



Journal Homepage: -[www.journalijar.com](http://www.journalijar.com)

## INTERNATIONAL JOURNAL OF ADVANCED RESEARCH (IJAR)

Article DOI:10.21474/IJAR01/13730  
DOI URL: <http://dx.doi.org/10.21474/IJAR01/13730>



### RESEARCH ARTICLE

#### LE TRANSPORT MARITIME EN CÔTE D'IVOIRE: QUELQUES ELEMENTS EXPLICATIFS DE VITALITE (1960-1980)

**Loukou Bernard Koffi**

Maître-Assistant / Département d'Histoire / Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody / Abidjan-Côte d'Ivoire.

#### Manuscript Info

##### Manuscript History

Received: 11 September 2021  
Final Accepted: 14 October 2021  
Published: November 2021

##### Key words: -

Infrastructures, Transport, Port, Trade,  
Maritime, Company

#### Abstract

This article deals with the foundations of the development of maritime transport from 1960 to 1980. Indeed, during this period, maritime transport uses modern port infrastructures, notably the autonomous port of Abidjan and that of San-Pedro and national shipping companies for its development. Maritime transport is also developing thanks to the remarkable results of the national shipping companies and the autonomous ports of Abidjan and San-Pedro.

*Copy Right, IJAR, 2021, All rights reserved.*

#### Introduction: -

La période du miracle économique voit la Côte d'Ivoire réaliser des performances exceptionnelles, faisant d'elle, la locomotive des pays en Afrique de l'Ouest aux niveaux économique et social de 1960 à 1980. Ce succès est le résultat des différents axes stratégiques de développement exécutés parmi lesquels le développement des types de transport occupe une place de choix. Ce qui justifie tous les investissements de l'Etat ivoirien en faveur de l'essor du transport maritime.

Ce faisant, de 1960 à 1980, le transport maritime affiche une vitalité certaine en Côte d'Ivoire. Par conséquent, par quels moyens, le transport maritime s'est développé en Côte d'Ivoire durant les vingt années du miracle économique ?

Cet article veut mettre l'accent sur l'évolution des infrastructures portuaires développées en Côte d'Ivoire pendant la période du miracle économique. Il a également en vue la présentation des performances des sociétés maritimes nationales et des deux ports au cours de cette même période. Pour soutenir notre démonstration, un recoupement des informations recueillies s'avère nécessaire. Celles-ci proviennent des sources imprimées des ports autonomes d'Abidjan et de San-Pedro, ainsi que de divers ouvrages et articles en rapport avec le transport maritime.

Pour asseoir son essor de 1960 à 1980, le transport maritime se fonde sur, d'abord, le développement régulier des infrastructures portuaires, et ensuite, les performances des sociétés maritimes nationales et des ports autonomes d'Abidjan et de San-Pedro.

#### 1. Le développement régulier des infrastructures portuaires

Afin d'exploiter au maximum la vaste façade océanique dont elle jouit, la Côte d'Ivoire y procède au développement des infrastructures portuaires modernes. Il s'agit des travaux d'érection de deux ports en eau profonde à travers

**Corresponding Author: - Loukou Bernard Koffi**

Address : - Maître-Assistant / Département d'Histoire / Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody / Abidjan-Côte d'Ivoire.

l'extension du port autonome d'Abidjan<sup>1</sup> de 1960 à 1980 et la construction du port autonome de San-Pedro de 1968 à 1971.

### 1.1. L'extension du port autonome d'Abidjan (1960-1980)

En 1960, d'une superficie de 120 hectares morcelés en lots de 5.000 et de 10.000 m<sup>2</sup>, la zone portuaire située à Abidjan, connaît une existence légale grâce à la loi n°60-85 du 10 février 1960, l'érigeant ainsi en Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) dénommé port d'Abidjan sous la tutelle du ministère des travaux publics<sup>2</sup>. Désormais, l'Etat ivoirien se substitue aux autorités coloniales pour le financement des infrastructures portuaires. Alors, avec l'évolution croissante du volume du trafic ainsi que les multiples et rapides mutations des activités maritimes, les autorités ivoiriennes mettent en œuvre deux plans directeurs de développement du port. L'exécution du premier plan directeur court jusqu'en 1967 pendant que celle des travaux du deuxième plan directeur débute en 1967 et s'achève en 1980.

