

Le rôle des infrastructures portuaires dans le développement des activités halieutiques du Terminal à pêche d'Abidjan

Noun Nadine Vanessa TOURE,

Doctorante

Université Peleforo GON COULIBALY.

Dogbo KOUDOU,

Enseignant-chercheur

Université Peleforo GON COULIBALY.

Résumé

Le terminal à pêche d'Abidjan représente depuis sa fondation en 1961, un pilier historique et stratégique pour la Côte d'Ivoire intégrant un double rôle essentiel : soutenir la croissance économique nationale pour des activités industrielles et garantir la sécurité alimentaire et sociale des populations ivoiriennes. Ce rôle crucial a justifié de multiples aménagements infrastructurels successifs encadrées notamment par des plans de modernisation dès les années 1980 et des investissements massifs après 2014. C'est de ce contexte d'investissement réguliers que l'étude définit son objectif : analyser, l'impact de l'évolution des infrastructures du terminal sur la dynamique des trafics et des flux de production de la filière. L'ambition étant de la mesurer si la plateforme portuaire avait effectivement optimisé son efficacité opérationnelle et conforté sa position de hub régional.

Pour atteindre, cet objectif la méthodologie employée a été rigoureuse et mixte. L'approche a combiné une revue exhaustive de travaux scientifiques et institutionnels avec des enquêtes de terrains et la collecte de données statistiques précises sur le volume et les capacités. Le croisement de ces informations qualitatives a permis de garantir la véracité de la conclusion.

Les résultats obtenus démontrent que les investissements réalisés au Terminal à pêche du port d'Abidjan ont contribué à sa modernisation et permis d'accroître son efficacité opérationnelle. Cela en a fait sur la

façade Atlantique de l'Afrique, une plateforme de premier choix pour les opérateurs du secteur halieutique avec ses équipements vitaux de 1 522 mètres linéaires de quai et 70 000 m² d'entrepôts frigorifiques. Toutefois, ce port de pêche reste confronté à des défis persistants en matière d'efficacité et de compétitivité. À terme, cette recherche vise à alimenter les réflexions pour un développement durable des activités halieutiques, le bien-être des populations et la construction d'une économie performante contribuant à la cohésion sociale et au développement territorial.

Mots clés : Terminal à pêche, Infrastructures, Compétitivité, Efficacité, Flux de production.

Abstract

Since its foundation in 1961, the Abidjan fishing terminal has been a historic and strategic pillar for Côte d'Ivoire, fulfilling a dual essential role: supporting national economic growth for industrial activities and guaranteeing food and social security for the Ivorian population. This crucial role has justified multiple successive infrastructure developments, notably through modernization plans since the 1980s and massive investments since 2014. It is in this context of regular investment that the study defines its objective: to analyze the impact of the terminal's infrastructure developments on the dynamics of traffic and production flows in the sector. The aim was to measure whether the port platform had effectively optimized its operational efficiency and consolidated its position as a regional hub. To achieve this objective, a rigorous and mixed methodology was employed. The approach combined an exhaustive review of scientific and institutional work with field surveys and the collection of accurate statistical data on volume and capacity. Cross-referencing this qualitative information ensured the accuracy of the conclusion. The results obtained show that the investments made in the fishing terminal at the port of Abidjan have contributed to its modernization and increased its operational efficiency. This has made it a prime location on Africa's Atlantic coast for operators in the fishing industry, with its vital facilities comprising 1,522 linear meters of quay and 70,000 m² of cold storage warehouses. However, this fishing port continues to face persistent challenges in terms of efficiency and

competitiveness. Ultimately, this research aims to inform discussions on the sustainable development of fishing activities, the well-being of populations, and the construction of a high-performing economy that contributes to social cohesion and territorial development.

Keywords : *Fishing terminal, Infrastructure, Competitiveness, Efficiency, Production flow.*

Introduction

Au cours des quatre dernières décennies, des changements importants dans le commerce maritime international ont eu lieu, entraînant une augmentation du volume des transports maritimes. De 3,7 milliards de tonnes en 1980, ils ont atteint 10,6 milliards de tonnes en 2020 ; en raison principalement de l'intensification du commerce international et de la demande accrue de services de transport maritime (W. Nathalie et al., 2022, p. 1). Parallèlement, les ports ont de par le monde, évolué au cours des deux derniers siècles pour les mêmes raisons, mais également du fait de la présence de compagnies maritimes et d'opérateurs de terminaux internationaux.

En Afrique, la prise de conscience croissante des États côtiers quant aux avantages économiques et sociaux liés aux services de transbordement, notamment l'accroissement des recettes, l'attraction d'investissements, la création d'emplois et le dynamisme socio-économique, a favorisé une dynamique d'investissement soutenu dans la modernisation et le développement portuaire (G. Van Dick, 2015, p. 36). Ces infrastructures visent à transformer les ports en de véritables plateformes régionales capables de diversifier les services rendus, non seulement pour les

échanges internationaux, mais aussi pour l'acheminement des marchandises à destination des pays de l'hinterland (G. Van Dick, *op.cit.*).

Les infrastructures portuaires jouent un rôle crucial dans le commerce maritime international. Leur efficacité a le potentiel de réduire considérablement les taux de fret (A. Sahoo *et al.*, 2024, p. 2). Dans un environnement portuaire concurrentiel, elles constituent des facteurs clés qui guident les utilisateurs dans le choix d'un port spécifique, car leur utilisation stratégique peut aider un port à augmenter sa part de marché (G. Van Dyck *et al.*, 2015, p. 443). Des infrastructures portuaires et des installations de manutention adéquates sont, tout comme l'efficacité et la performance portuaires élevées et, un environnement politique stable, l'une des trois exigences les plus importantes qui guide le choix d'un port, selon les principales compagnies maritimes faisant escale dans les ports de la région Ouest de l'Afrique (G. Van Dick, 2015, p. 36). Ainsi, pour suivre l'évolution du marché, les ports uest-africains ont modernisé leurs installations (G. Van Dyck *et al.*, 2015, p. 443) à travers divers aménagements.

