent et transitant par le canal. Il faut savoir aussi que le canal de Vridi est devenu l'exutoire principal du fleuve Comoé à cause de l'ensablement au niveau de Grand-Bassam. Ce fleuve en transitant vers la mer apporte des sédiments qui peuvent se loger dans les profondeurs du canal, c'est pourquoi une maintenance du canal est effectuer après les saisons des pluies pour maintenir les profondeurs à partir des dragages successifs. La photographie 4 présente les travaux d'approfondissement après ceux de l'élargissement.

Photo 4 : Les travaux d'approfondissement du canal de Vridi

Source : www.portdabidjan, Enquêtes PAA, 2025

2.3-Les nouvelles caractéristiques et dimensions du canal de Vridi

Le canal de Vridi élargi et approfondi offre de nouvelles caractéristiques et dimensions. C'est d'abord Tracé rectiligne avec des rives et des bords parallèles à partir de la passe d'entrée jusqu'aux différents terminaux. Les profondeurs sont également constantes partant de la passe pour atteindre les quais cotés jusqu'à 16 mètres de profondeur. Sur les photographies 5 et 6 sont présentés les tracés redimensionnés du canal de Vridi.

Photo 5 et 6 : Les tracées redimensionnés du canal de Vridi

Source : www.portdabidjan, Enquêtes PAA, 2025

La photographie 5 est celle à gauche et la 6 celle à droite, elles expriment la même idée mais se présentent sous deux angles divers.Les nouvelles caractéristiques et les dimensions du canal de Vridi avant et après les travaux sont représentés dans le tableau1. Ce tableau prend en compte les éléments suivants : la largeur, la profondeur ou le tirant d'eau, la longueur du canal, l'entrée de la passe du canal et le couloir du canal. Ces éléments sont des paramètres sur lesquels les travaux de redimensionnement ce sont accentués. Il s'agissait pour les autorités portuaires de corriger certains aspects du canal pour lui donner de répondre aux exigences actuelles du monde maritime.

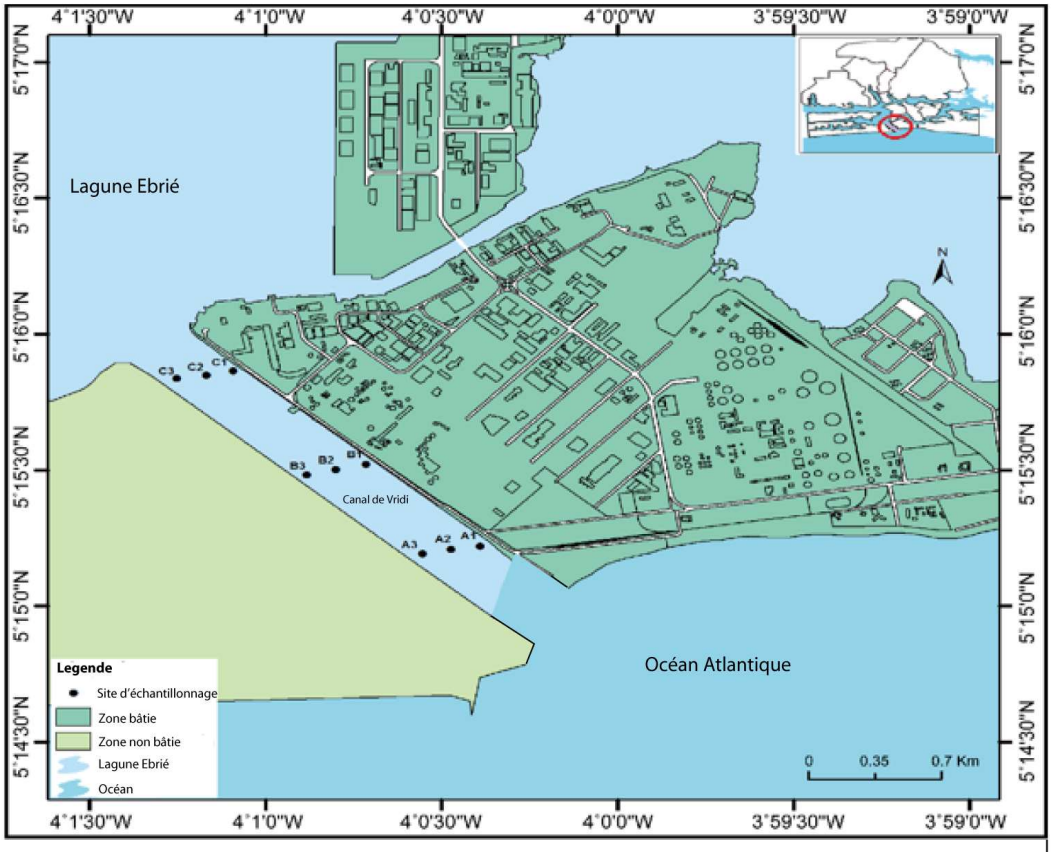
Tableau 1 : Les dimensions du canal de Vridi avant et après les travaux