Après le financement par la France des premiers gros travaux d'aménagement du port à hauteur de 12 milliards de francs CFA avant les indépendances (M. Bouthier, 1969, p. 292), l'Etat ivoirien et l'administration du port assurent, respectivement avec 5 milliards de francs CFA et 2,5 milliards de francs CFA (S. Amin, 1967, p. 272), la réalisation d'importantes infrastructures et installations portuaires jusqu'en 1967 conformément au premier plan directeur de développement du port d'Abidjan. Il s'agit essentiellement des infrastructures ci-dessous énumérées<sup>3</sup> :

- Les quais-nord d'une longueur de 775 mètres dotés de cinq (5) magasins-cales d'une superficie totale de 28.800 m<sup>2</sup> répartis en cinq (5) postes à quai ;
- Les quais-ouest longs de 1.525 mètres abritant dix (10) postes à quai et dix (10) magasins-cales d'une superficie de 54.000 m<sup>2</sup> ;
- Le quai fruitier long de 350 mètres ;
- Le quai de chalandage de 275 mètres comprenant un hangar de 3.200 m<sup>2</sup> ;
- Le quai de palplanches métalliques de 150 mètres ;
- La première tranche du port de pêche d'une longueur de 400 mètres ;
- Des postes spécialisés tels que les concessions d'hydrocarbures sur la berge-est du canal, le parc à bois en grumes et le poste de réception sur coffre des navires pétroliers en mer.

A partir de 1967, face aux exigences de manutention pratique et rapide ainsi qu'aux rotations accélérées des navires, naît chez les autorités ivoiriennes, la volonté d'améliorer de façon régulière le port d'Abidjan afin de l'adapter à un trafic sans cesse croissant. Pour ce faire, la loi de finances n°70-726 du 31 décembre 1970 dote le port d'Abidjan d'une personnalité morale et d'une autonomie financière. L'établissement public portuaire d'Abidjan devient port autonome d'Abidjan (PAA) placé sous une double tutelle, financière pour le ministère de l'économie et des finances, et technique pour le ministère des travaux publics. L'Etat ivoirien cherche à s'inspirer en cela du modèle des ports autonomes français (B. D. Yao, M. Touré, 2018, p. 79). Mieux, jusqu'à la fin 1980, grâce aux apports financiers de nombreux bailleurs<sup>4</sup> et de l'Etat de Côte d'Ivoire, une nouvelle vague de réalisations de qualité voit le jour dans le cadre du deuxième plan directeur de développement des infrastructures du port autonome d'Abidjan. Ce sont particulièrement<sup>5</sup> :

- Les quais-sud d'une longueur totale 1.260 mètres comprenant six (6) postes à quai (n°16 à 21) et cinq (5) magasins-cales d'une superficie totale 26.400 m<sup>2</sup> ;
- Le terminal à containers avec quatre (4) postes à quai ;
- La deuxième tranche du port de pêche longue de 425 mètres de quai en palplanches métalliques ;

<sup>1</sup> A la suite de plusieurs travaux d'aménagements, le port d'Abidjan est officiellement inauguré le 5 février 1951, lors de l'ouverture du canal de Vridi, par le Président de l'Assemblée Territoriale Ouest Africaine, l'Ivoirien Victor Capri Djédjé et le Ministre de la France d'Outre-Mer, François Mitterrand en présence du Député Félix Houphouët-Boigny.

<sup>2</sup> En 1963, l'arrêté n°758 M.TP.CAB du 24 mai 1963 portant approbation du règlement d'exploitation du Port d'Abidjan fixe les règles d'occupation du domaine portuaire.

<sup>3</sup> PORT AUTONOME D'ABIDJAN, 2019, *PAA et infrastructures*, Abidjan, PAA, p. 26.

<sup>4</sup> En 1973, l'Etat, grâce à un prêt de 1,212 milliard de francs CFA de la BAD assure entièrement la réalisation des travaux relatifs à l'élargissement de la passe d'entrée du canal de Vridi et à la construction de plusieurs infrastructures importantes à savoir des ouvrages de franchissement, des plateformes logistiques et de nouveaux entrepôts et terminaux.

<sup>5</sup> PORT AUTONOME D'ABIDJAN, 2019, *Op. Cit.*, p. 37

- La troisième tranche du port de pêche d'une longueur de 225 mètres de quai en palplanches métalliques ;
- Le quai à engrais chimique à la sortie du canal de Vridi ;
- La réalisation d'une zone industrielle de 770 hectares (N. N. Kouakou, 2014, p. 71) et d'une zone des industries navales ;
- L'enlèvement des épis rocheux gênant la navigation dans le canal de Vridi ;
- La construction d'une digue d'arrêt de sable d'une longueur de 1.700 mètres et d'une largeur de 1.050 mètres à l'ouest de l'entrée du canal de Vridi.