Volet crucial de la politique d'organisation et de développement des ports, l'aménagement constitue un pan important pour le développement de leurs activités. Il permet de mettre à la disposition des organismes portuaires, des infrastructures et équipements, adaptés aux mutations de l'industrie maritime (A. N'guessan *et al.*, 2018, p. 156). Cette dynamique s'illustre parfaitement avec le port d'Abidjan qui, au cours des trois premières décennies suivant sa mise en service, a bénéficié de plusieurs programmes de

modernisations et de développement (G. Van Dyck, et al., 2015, p. 432). Ces investissements lui ont permis de s'imposer comme le port le plus compétitif d'Afrique de l'Ouest fort de ses atouts majeurs que sont, l'efficacité, la performance, ses infrastructures et ses perspectives de stabilité politique malgré les troubles politiques récents (G. Van Dyck et al., op.cit.). Parmi ses installations, ses terminaux ont été modernisés et reconstruits en particulier, le Terminal à pêche.

Mis en service en 1961, le Terminal à pêche du port d'Abidjan a connu plusieurs phases successives de modernisation, notamment dans le cadre du Programme de Modernisation des Infrastructures Portuaires (PMIP) et des réformes structurelles engagées par le Ministère des Ressources Animales et Halieutiques (MIRAH). Ce processus a contribué à renforcer la compétitivité, la capacité opérationnelle et la performance logistique du terminal, le positionnant comme le premier port thonier de l'Afrique de l'Ouest, tant par le volume de ses activités que par la qualité de ses infrastructures et de ses services. Avec 1 443 mètres linéaires de quai, ce sont par exemple, plus de 944 000 tonnes de produits de la mer, dont près de 350 000 tonnes de thon qui y ont été traitées en 2020 (PAA, 2020, p. 43). La même année, les débarquements de produits halieutiques enregistrés par le Terminal ont représenté près de 70 % de la production totale, incluant les importations et environ 80 % des captures maritimes officielles recensées en Côte d'Ivoire (PAA, 2020, p. 52). Cependant, malgré ces avancées infrastructurelles, institutionnelles et ces chiffres, dans quelle mesure les investissements successifs réalisés dans

les infrastructures du Terminal à pêche d'Abidjan ont-ils véritablement influencé la dynamique de ses trafics et sa performance globale ?

L'objectif de cet article est d'analyse l'impact de la modernisation des infrastructures du Terminal à pêche du port d'Abidjan sur la productivité des activités halieutiques. Il s'agit plus précisément de déterminer dans quelle mesure, la modernisation des infrastructures influence le développement des flux de production des activités de pêche.

1. Approche méthodologique

1.1. Présentation de la zone d'étude

Le Terminal à pêche d'Abidjan est situé sur le littoral ivoirien à 5°15 de latitude Nord et 4°00 de longitude Ouest. Il est intégré au Port d'Abidjan, première plateforme portuaire du pays (figure 1) et représente un pôle majeur en termes de production et de distribution de produits halieutiques. Il s'étend du quai 15 bis à proximité du quai RORO, au quai 17 sur une superficie de 223 707 m² de terre-plein en zone sous douane et sur une superficie de 82 543 m² en zone hors douane (PAA, 2020, p. 43).

Cette plateforme se subdivise en deux zones, dont une zone destinée à la pêche industrielle (thonière et produits surgelés), réservée à la flotte étrangère et une seconde zone allouée à la pêche fraîche. Il dispose de deux grandes conserveries, d'un réseau d'entrepôts frigorifiques de plus de 90 000 tonnes de capacité de stockage. La position stratégique qu'il occupe fait de lui un carrefour

logistique à la fois sous-régional et national et surtout un centre incontournable dans l'approvisionnement en produits halieutiques.

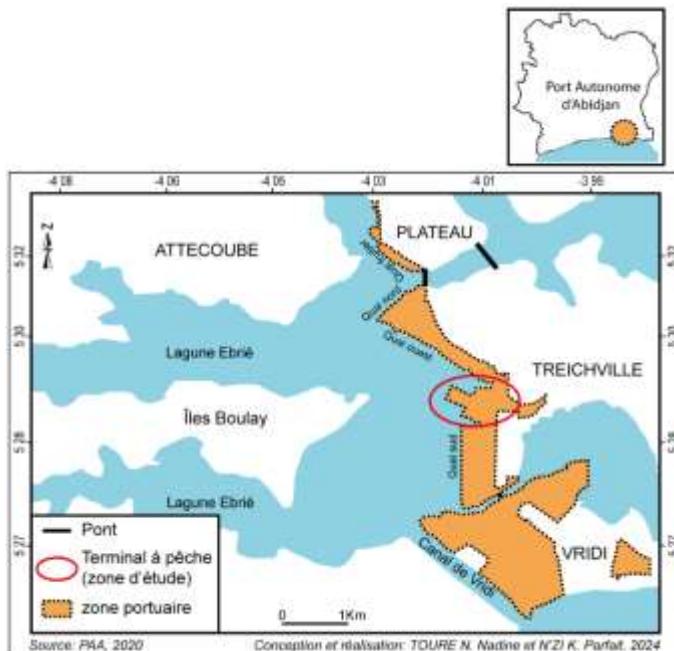


Figure 1. Localisation du Terminal à pêche d'Abidjan

Le choix de ce Terminal à pêche pour la réalisation de cette étude est lié à son rôle central dans l'approvisionnement de la Côte d'Ivoire en produits halieutiques, dans un contexte national où le poisson représente plus de 40 % de l'apport en protéines animales dans le pays (MIRAH., 2022, p. 19).

1.2. Considérations théoriques

Dans le modèle théorique du géosystème halieutique proposé par J.-P. Corlay (1993) et auquel se réfère cette étude, les espaces de débarquement tels que le port de pêche ou le terminal à pêche constituent de véritables interfaces des activités halieutiques. Ces espaces, considérés comme des points de rupture de charge entre la production et la distribution, représentent des pôles structurants au cœur de l'organisation spatiale des activités de pêche.

Autour de ces points de mise à terre des captures se développent l'ensemble des services d'encadrement, de régulation et de contrôle des activités halieutiques, mais aussi les réseaux de commercialisation et de distribution des produits. L'importance des volumes débarqués qui y transitent détermine l'ampleur de leur arrière-pays halieutique, c'est-à-dire leur aire d'influence économique, logistique et de consommation.