	Avant les travaux	Après les travaux
Largeur	230 m	350 m
Profondeur (tirant d'eau)	12 m	18 m
Longueur	2,7 km	3 km
Entrée de la passe	230 m	400 m
Couloir du canal	200 m	350 m

Source : Enquêtes, PAA, 2025

Ce tableau monte que toutes les dimensions du canal ont augmentés permettant à celui-ci d'être compétitif et faire face aux exigences du gigantisme navale. Le canal de Vridi élargi et approfondi d'un coût d'investissement de 150 milliards de F cfa, offre de nouvelles réalités. Il va notamment permettre au Port autonome d'Abidjan d'accueillir des navires porte-conteneurs et conventionnels sans limitation de longueur avec 16 mètres de Tirant d'eau. Il permettra un gain de temps aux navires contre un temps d'attentes élevé auparavant en moyenne 10 heures par jours. Il offrira une économie d'échelle pour les chargeurs et les armateurs par la possibilité d'accueil de grands navires. Le port d'Abidjan est compétitif pour l'accueil des grands navires. La carte n°2 présente le nouveau canal dans sa morphologie actuelle et ses nouvelles dimensions.

Figure 2 : Carte du canal de Vridi après les travaux de redimensionnement



Ces gigantesques et emblématiques travaux auront des retombées sur les activités du port d'Abidjan.

2.2. Impacts du redimensionnement du canal de Vridi sur les activités du port d'Abidjan

Avec un canal redimensionné le port d'Abidjan résout un grand handicap qui favorise la suite des autres travaux de modernisation et le développement des activités.

2.2.1-A la faveur du deuxième terminal à conteneurs

L'inauguration du nouveau canal en Février 2019, ouvre la voie à plusieurs autres travaux d'infrastructures et d'aménagements au port d'Abidjan notamment le deuxième terminal à conteneurs. La construction de ce deuxième terminal à conteneurs dans sa phase de réalisation bénéficie des atouts du canal de Vridi .Ce deuxième terminal à conteneur a mobilisé des travaux d'envergures gigantesques. D'une superficie de 37,5 hectares, il est capable d'accueillir des navires de 16 mètres de tirant d'eau sur 1 100 mètres de quais. Les travaux ont exigés un dragage et creusement des fonds lagunaires et une pose dans les fonds de milliers de caissons préfabriqués et transportés sur les lieux pour couvrir toutes la superficie. Ces sont des caissons de 15,50 mètres de hauteur, 19,35 mètres de longueur, 13,15 mètres de largeur et pesant 3000 tonnes chacun (PAA, 2020, p. 21). Le transport de ces caissons depuis la zone de fabrication jusqu'au port passe par le canal de Vridi qui avec ses nouvelles dimensions peut accueillir maintenant les navires semi-submersibles et submersibles. Un navire semi-submersible ou submersible est un transporteur de colis lourds et volumineux capable d'immerger partiellement ou totalement dans l'eau en plus de son tirant d'eau. Il a pour atout principal la flexibilité. Cette même catégorie de navires a également servit à transporter les portiques depuis la chine pour équiper le deuxième terminal à conteneurs. Les photographie 7 et 8 suivantes montrent les portiques quais et à parcs transportés par un navire semi-submersible.