En plus de l'extension du port autonome d'Abidjan, la construction du port autonome de San-Pedro contribue aussi à l'essor du transport maritime.

## 1.2. La construction du port autonome de San-Pedro (1968-1971)

La construction du port autonome de San-Pedro fait partie intégrante de « l'opération San-Pedro » connue sous le nom de l'opération de l'Autorité pour l'aménagement de la Région du Sud-Ouest (ARSO). Celle-ci est un programme d'aménagement et de développement de la région du sud-ouest de la Côte d'Ivoire réalisé de 1968 à 1980. Grâce à des crédits de 4,8 milliards de francs CFA accordés par des institutions nationales et internationales, le gouvernement ivoirien lance, à partir de 1968, les travaux de construction du port autonome de San-Pedro, maillon essentiel pour le désenclavement et le développement de la région du sud-ouest<sup>6</sup>. Ainsi, de 1968 à 1971, les travaux de construction du port autonome de San-Pedro se matérialisent par des ouvrages de protection, d'accès, d'accostage et de manutention ainsi que des superstructures sans oublier des bâtiments commerciaux et administratifs.

Les ouvrages d'accès du port autonome de San-Pedro se dévoilent à travers deux jetées et un chenal. Les deux jetées sont la jetée-est mesurant 145 mètres de long et la jetée-ouest qui est la principale avec une longueur de 250 mètres. Outre les deux jetées, le port autonome de San-Pedro bénéficie d'un chenal de 150 mètres de large et de 650 mètres de long avec un plan d'eau permettant l'accès des navires de 450 mètres de diamètres (L. F. Dago, 2008, p. 27). Pour ce qui est des ouvrages de protection, ils présentent une architecture à base essentiellement de granites.

Les ouvrages d'accostage comprennent quatre (4) quais principaux à savoir un quai-ouest d'une longueur de 181 mètres, un quai-sud de 155 mètres de long, un quai de grumes d'une longueur de 102 mètres et un quai de servitude de 106 mètres de long<sup>7</sup>. A cela s'ajoute un poste d'amarrage long de 80 mètres pour des petits pétroliers. S'agissant des ouvrages de manutention, ils regroupent six (6) postes de mouillage de longueurs variables. Ces ouvrages d'accostage et de manutention sont capables d'accueillir entre dix (10) et onze (11) cargos.

Les superstructures présentent un terre-plein sous douane en pavé trief de 8 hectares et une zone d'entrepôts hors douane de 118 hectares. A celles-ci viennent s'ajouter des bâtiments commerciaux comprenant trois (3) magasins-cales à savoir un magasin-cale de 4.000 m<sup>2</sup> au quai-sud et deux (2) magasins-cales de 4.800 m<sup>2</sup> et de 5.000 m<sup>2</sup> situés au quai-ouest<sup>8</sup>. Concernant les bâtiments administratifs, ils se composent de deux immeubles de 3 niveaux chacun, regroupant le service de la capitainerie et la direction générale.