Le pôle structurant du géosystème halieutique s'analyse ainsi comme un système socio-économique intégré, articulé autour de quatre sous-systèmes complémentaires :

- le sous-système économique, constitué des acteurs et dispositifs assurant la mobilisation et la gestion des moyens de production ;
- le sous-système technique, regroupant les moyens matériels de production et de conservation (navires industriels, pirogues artisanales, filets, équipements de manutention, etc.) ;

- le sous-système institutionnel, formé des organes administratifs et de régulation chargés de la gestion, du contrôle et de l'application de la réglementation en matière de captures, de ventes et de distribution ;
- le sous-système social, enfin, qui englobe l'ensemble des acteurs impliqués dans la filière halieutique, depuis la production jusqu'à la consommation.

Dans le cadre de la présente étude, l'observation critique des particularités structurelles et organisationnelles du Terminal à pêche d'Abidjan a permis de mettre en évidence son rôle stratégique dans le développement des activités halieutiques en Côte d'Ivoire, en tant que pôle structurant majeur du géosystème halieutique national.

1.3. Matériels et méthode

La collecte de données de cette étude a nécessité une méthodologie construite autour d'une recherche documentaire et d'une enquête de terrain.

La recherche documentaire a été réalisée à travers la consultation de revues et d'articles, de mémoires et de thèses en rapport avec les activités de pêche. Les documents consultés sont issus de la bibliothèque de l'Université Peleforo GON COULIBALY, du centre documentaire du Port Autonome d'Abidjan et de sites internet. Dans l'ensemble, ces documents ont permis d'avoir des informations sur les différentes phases de modernisation des infrastructures du Terminal, celles de ses équipements et de l'évolution des trafics avant et après la phase de modernisation. Les informations issues de la recherche documentaire ont été

enrichies par les données collectées lors des investigations de terrain, afin d'assurer une approche analytique à la fois théorique et empirique.

Trois techniques ont été utilisées au cours de l'enquête de terrain : l'entretien, l'administration de questionnaires et l'observation directe des faits. Elles ont été menées lors d'un stage d'immersion effectuée à la direction du terminal à pêche du Port d'Abidjan de février à avril 2024. Les entretiens ont eu pour objectif ; de collecter des données à la fois qualitatives et quantitatives. Il a été réalisé auprès de deux agents du service exploitation et gestion du domaine portuaire du terminal à pêche d'Abidjan, et un responsable des organisations professionnelles de la pêche. La seconde phase de l'enquête de terrain a consisté en l'administration de questionnaires à divers opérateurs du terminal, notamment les pêcheurs, les mareyeurs, détenteurs de chambres froides et de conteneurs frigorifiques, les consignataires et manutentionnaires. Pour l'administration des questionnaires, ce sont au total, 80 individus enquêtent selon le type d'acteurs et d'activités, la taille de l'activité exercée, les contraintes pratiques rencontrées. La méthode d'échantillonnage utilisé est la méthode aléatoire simple stratifiée. Relativement à ces deux techniques, les variables recherchées s'articulent autour du niveau d'équipements, de l'état et de la capacité d'accueil du terminal, du nombre de navires accueillis, du volume des débarquements. Aussi, tiennent-elles compte des investissements économiques et des projets d'extensions et de modernisation relâssés, du coût de la logistique

portuaire, de la qualité des services. Du cadre réglementaire et du niveau de satisfaction des opérateurs.

L'observation de terrain a consisté essentiellement à parcourir la zone sous et hors douane du terminal y compris le nouveau môle à pêche. Ce procédé a permis de réaliser un inventaire des infrastructures disponibles. Des prises de vue réalisées au cours de cette phase ont permis de fixer divers éléments.

Ces phases ont permis de collecter des données qualitatives et quantitatives sur le dynamisme des activités de pêche et des opérations post-captures qui ont lieu sur le Terminal à pêche.

1.4. Méthode de traitement des données

L'organisation des données s'est faite manuellement et à l'aide d'outils informatiques. Trois formes de traitement leur ont été par la suite appliquées : un traitement analytique, cartographique et statistique.

Le traitement analytique a concerné les informations recueillies à partir des entretiens et de la recherche documentaire. Il a été conduit suivant une analyse de contenu thématique. Les données issues des différents entretiens et de la recherche documentaire ont été codées dans la matrice Excel via ses tableaux croisés dynamiques. Ce processus a permis d'identifier, de catégoriser et enfin d'analyser les thèmes qui émergent du rôle des infrastructures du terminal dans le développement des activités halieutiques. En outre, les relations entre les variables qualitatives ont été examinées par triangulations des différentes sources de recueils. Cette manipulation

systémique a permis de confronter les points de vue, de vérifier la cohérence des discours et d'identifier les relations de cause à effet qui répondent à la question centrale de cette recherche.

Le traitement statistique a été appliqué aux données quantitatives issues de deux sources principales, notamment les enquêtes par questionnaires administrés auprès des acteurs du terminal et des données secondaires recueillies auprès des différents services. Cela a permis l'élaboration de tableaux et de graphiques à travers les logiciels Excel 2019 et Sphinx Millenium 4.5, pour une meilleure illustration des informations collectées.

Le traitement cartographique a concerné la réalisation de la carte de localisation du port d'Abidjan à travers le logiciel ArcGis 10.2.1, parachevée sous Adobe Illustrator CC 2021. Le logiciel Adobe Illustrator CC 2021 a également permis la réalisation du montage de la photo 1.

2. Résultats

2.1. *Un besoin de renforcement infrastructurel dès sa création*

Mis en service en 1961, le port de pêche d'Abidjan s'étend à sa création, sur 400 m linéaires de quais. Sa construction a impulsé les activités de production halieutique à travers la création de nouvelles structures de production et l'accélération des processus d'évolution des activités déjà existantes, notamment la pêche artisanale. Elle a également permis à la pêche industrielle née avec l'ouverture du canal de Vridi en 1950 d'accroître sa capacité

opérationnelle par la mise en place de nouvelles installations frigorifiques ; passant de 14 unités en 1955, à 70 unités spécifiques de 23 et 25 tonneaux, en 1967. Abidjan est ainsi devenu un important port de pêche de l'Afrique de l'Ouest. Toutefois, l'accueil des navires d'un important gabarit demeurait problématique. Couplée au problème de la saturation des quais qui était l'une de ses faiblesses, cette situation a conduit les armateurs à s'en détourner, au profit d'autres ports tels que ceux de Lomé et de Cotonou. Face à cette situation, des aménagements ont été entrepris en vue de combler ces déficits déjà pesants dans le secteur.