Photo n°7 : Transport des portiques à parc **Photo n°8 : Transport des portiques à quais**

Source : AGL, 2025

2.2.2- Accentuation des autres travaux d'aménagement

Le redimensionnement du canal de Vridi donne lieu à plusieurs autres grands travaux d'aménagement au port d'Abidjan. Ces travaux sont ceux de la spécialisation des quais et leur transformation en terminaux afin de rendre le port compétitif. Ce sont entre autres, le terminal minéralier construit pour faire face à la croissance du trafic minéralier dû à la découverte de nombreux site d'exploitation de minerais dans le pays et aussi dans la sous-région. Le terminal traite 15 000 tonnes de minerais par jour (PAA, 2024). Le terminal céréalier a été créé à la faveur du trafic de céréale en importation pour satisfaire la demande des populations et surtout des industries alimentaires (moulins, pâtisseries, minoteries etc). Le terminal fruitier d'Abidjan reçoit tous les fruits en exportation et en importation au port. Il est considéré comme le terminal fruitier le plus performant de la côte ouest africaine. Il traite en moyenne 250.000 tonnes de fruits par an (PAA, 2024) et dispose des infrastructures et équipements. Le mole du port de pêche ,un projet récent a permis la construction et l'équipement d'un môle de 450 m de long et 160 m de large avec un tirant d'eau de 8 à 10 m, aussi la création de 19 ha de terrain industriel par remblaiement de la darse existante. Actuellement, le port de pêche est capable d'accueillir tous types de navires de pêche. Le terminal roulier est créé dans le cadre de la convention d'exploitation signée avec le port Autonome d'Abidjan. Le terminal roulier géré par TERRA pour objet la manutention et les activités liées aux navires rouliers sur un site unique au port d'Abidjan. La société s'est dotée d'équipements modernes et d'un personnel compétent pour être apte à garantir des prestations de services conformes aux besoins et attentes des clients. Tous ces terminaux ont fait l'objet de grands travaux de modernisation accentué par un canal de Vridi libre de tous passages en tout temps sans contrainte du marnage.

2.2.3- Une capacité d'accueil des plus grands navires au monde

Aujourd'hui, le nouveau nom du canal de Vridi après les travaux d'élargissement et d'approfondissement est le canal sans limitation. Ce nom vient de fait que tous les problèmes qui entravaient l'optimisation de ce canal ont été résolus par les travaux de redimensionnement. Il n'y a plus de temps d'attente, il n'y a plus de limitation du tirant à 12 mètres et de longueur de navires limitée à 250 mètres. Le Canal de Vridi peut accueillir tous types de navires au monde les plus grands navires de la compagnie leader du transport maritime MSC sont déjà entrés au port d'Abidjan par le canal. Aux nombres de ces navires on a le MSC ZOE, 395 mètres, le MSC MURIA, 350 mètres, le MSC PAMELA , 321 mètres. On a aussi les navires de MERSK comme l'EVELYN et l'ELEONORA qui mesure chacun 397 mètres. CMA CGM se présente aussi avec le BOUGAINVILLE, 398 mètres au port d'Abidjan. Tous ces navires qui sont reconnus dans le transport maritime mondiale et qui ont des exigences très sélectives peuvent aisément emprunter les couloirs du canal de Vridi pour accéder aux

différents terminaux. Le Canal de Vridi peut maintenant recevoir un navire à l'entrant pendant qu'un autre en ressort.