2.2. Un réaménagement en plusieurs phases

La vétusté des infrastructures et l'indisponibilité d'espace pour l'implantation de nouvelles industries qu'a connues le Terminal, à inciter à la naissance de plusieurs phases d'aménagement : 1951-1967, 1967-1980 et 1993. Le premier programme d'aménagement entrepris entre 1951 et 1967 a permis un allongement des quais de 400 m vers la côte avec un relèvement de 2,50 m dont 190 m à une profondeur de -5,00 m et de 210 m à une profondeur de -7,00 m pour faciliter, les opérations de pêche. Cependant, la densité des trafics et l'inadaptation du chenal d'accès aux grands navires de pêche ont vite révélé les limites de cette première phase.

Devant cette difficulté, d'autres phases de développement en réponse aux besoins des opérateurs ont été entreprises. Ainsi, sur la période 1967-1980, les travaux de construction de la deuxième et de la troisième phase du Terminal à pêche ont été réalisés. La deuxième phase a permis la mise en place de 425 m de quais en palplanches

métalliques à +2,50 m, avec des fonds de -7,00 m. Tout cet ensemble, dans une direction perpendiculaire au quai en blocs de la première tranche. Toutefois la réalisation de ses deux premières phases n'a pas permis de réduire la saturation des quais de débarquement. Cela a conduit à un troisième plan directeur axé sur la réhabilitation et la modernisation des infrastructures existantes, couplées à la naissance du nouveau site de pêche. Bien que contrarié par la crise économique des années 1980 du pays, ce troisième plan a été marqué par la construction en 1993, d'un quai de pêche de 270 m de long fondé à -7,00 m, sur l'ancien site du parc à bois débités (Photos 1 et 2).



Cliché : PAA, 1993



Cliché : PAA, 2025

Photo 1 : Vue d'ensemble du Terminal à pêche en 1993, avant son extension
Photo 2 : Le Terminal à pêche après son extension en 2025

Pour faire face aux nombreux déficits et aux demandes des opérateurs du secteur du transport, l'État ivoirien lance en 2011 la réhabilitation et le développement

des infrastructures de ce secteur d'activité à travers le programme "Développement du secteur portuaire". En 2012, la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan s'est acquise du programme en investissant en faveur du Terminal à pêche sous deux phases. La première est consacrée à la réalisation du môle à pêche. Sa construction débute le 11 juin 2014 et son inauguration a lieu en 2015. La seconde phase a permis le remblaiement de terrains industriels. Entièrement financé par le PAA via le budget de 2014-2015, le coût des travaux est estimé à 33,5 milliards de FCFA.

S'étendant sur une superficie de 223 707 m² en zone sous douane soit 20 hectares et 82 543 m² en zone hors douane (photo 2), et 80 000 m² hors douane soit 8 hectares, avec 1 522 m linéaires de quai. Ce Terminal traite à ce jour près de 850 000 tonnes de produits de la mer, dont environ 300 000 tonnes de thons. Son espace se subdivise en deux zones comprenant une zone pour la pêche industrielle réservée à la flotte étrangère. Elle bénéficie de 1 110 m de quai soit 1,11 km avec 6 à 9 m de tirant d'eau. La seconde zone est allouée à la pêche locale avec 412 m de quai et un tirant d'eau allant de 4 à 5,5 m (Figure 2).

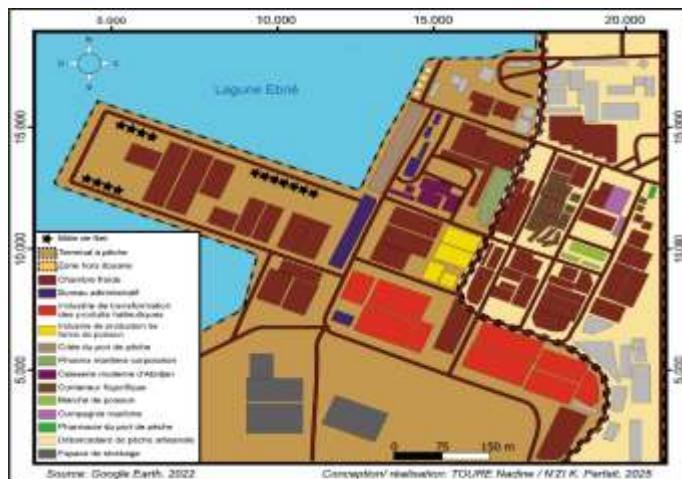


Figure 2. Infrastructures et équipements du Terminal à pêche d'Abidjan

La modernisation du port de pêche d'Abidjan a permis d'accroître la qualité de son service, notamment celui des quais et des magasins, le rendement de ses activités par la possession d'infrastructures modernes. L'existence de ces nouvelles infrastructures contribue à attirer divers opérateurs du secteur de la pêche, ce qui en fait, depuis plusieurs années, un Terminal de référence ; enregistrant ainsi des trafics importants.

Cette modernisation infrastructurelle a permis, sur le plan technique, au Terminal à pêche de se doter de 1 060 m linéaires de quais équipés, dont 900 m dragués à -10 m et 160 m dragués à -13 m. Par ailleurs, environ 7 hectares de terrains supplémentaires ont été aménagés par remblaiement hydraulique, dont 5 hectares spécifiquement attribués aux industries de la pêche. Ces aménagements ont ainsi permis l'accueil de navires-chalutiers de grand tonnage,

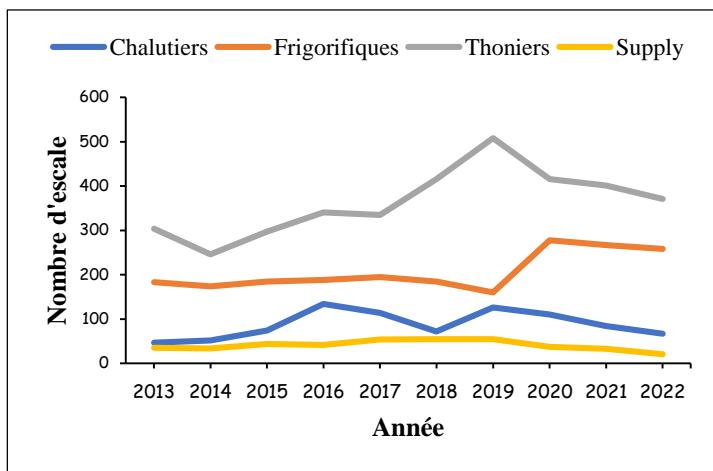
pouvant atteindre 10 m de tirant d'eau, renforçant la capacité opérationnelle et logistique du Terminal.

2.3. Une productivité globale en hausse

La productivité s'explique par la performance opérationnelle du terminal à pêche d'Abidjan. Celle-ci est mesurable à travers deux indicateurs que sont, la fréquence en nombre des escales des navires de pêche et le volume en tonne de la production halieutique débarquée et traitée.

L'analyse de la productivité selon la typologie des navires de pêche s'intègre dans une approche d'évaluation de l'impact des infrastructures portuaires sur les activités halieutiques. À titre illustratif, la figure ci-après présente l'évolution du nombre d'escales enregistrées, entre 2013 et 2022, pour les quatre principaux types de navires opérant sur le Terminal à pêche d'Abidjan (figure 3).

Figure 3. Nombre d'escales par type de navires de pêche au port de pêche d'Abidjan, de 2013 à 2022



Source : Annuaire statistique du Terminal à pêche, 2013-2023

Sur la période décennale observée (2013-2022), les navires frigorifiques et les thoniers dominent nettement l'ensemble des escales enregistrées sur le Terminal à pêche d'Abidjan, bien que la tendance générale reste globalement baissière pour l'ensemble des quatre types de navires considérés.

Les navires frigorifiques affichent une relative stabilité entre 2013 et 2019, avec des escales oscillantes entre 160 et 195. Toutefois, à partir de 2020, une nette

progression est observée, atteignant 278 escales avant de se replier légèrement à 258 en 2022.

Les navires-thoniers, qui représentent la catégorie la plus active au cours de la décennie, présentent une évolution plus marquée. Leur nombre d'escales passe de 250 en 2013 à 350 en 2017, puis connaît une forte hausse en 2018 avec 416 escales et un pic en 2019 (508 escales), avant de diminuer progressivement pour atteindre 371 escales en 2022.

En revanche, les navires supply et les chalutiers demeurent faiblement représentés sur la période étudiée, avec des volumes d'escales limités et une contribution marginale à l'activité globale du Terminal.

Par ailleurs, une comparaison de sa productivité sur les périodes d'avant et d'après l'inauguration du môle à pêche met en évidence l'évolution de ses performances opérationnelles et de la dynamique des activités halieutiques associées (tableau 1).

Tableau 1. Productivité des navires avant et après la construction du môle à pêche

Type de navire	Moyenne des escales avant 2015 (2013 - 2014)	Nombre d'escales après 2015 (2015 - 2023)	Pourcentage	Observations
Chalutier	49,5	97,6	+ 97,17 %	Forte productivité
Frigorifique	178,5	214,5	+ 16,78 %	Légère productivité

Thonier	275	385,6	+ 28,68 %	Augmentation significative
Supply	34,5	42,6	+ 19,01 %	Légère augmentation

Source : reconstitué à partir des données de l'annuaire statistique du Terminal, 2013 à 2023

Le tableau 1 permet d'observer que la modernisation des infrastructures a un rôle moteur sur la croissance des activités du Terminal à pêche. On note en effet, l'existence d'une corrélation positive entre l'inauguration du môle à pêche et l'augmentation de la productivité globale du Terminal à pêche en termes d'escales par type de navires. À titre d'exemple, les escales des navires-thoniers et frigorifiques ont enregistré des taux moyens en hausse de 28,68 % et 16,78 %. Cette situation s'explique par l'amélioration des capacités d'accueil des navires, de la rapidité des opérations de chargement et de déchargement et de l'adéquation des services offerts.

Par ailleurs, l'observation de la dynamique des escales techniques et de réparations navales et des opérations commerciales confirme cette tendance de la fréquentation à la hausse du Terminal après la mise en service du nouveau môle à pêche en 2015 (tableau 2).

Tableau 2 : Synthèse de l'impact de la création du môle à pêche d'Abidjan

Indicateurs d'analyse	Moyenne avant modernisation (2013-2014)	Moyenne après modernisation (2015 - 2023)	Pourcentage	Bilan
Escales techniques et réparations navales	134, 5	164, 3	+ 22 %	Très positif
Opérations commerciales	432	510	+ 18 %	Positif
Total	566, 5	639, 7	+ 13 %	Positif

Source : À partir des données de l'annuaire statistique du Terminal, 2013-2023

Le tableau 2 montre une nette croissance des deux types d'opérations après 2015. Pour les opérations d'escales techniques, la moyenne passe de 134,5 de 2013 à 2014 à 164,3 de 2015 à 2023, soit une hausse de 22 % ; donnant ainsi un bilan positif des infrastructures. Les opérations commerciales ont également connu une hausse. Leur moyenne annuelle, qui était de 432 pour la première période, est passée à 510 escales pour la période après la construction du môle soit une augmentation de 18 %. Cette évolution significative démontre que par ses équipements modernes et son espace d'accueil a renforcé l'attractivité du Terminal. D'une part, cette double progression reflète la capacité accrue de traitement d'un plus grand nombre de navires pour ce qui est des opérations commerciales. D'autre

part, elle témoigne de l'amélioration de la logistique de débarquement, des outils, de l'adéquation des équipements et de la fluidité des opérations de maintenance et de réparation.

Toutefois, à partir de 2021, juste six ans après la mise en service du Terminal, on remarque que les deux types d'opérations connaissent des régressions montrant ainsi des déficits en termes d'infrastructures.

L'aménagement du Terminal à pêche a significativement renforcé ses capacités opérationnelles, à travers l'augmentation du nombre de quais de débarquement et d'entrepôts frigorifiques. Ces derniers sont passés d'une cinquantaine à plus de 90 chambres froides, dont une vingtaine située dans la zone sous douane, à proximité du môle à pêche. Cette modernisation des infrastructures a eu un impact direct sur les volumes de débarquements de produits halieutiques. Entre 2013 et 2022 par exemple, la production issue de la pêche industrielle a enregistré une hausse de 11,5 %, passant de 607 655 tonnes à 744 388 tonnes¹. Quant aux importations globales, elles sont passées de 514 410 tonnes en 2013 à 865 708 tonnes en 2023 soit une croissance moyenne de 68 % sur cette période.²

Cette progression s'explique principalement par l'essor du trafic de poissons congelés conditionnés en carton et par l'installation de nouveaux opérateurs économiques au sein de la filière halieutique. Le pays étant fortement dépendant des importations pour la satisfaction de ses besoins en produits halieutiques, les nouvelles capacités de débarquement et de