2.2.4- Un développement du trafic conteneur

Les navires transportant 10 000 conteneurs au voyage peuvent désormais fréquenter le port d'Abidjan contre 3500 conteneurs antérieurement a dit le directeur général du Port Autonome d'Abidjan Yacouba Hien Sié, lors de la cérémonie d'inauguration sur la berge Ouest du canal de Vridi(PAA, infos magazine, 2023, p. 18)
Le canal approfondi et élargi donne accès aux plus grands navires porte-conteneurs au monde. Tout en facilitant la construction du deuxième terminal à conteneurs, il crée également les conditions d'accueil de ces gigantesques navires chargés de conteneurs provenant du monde entier. La réponse du Port Autonome d'Abidjan à la concurrence régionale est évidente. Le second terminal à conteneurs TC2 a été conçu pour doubler la capacité actuelle du port et lui permettre de se hisser au rang de hub sous régional dans un contexte concurrentiel très dynamique. On peut alors dire que c'est l'élargissement du canal de Vridi qui a ouvert la voie à la construction du TC2 et l'opportunité pour le PAA de se repositionner comme plateforme logistique majeure dans la région. La construction du deuxième terminal à conteneurs donne l'objectif de doubler la capacité d'accueil du port d'Abidjan en conteneurs en lui offrant une capacité supplémentaire de 1.5 millions de TEU par an. En 2024, le PAA a manutentionné 887 314 EVP, en progression de 3,6%. La perspective de faire plus qu'un million de conteneurs est crédible. Il suffira de relever les défis et d'élaborer une stratégie qui prend appui sur l'avantage concurrentiel.

2.2.5-Un repositionnement du port d'Abidjan comme référence mondiale

Les travaux de redimensionnement du canal de Vridi achevés avec succès, le deuxième terminal à conteneurs TC2 répondant aux normes modernes et environnementales en plein service, les travaux de transformation et de spécialisation des quais en terminaux également achevés , les rendement du premier terminal à conteneurs TC1 déjà existant sont des atouts inestimables pour le port d'Abidjan. Ces nouvelles acquisitions contribuent à repositionner durablement le Port d'Abidjan comme une plateforme logistique de référence de la côte Ouest-africaine. La mise en service de ces terminaux matérialise les engagements pris par la Côte d'Ivoire et les autorités portuaires pour accompagner la hausse des volumes et dynamiser les flux imports et exports en Côte d'Ivoire et en Afrique de l'Ouest. Le port d'Abidjan rattrape son retard, relève ses handicaps et se positionne comme un carrefour incontournable sur la Côte Ouest Africaine. Désormais les grandes lignes maritimes et les grandes compagnies de transports maritimes font escale au port d'Abidjan. Aujourd'hui le transport maritime mondial est dominé par la compagnie MSC qui a des lignes régulières sur la Côte Ouest Africaine et en direction de la Côte d'Ivoire plus précisément les ports d'Abidjan. Ces lignes régulières sont un avantage pour les terminaux Ivoiriens qui ne souffrent pas de trafic conteneur. La présence aussi de GMA CGM (Bolloré Africa Logistique), MAERSK et les autres compagnies fait vivre les ports Ivoiriens grâce à leurs lignes constantes et régulières sur la COA.

2.2.6- Un Hub de redistribution et de transbordement sous régional

Le canal de Vridi est un gigantesque ouvrage qui concrétise l'ambition de l'Etat de Côte d'Ivoire de faire du Port d'Abidjan un hub régional et qui s'affiche comme un outil essentiel des échanges commerciaux du pays à travers le monde. Le port d'Abidjan est sollicité par les pays sans littoral. Il est le port de transit des pays sans littoral de l'Afrique de l'Ouest notamment le Mali, le Burkina Faso et le Niger. En 2023, le trafic de transit affiche une hausse de 4,7% par rapport à 2022 avec 3 073 332 tonnes liée à la croissance des trafics des pays voisins Burkina Faso (+5,7%) du fait essentiellement du riz en vrac, en sacs et conditionné ainsi que du sucre. Le Mali augmente de (+1,3%) dû principalement au riz en vrac, en sacs et conditionné aussi s'ajoute les minerais (PAA, 2023, p. 32). Quant au Niger son trafic transit est en baisse significatif pour raison de crise. Notons que tous ces pays utilisent les infrastructures du port d'Abidjan comme ouverture naturelle pour leurs importations et exportations. Cependant les

réalités actuelles de crises peuvent affecter les relations économiques entre ces pays et la Côte d'ivoire. Avec des infrastructures construites, renouvelés et réaménagées, le port d'Abidjan possède désormais des infrastructures et équipements à la hauteur de certains grands ports mondiaux. Ces vastes projets ont boostés la compétitivité du port d'Abidjan pour en faire le port leader de l'Afrique Subsaharienne dans tous les domaines. Ces infrastructures mettent le port d'Abidjan comme un hub sous régional en matière de transport maritime et impactent inéluctablement les activités du port qui accueille des navires de dernières générations. Le port d'Abidjan a la plus grande superficie domaniale avec 1154 hectares devant le port de Lomé qui est 1043 hectares. Le port d'Abidjan a le plus grand nombre de terminaux spécialisés, le plus grands nombre de portiques à parcs 36 RTG contre 31 pour le port de Lomé. Le deuxième terminal à conteneur TC2 a un tirant d'eau de 16 mètres égale à celui de Tema. Les terminaux d'Abidjan ont une capacité de 2 500 000 EVP ce qui est très important sur le Côte Ouest Africaine. En termes de trafic global, le port d'Abidjan est le premier avec 28 613 869 tonnes en 2024 suivi du port de de Lomé 25 386 138 tonnes et de Tema 22 529 615 tonnes (PAA- Infos magasine, 2024 p 48). Le port d'Abidjan assure toujours avec beaucoup efficacité le transit de pays frontalier. Les activités portuaires connaissent un regain de rendement avec l'augmentation de la cadence de manutention, l'efficacité des opérations, la sûreté des installations et la sécurité des personnes et des biens, la qualité des transports pour l'acheminement des marchandises.

3. DISCUSION

Cette contribution sur le redimensionnement du canal de Vridi montre l'importance et l'envergure des travaux d'approfondissement et d'élargissement du canal. Elle fait ressortir également les effets positifs des travaux de ce canal sur le port et les activités de celui-ci. Ces travaux de redimensionnement ont permis de résoudre les difficultés auxquelles le port était confronté dans la réception des navires d'un certain tirant d'eau et d'une certaine longueur. Ce canal trouve son importance en ce qu'il est une ouverture océane indéniable qui permet au port d'Abidjan d'échanger avec le reste du monde. Il s'affiche comme un outil essentiel des échanges commerciaux du pays à travers le monde. Cette importance des canaux est relayée par (E. Gracias, 2021 p. 45) qui stipule l'existence de centaines de canaux de navigation dans le monde entier, de longueur, de largeur et de profondeur différentes, qui facilitent le déplacement quotidien de divers navires. Certains de ces canaux sont également les voies de circulation les plus fréquentées au monde comme le canal de Suez et celui de Panama qui accueillent plus de 80% du trafic maritime mondial. Pour Y. ALIX, (2016, p. 12) l'importance des canaux n'est plus à démontrer, prenant l'exemple du canal de Panama il soutient que ce canal assure le transit des grandes nations maritimes tels les USA avec 160 millions de passages, la Chine (48,4 millions), le Chili (29,5 millions) et le Japon (22,9 millions). Ces données traduisent les flux qui interconnectent les grandes routes maritimes à travers ce canal.

Cette contribution qualifie les travaux de redimensionnement du canal de Vridi de gigantesque et d'emblématique. Gigantesque parce que le projet d'élargissement et d'approfondissement de ce canal à nécessité de grands moyens financiers et une technologie de pointe et confié à une entreprise internationale outillée dans le domaine des grandes travaux. Sur ce point , les résultats rejoignent (National Géographique, 2018, p 45-52) qui pour les travaux de modernisation et de réparation des écluses du canal de Panama ainsi que de l'approfondissement et d'élargissement du bassin souligne aussi le caractère gigantesque des travaux. C'est le fait que des travaux d'élargissement du canal ont été lancés en septembre 2007 pour livrer passage à des navires de plus gros tonnage, transportant jusqu'à 16 000 conteneurs, soit plus du double de la charge auparavant autorisée à emprunter la voie navigable. C'est un groupement d'entreprises mené par l'entreprise espagnole SACYR, l'italienne SALINI IMPREGILO, la belge JAN DE NUL et la panaméenne CONSTRUCTORA URBANA, qui a réalisé les travaux. Pour un coût total de 5,4 milliards de dollars les nouvelles écluses du Panama accueillent en juin 2016 le premier navire neopanamax . Les travaux du canal de Vridi sont aussi à caractère emblématique pour le pays qui marche vers l'émergence. C'est une infrastructure majeure et essentielle pour le développement économique du pays et qui concrétise l'ambition de faire du Port d'Abidjan, le hub logistique du transport maritime ouest-africain. Et aussi d'être un port plus compétitif