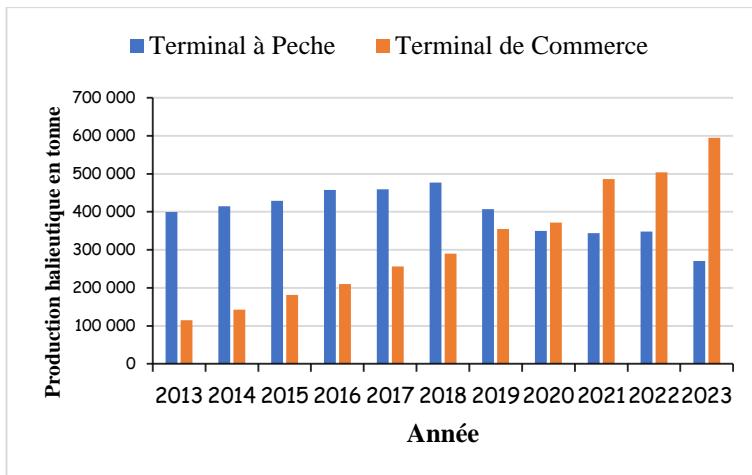
¹ Données tirées des annuaires statistiques du Terminal à pêche du port d'Abidjan sur la période 2013-2023

² Ibid.

traitement de grandes quantités de produits qu'offre le Terminal à pêche à la suite de son aménagement constituent un atout stratégique majeur pour le secteur halieutique national en termes de réduction du déficit de production. De plus, cet aménagement permet au Terminal à pêche de continuer à s'affirmer comme une infrastructure à forte attractivité régionale, jouant le rôle de plaque tournante stratégique dans l'approvisionnement en produits halieutiques des certains pays de la sous-région ouest-africaine. En effet, les flux d'importations enregistrés ne sont pas exclusivement destinés au marché ivoirien. Une part importante est réexportée par voie terrestre vers les pays enclavés dépourvus d'accès à la mer tels que le Burkina Faso, le Mali ou le Niger.

2.4. Des défis d'efficacité et de compétitivité à maintenir à moyen et long terme

Malgré ses capacités infrastructurelles renforcées, le Terminal à pêche d'Abidjan demeure confronté à d'importants défis d'efficacité opérationnelle et de compétitivité à moyen et long terme, s'il veut maintenir son rôle stratégique sur le plan national et sous-régional. En effet, les infrastructures récemment modernisées paraissent déjà insuffisantes au regard de la demande croissante des opérateurs économiques. Les données relatives aux débarquements montrent d'ailleurs une réorientation progressive à partir de 2020, de certains flux halieutiques du Terminal à pêche vers le port de commerce (Figure 4).



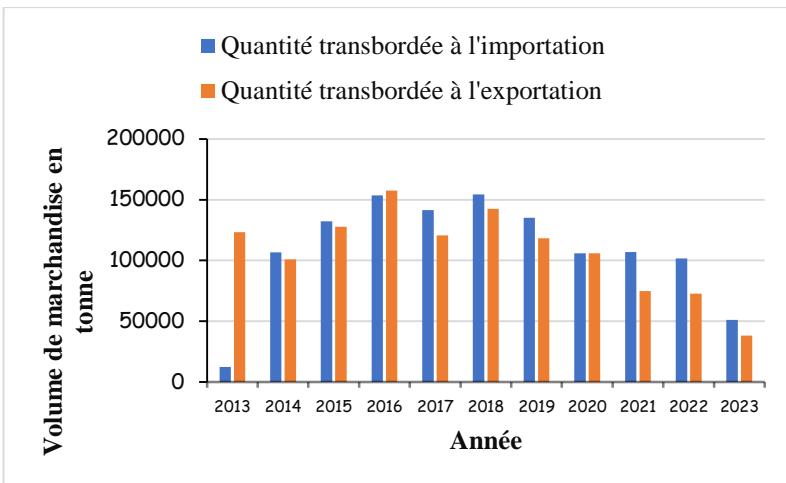
Source : Annuaire statistique du Terminal à pêche d'Abidjan, 2013-2023

Figure 4 : Situation du volume des importations de produits halieutiques par bassin

Au regard de la figure 4, une croissance régulière des tonnages des produits halieutiques au Terminal de commerce. Les débarquements passent de 114 722 tonnes en 2013 à 595 032 tonnes en 2023, soit une augmentation de 18 %. À contrario, on observe une diminution des quantités débarquées au Terminal à pêche passant de 399 688 tonnes en 2013 à 270 676 tonnes en 2023 soit une baisse de -22,2 %. Dans le détail, cette baisse s'accentue seulement 3 ans après l'inauguration et la mise en service du nouveau môle. Le niveau des trafics passe de près de 500 000 tonnes en 2018 à 400 000 tonnes en 2019, soit une chute d'environ 100 000 tonnes. Cette tendance baissière témoigne d'un glissement

fonctionnel des activités halieutiques vers le port de commerce, traduisant ainsi la recherche d'espaces portuaires mieux adaptés aux volumes et aux exigences logistiques contemporaines. En effet, l'intensification du commerce mondial fait naître chez les opérateurs, les préférences des plateformes capables de traiter de gros volumes de marchandises. L'autre explication est la congestion des quais couplée à la politique actuelle de gestion. À long terme, la baisse constante des tonnages pose un problème majeur qui pourrait impacter négativement la compétitivité du Terminal et ternir son rayonnement sous-régional. Dans l'autre sens, cette préférence des opérateurs halieutiques pour le Terminal à commerce peut entraîner une surcharge de dernier et poser avec acuité la problématique de l'aménagement de zones plus vastes d'expansion. Une possible complémentarité entre les deux Terminaux peut également être envisagée pour résorber cette demande croissante.

Par ailleurs, la baisse des volumes des produits transbordés à l'importation et à l'exportation via le Terminal à pêche, peut fournir une autre explication à cette observation (Figure 5).



Source : Annuaire statistique Terminal à Pêche d'Abidjan, 2024

Figure 5 : Tendance des flux des produits de pêche transbordés de 2013 à 2023

L'analyse de la figure 5 met en évidence une tendance générale à la baisse du volume total des flux de transbordement sur la période 2013-2023. Cette évolution concerne aussi bien le transbordement à l'importation que celui à l'exportation, qui suivent une dynamique similaire. Toutefois, deux sous-périodes distinctes se dégagent nettement.

Entre 2013 et 2016, les opérations de transbordement connaissent une phase de croissance soutenue, traduisant une intensification des échanges halieutiques et une utilisation accrue des infrastructures portuaires. En revanche, à partir de 2016, une phase de repli progressif

s'amorce, marquée par une contraction continue des volumes transbordés jusqu'en 2023.

Sur le plan quantitatif, le transbordement à l'importation présente une évolution particulièrement fluctuante. Après une première baisse de 129 465 tonnes en 2013 à 106 820 tonnes en 2014, les volumes atteignent un pic de 153 666 tonnes en 2016, avant de chuter drastiquement à 50 991 tonnes en 2023, soit une réduction de plus de 66 % en sept ans. Cette régression traduit un ralentissement des échanges internationaux de produits halieutiques bruts transitant par le Terminal à pêche.

De même, les transbordements à l'exportation connaissent des variations importantes. Après avoir culminé en 2016, ils enregistrent une baisse régulière jusqu'à 38 289 tonnes en 2023, révélant un affaiblissement marqué du commerce halieutique sortant et, plus largement, une érosion de la compétitivité portuaire d'Abidjan dans ce segment spécifique des échanges maritimes.

3. Discussions

La modernisation des infrastructures a largement influencé le trafic de flux du Terminal à pêche d'Abidjan. À cet effet, S. Ouattara *et al.* (2023, p. 9) ont souligné que l'atteinte des standards internationaux dans le domaine de la manutention et d'organisation portuaire, a nécessité, la modernisation des infrastructures et de spécialisation portuaire d'Abidjan par la construction de quais et des terminaux adaptés à chaque type de marchandise et de transport maritime. En 2024, les travaux de réhabilitation du môle du port à pêche ont permis

de garantir une plus grande capacité d'accueil pour les navires de pêche. Pour ce faire, des travaux de reprise de 80 mètres de quai sur le môle nord ont été réalisés (PAA, 2024, p. 24). Aussi, la digitalisation sectorielle du terminal à pêche par l'automatisation du traitement des flux transitoires de produits halieutiques a permis de maîtriser et d'accroître de façon exhaustive, les flux (PAA, 2024, p. 22). Ces installations ne sont pas de simples équipements en ce sens qu'elles constituent l'épine dorsale qui soutient, sécurise et dynamise l'ensemble de la chaîne de valeur de la pêche. Leur rôle est particulièrement visible lorsqu'on analyse l'évolution de deux indicateurs clés, dont la productivité des escales, navires et la production halieutique globale.

La productivité globale du Terminal à pêche d'Abidjan est en hausse en termes de tonnage et de nombre d'escales navires. Cela met en exergue le lien existant entre les infrastructures portuaires, l'évolution des marchandises et des navires. S. Ouattara *et al.* (2023, p. 16) l'ont exprimé de manière saisissante en soulignant que dans la recherche d'efficacité dans la manutention portuaire, l'accueil des navires a conduit à la modernisation et spécialisation des espaces disponibles en fonction des navires. Historiquement, l'activité du Terminal à pêche était marquée par des délais d'escales plus longs et une capacité d'accueil limitée, entravant la productivité des navires. L'évolution des infrastructures a donc été un facteur décisif pour inverser cette tendance et accueillir simultanément, des navires de tous types. Cette optimisation logistique permet aux navires de décharger leurs cargaisons plus rapidement, de se

réapprovisionner et de reprendre la mer dans des délais raccourcis. En conséquence, le taux de rotation a considérablement augmenté, transformant le Terminal d'un simple lieu de débarquement en une logistique efficace et compétitive capable de traiter un volume de poissons plus important. Cette mise en relation est reconnue par M. Hamiche (2016, p. 53) qui rappelle que la productivité d'un port et la qualité de ses services sont directement liées à la rapidité des opérations tant physiques qu'administratives qui visent à réduire le temps d'immobilisation des navires et des marchandises sur les terminaux. Le rapport d'activité de 2020 du Terminal à pêche traduit qu'il a accueilli des navires de plusieurs types dominés par thoniers avec un taux d'escale de 59,9 % contre 19,0 % pour les frigorifiques, 15,8 % pour les chalutiers et 5,3 % pour les navires supply (PAA, 2020, p. 30). L'impact des infrastructures portuaires sur la productivité halieutique va bien au-delà de la simple augmentation des tonnages débarquée. Si l'amélioration de la productivité des escales a effectivement permis une hausse quantitative des captures transitant par Abidjan, c'est surtout sur la qualité et la diversification de la production que l'influence des infrastructures a été la plus marquante. F. Gohourou *et al.* (2022, p. 4) ont ainsi fait remarquer que la construction d'unités de congélation et de chaînes de froid intégrées a révolutionné la conservation du poisson, réduisant considérablement les pertes post-capture et permettant de répondre aux normes strictes des marchés d'exportations. La modernisation a permis d'accueillir des navires plus grands et d'offrir des services plus efficaces ; consolidant ainsi, la position d'Abidjan comme hub majeur en

Afrique de l'Ouest pour le thon destiné à la transformation industrielle. Les réaménagements ne sont donc pas un phénomène isolé, mais la réponse à un impératif économique et sécuritaire.

Les investissements dans les infrastructures physiques créent un meilleur environnement commercial et améliorent l'efficacité des transports (M. Ziaul *et al.*, 2018, p.5). En effet, ils facilitent la croissance des exportations. La combinaison de la qualité des infrastructures, de l'accessibilité de l'arrière-pays et de la productivité sont d'importants facteurs du renforcement de la position concurrentielle d'un port. J. Gordon *et al.* (2005, p. 71) soutiennent cette idée en affirmant qu'une combinaison d'installations portuaires, comprenant des investissements suffisants, des politiques gouvernementales favorables, l'excellence dans l'exploitation et les technologies de l'information, peut aider un port à atteindre une compétitivité durable ; ce qui se traduit par un commerce maritime plus important par rapport aux ports moins compétitifs.

La régression que connaît le Terminal en 2024 est certainement liée à des problèmes de gestion des nouvelles infrastructures. À ce propos, A. Sahoo *et al.* (2025, p. 526) ont soutenu que l'inefficacité infrastructurelle, la mauvaise gestion et l'inefficacité logistique portuaire restent des défis majeurs pour les pays africains. Ils sont notamment à la base des retards et de l'augmentation des coûts de transport, qui ont eu des effets néfastes sur le commerce et la croissance économique dans la région (A. Sahoo *et al.*, *op.cit.*).