qui soutient plus fortement l'économie. Cette vision rejoint A. N'GUESSAN (2022, p. 32) qui souligne que la voie de développement du pays passant par la mer, le canal redimensionné assure pleinement et efficacement un rôle de catalyseur au développement économique.

Enfin cette contribution met en exergue l'impact du redimensionnement du canal de Vridi sur les activités du port d'Abidjan. Dans cet élan, une fois les travaux d'approfondissement et d'élargissement achevés les effets se sont ressenti un niveau du port. D'abord, le canal redimensionné a favorisé la construction du deuxième terminal à conteneurs et aussi accentué les autres travaux d'aménagements du port d'Abidjan. Donnant une capacité d'accueil importantes et une possibilité de recevoir les plus grands navires au monde, ce qui favorise le développement du trafic conteneur. Assurant un repositionnement du port d'Abidjan comme référence mondiale et un Hub de redistribution et de transbordement sous régional. Sur les deux premiers aspects (V. KANGA, 2024, p. 14) parlant du patrimoine infrastructurel du port d'Abidjan affirme que les nouvelles infrastructures après les travaux du canal de Vridi sont de qualité et soutiennent efficacement la tenue des activités portuaire. Concernant la capacité d'accueil spatial et l'aptitude à recevoir les plus grands porte-conteneurs les analyse qui débouchent sur le développement du trafic conteneurs sont en phase avec (A.N'GUESSAN et V. KANGA, 2023, p. 135) qui soulignent que plus les grands transporteurs de conteneurs ont la possibilité d'accéder aux ports plus le trafic conteneurs prend de l'importance. C'est à juste titre que cela permettra au port d'Abidjan d'être une référence et un hub sous régional. G. ORVATTI (2024, p .132) affirme que la référence du port d'Abidjan et sa possibilité d'être un hub n'est plus à démontrer. Sur la Côte ouest Afrique ce port réalise de bonnes performances et s'inscrit durablement dans l'amélioration de la croissance maritime et portuaire avec la certitude d'une conteneurisation dynamique. Cet aspect donne au port d'Abidjan la capacité de recevoir de grandes charges et de pouvoir faire une distribution au niveau régional.

CONCLUSION

Le redimensionnement du canal de Vridi était plus qu'un impératif pour les autorités portuaires. Les gigantesques travaux d'approfondissement et d'élargissement ainsi que le prolongement de la jetée ouest donnent de nouvelles caractéristiques à ce canal créant ainsi une large ouverture afin que les plus grands navires puissent passer et rejoindre le Port autonome d'Abidjan en toute sécurité. Le port d'Abidjan qui doit jouer pleinement son rôle de poumon de l'économie ivoirienne voit en cette nouvelle infrastructure une aubaine pour la compétitivité Ouest Africaine. La réalisation de tous les projets d'infrastructures au port d'Abidjan a accru significativement la capacité d'accueil, offrant ainsi de plus amples opportunités aux opérateurs nationaux et à ceux de l'hinterland. Cela a impacté positivement les activités portuaires. Le Port d'Abidjan peut désormais s'engager dans une économie d'échelle pour les chargeurs et les armateurs par la possibilité d'accueillir de grands navires, parce que les effets induits par le canal élargi sont, le gain de temps et une hausse de la cadence manutention avec les deuxième terminal à conteneurs, une augmentation du fret maritime occasionnée par une sollicitation plus accrue du port d'Abidjan sur la rangée Ouest Africaine. Aussi, le port dispose d'une logistique rassurante qui répond aux standards internationaux. Les sociétés maritimes dans la zone portuaire ont eu un regain d'activité car désormais leurs navires peuvent franchir les eaux du canal sans attendre au mouillage la montée d'une éventuelle marée. Toutes choses qui offrent de nouvelles opportunités aux opérateurs économiques. L'impact économique et social également n'est pas à passer sous silence. Le port d'Abidjan ce sont des recettes douanières immenses plus de 100 Milliards de F Cfa, de grandes industries 60 % et des emplois directs et indirects importants plus de 10 000. Les effets pendant les trois ans qu'ont duré les travaux de redimensionnement du canal, ce sont aussi 300 des emplois directs qui ont été créés.

BIBLIOGRAPHIE

ALIX Yann, 2023, *Histoires courtes maritimes et portuaires d'Afrique uniquement,* Tome 2, Edition EMS management et société, Caen, 2023, 139 p

ALIX Yann, 2016, *Histoires courtes maritimes et portuaires d'Afrique et d'ailleurs*, Tome 1, Edition EMS management et société, Caen, 2016, 127 p

DIABATE Henriette et KODJO Léonard, 1991. *Notre Abidjan*, Edition Ivoire Média, RCI 1991, 251 p

GARCIA Edward, 2021, *Tout savoir sur les océans et mers du monde, les 10 célèbres canaux de navigation du monde,* Edition Océans et mers du monde, Vol 6, 245 p

KANGA Victorien, 2024 « *Construction des terminaux spécialisés et du deuxième terminal à conteneurs : une performance du patrimoine infrastructurel et des activités au port d'Abidjan ».* in Revue du CRAU, Edition 1, 2024, Abidjan, pp 14-32.

KIPRE Pierre. 1974, *Les villes coloniales de Côte d'Ivoire, Economie et société 1893 à 1940,* Tome1, Thèse de Doctorat d'Etat es Lettres, université de Paris VII, UER de Géographie-Histoire et Sciences de la Société, 325 p

National Géographique, 2018 « *Les mégastructures portuaires dans le monde »*, Edition Spéciale, Série Baltique, 2018, pp 45-52

N'GUESSAN Alexis, 2022, « *Les aménagements au renouveau pour le développement du port d'Abidjan »* in revue de géographie de l'Université de Ouagadougou (RGO) N°07, Vol.1, pp 35-50

N'GUESSAN Alexis et KANGA Victorien, 2024, « *Développement des terminaux sur la COA au prisme de la mondialisation des échanges maritimes : L'exemple de la Côte d'Ivoire»* Annale de l'université de Bucuresti, Géographie, vol LXXIII, p 121-148

ORVATTI Guy, 2023 « *Expérience maritime et portuaire du continent Africain* » CAT international, in Histoires courtes maritimes et portuaires d'Afrique uniquement, Tome 2, Edition EMS, Caen France, 2023, p 132

PAA. 2020, Rapport d'activité, 32 p

PAA. 2024, Rapport d'activité, 35 p

PAA-Infos magasine, 2023, Le magazine du port autonome d'Abidjan Mars-Avril 2023, 48 p

PAA-Infos magasine, 2023, Le magazine du port autonome d'Abidjan Octobre-Décembre 2023, 52 p

SEMI-BI Zan, 1975, *La politique coloniale des travaux publiques en Côte d'Ivoire de 1900 à 1940*, Annales de l'Université d'Abidjan, Histoire, Edition UA, 1975, 359 p.

TAPE Bidi, 2019 « *Activités portuaires et mutation de l'espace dans la commune de Port-Bouët* », in le port dans la ville, Edition EMS management et société, Caen, 2019, p 153-173 .

Webographie

La construction du canal de Vridi *sur rezoivoire.net/ivoire / patrimoine /597(consulté le 22 juin 2024)*

THOMASSET Julien, La Côte d'Ivoire, Annales de géographie, vol. 9, n°44,1900,p159 172 *(DOI10.3406/geo.1900.6213lire en ligne archive consulté le 30 janvier 2025)*