Conclusion

L'analyse du rôle des infrastructures portuaires dans le développement des activités du Terminal à pêche d'Abidjan révèle une dynamique de modernisation continue indispensable à la consolidation de la compétitivité de ce port de pêche. Avec des insuffisances initiales, le site du Terminal a progressivement bénéficié de réaménagements structurants qui ont renforcé ses capacités techniques et logistiques. Dès son origine, le terminal présentait des insuffisances structurelles qui limitaient son potentiel. La vétusté de ses équipements et l'inadéquation des installations face à la croissance du trafic ont très rapidement créé un impératif de modernisation. La réponse à ces besoins s'est concrétisée par l'aménagement progressif réalisé en plusieurs phases depuis 1961. Ces investissements successifs et structurants ont transformé le site renforçant ses capacités techniques et logistiques. Cette modernisation s'est traduite par une hausse de la productivité de ses escales commerciales et techniques des navires et des débarquements de produits halieutiques. Toutefois, la consolidation de ces acquis nécessite une gestion efficiente et durable des équipements suivie d'un entretien constant. Si les perspectives mises en avant sont prometteuses, un défi d'ordre opérationnel reste persistant et limite la performance du Terminal.

Références bibliographiques

- AKA Koffi Sosthène, N'CHO Amalatchy Jacqueline, KOUMAN Koffi Mouroufié, 2019. *La contribution du port de pêche à la dynamique de la distribution spatiale des ressources halieutiques à Abidjan*. European Scientific Journal December 2019 edition Volume.15, N°.36 ISSN : 1857 - 7881 (Print) e - ISSN 1857- 7431, Pp 305 - 319.
- SAHOO Amarendra, NECHIFOR Victor, FERRARI Emanuele, FERREIRA Valeria, AMAN Damit Serge Didier, 2024. *On the positive economic impacts of port infrastructure development and seaborne trade efficiencies in Sub-Saharan Africa: the case of Senegal* . Economie maritime et logistique, <https://doi.org/10.1057/s41278-024-00293->, 25 p.
- BOUTHIER Mireille, 1969, « Le port d'Abidjan » In les Cahiers d'outre-mer. N° 87 - 22e année, Juillet-septembre 1969. doi : <https://doi.org/10.3406/caoum.1969.2517>, Pp 288 - 312.
- FAO, 2018. *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2018 : Atteindre les objectifs de développement durable*. Rome, ISSN 1020-5497. 237p
- FAO, 2020. *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture : la durabilité en action*. Rome, ISSN 1020-5497. 227p.
- Gohourou Florent, AHUA Aurélien Émile, GNANBE Djanin Raphael, DESSE Michel, 2022. *Fonctionnement, dynamique et structuration de l'espace littoral en Côte d'Ivoire*. Territoires d'Afrique, 2022, Dynamiques des façades et

planifications terrestres maritimes en Afrique, hal-03615895,12, pp.77-87

VAN DYCK Kobina George and HAWA Mohamed Ismael,2015. *Multi-Criteria Evaluation of Port Competitiveness in West Africa Using Analytic Hierarchy Process (AHP)*. American Journal of Industrial and Business Management, 5, pp 432-446. <http://dx.doi.org/10.4236/ajibm.2015.56043>.

VAN DYCK Kobina George, 2015. *The Drive for a Regional Hub Port for West Africa: General Requirements and Capacity Forecast*. International Journal of Business and Economics Research. Vol. 4, No. 2, 2015, doi: 10.11648/j.ijber.20150402.13, pp. 36-44

GORDON John, LEE Pui-Mun, HENRY Lucas, 2005. *Resource-based view of competitive advantage at the Port of Singapore*. The Journal of Strategic Information Systems, volume 14, numéro 1, 10.1016/j.jsis.2004.10.001, ISSN 09638687, pp 69-86.

MIRAH, 2022. Politique nationale de développement de l'élevage de la pêche et de l'aquaculture (PONADEPA 2022-2026), 178 p. Stratégie Nationale de Développement des Pêches (SNDP), pp 110-127.

WAGNER Natalia, KOTOWSKA Izabela and PLUCINSKI Michał,2022. *The Impact of Improving the Quality of the Port's Infrastructure on the Shippers Decisions*. Sustainability 2022, Volume 14, Numéro 10, 6255. <https://doi.org/10.3390/su14106255>, www.mdpi.com/journal/sustainability, 22p.

LIMÃO Nuno et VENABLES Anthony ,2004. *Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs, and Trade*. The world bank economic review, vol. 15, no. 3, pp 451-479

N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard, OGOU Atsé Willy Arnaud, TAPÉ Bidi Jean, 2018. *Des aménagements au "renouveau" pour le développement du port d'Abidjan*. Revue de géographie de l'université de ouagadougou, n° 07, volume 1, pp 155-181.

PANAYIDES Photis, PAROLA Francesco, SIU LEE LAM Jasmine, 2015. *The effect of institutional factors on public-private partnership success in ports*. Transportation Research Part A 71 (2015) pp 110-127.

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

Rapport d'activité port autonome d'Abidjan, 2024. 36 p.

OUATTARA Seydou et N'GORAN Norbert Kouakou, 2023. *Étude géographique de la chaîne de transport maritime de l'agroalimentaire au port d'Abidjan*.

<https://journals.openedition.org/etudescaribennes/27568>, 20 p.

PALANISINGH, SALAHUDEEN Abdul, GURUMOORTHY, 2017. *Port Infrastructure - Synthesis and Significance*. International journal of research culture society ISSN: 2456-6683 Volume - 1, Issue -09, Nov- 2017 UGC Approved Monthly, Peer-Reviewed, Refereed, Indexed Journal, pp 64-67.

XIMENA Clark, DOLLAR David and MICCO Alejandro, 2004. *Port efficiency, maritime transport costs and bilateral trade*. Journal of Development Economics 75(2) : DOI :10.1016/j.jdeveco.2004.06.005 ; pp 417-450

MUNIM Ziaul Haque and SCHRAMM Hans-Joachim, 2018. *The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade.* Munim and Schramm Journal of Shipping and Trade (2018) 3:1 DOI 10.1186/s41072-018-0027-0, 19p.