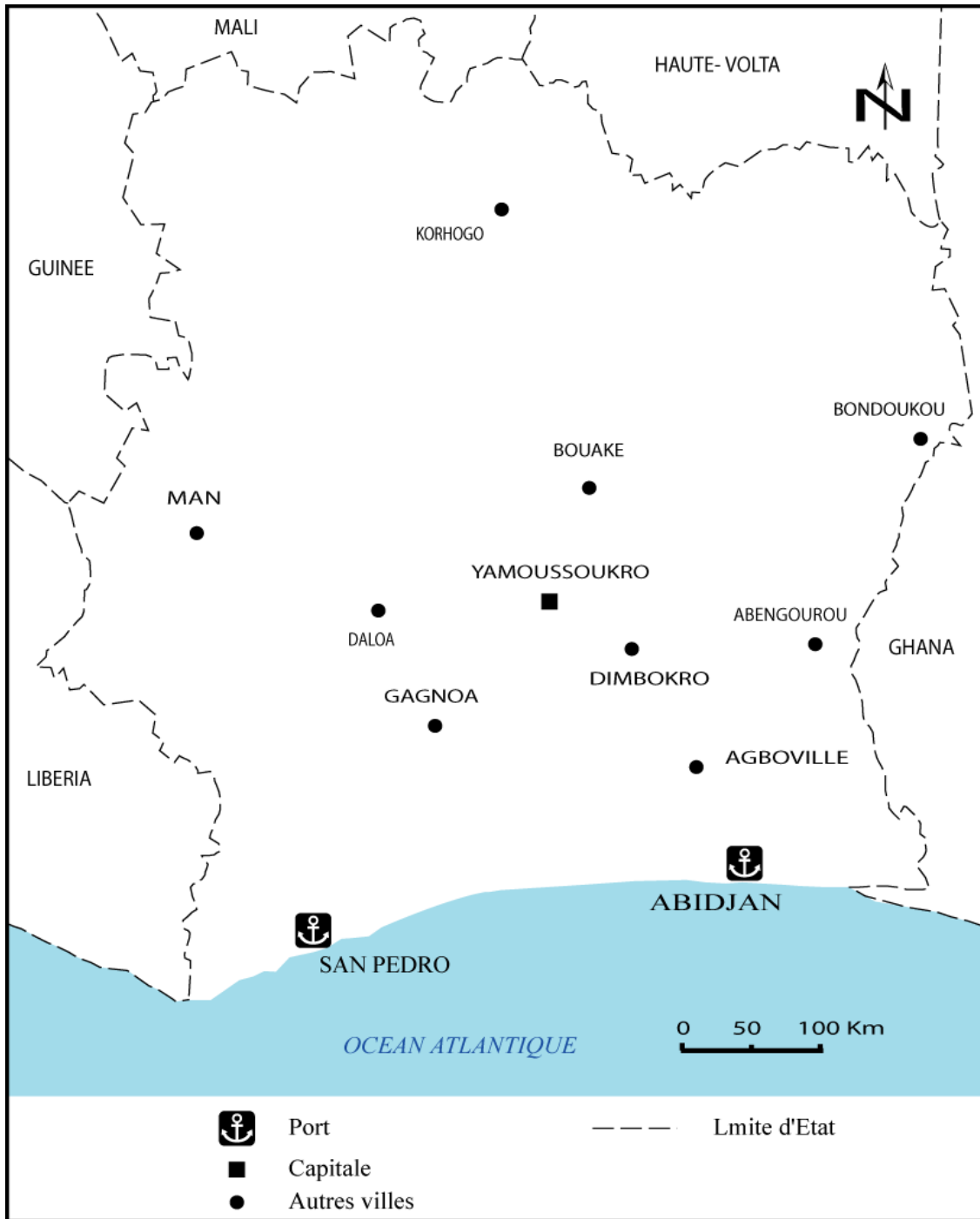
Ouvert au trafic le 4 mai 1971, l'inauguration du port autonome de San-Pedro a lieu le 4 décembre 1972 par le Président Félix Houphouët-Boigny en présence du Président nigérien Hamani Diori (F. Grah Mel, 2010, p. 445). Le port autonome de San-Pedro devient officiellement le deuxième port en eau profonde de Côte d'Ivoire et constitue le second débouché ivoirien sur l'océan atlantique.

<sup>6</sup> PORT AUTONOME DE SAN-PEDRO, 1990, *Rapport d'activités 1989*, San-Pedro, PASP, p. 11

<sup>7</sup> PORT AUTONOME DE SAN-PEDRO, 2007, *35<sup>ème</sup> Anniversaire du PASP*, San Pedro, PASP, p. 27

<sup>8</sup> Ibid.

Carte: - Les ports de la Côte d'Ivoire en 1980.



Conception, KOFFI Loukou Bernard, 2021

Outre les deux ports en eau profonde comme le montre la carte ci-dessus, très bien équipés, le développement du transport maritime se traduit également par les performances des sociétés maritimes nationales et des deux ports.

## 2. Les performances des sociétés maritimes nationales et des ports autonomes d'Abidjan et de San-Pedro

De 1960 à 1980, les sociétés maritimes nationales et les deux ports sont très actifs concernant les activités maritimes en Côte d'Ivoire et réalisent de réelles performances. Celles-ci s'observent à travers le dynamisme des sociétés maritimes nationales et les résultats significatifs des ports autonomes d'Abidjan et de San-Pedro.

## 2.1. Le dynamisme des sociétés maritimes nationales

Pour permettre à la Côte d'Ivoire de prendre une part active à ses propres activités maritimes et lui éviter de dépendre exclusivement des navires étrangers dans ce transport, le gouvernement ivoirien met en place une politique maritime nationale. Celle-ci favorise, en plus de l'institution d'un ministère de la marine, la création de sociétés maritimes nationales afin d'assurer, à la Côte d'Ivoire, la maîtrise de sa desserte maritime. Ainsi, aux côtés des compagnies maritimes étrangères, les sociétés maritimes nationales voient le jour entre 1960 et 1980, pour exploiter l'ensemble des dessertes maritimes de la Côte d'Ivoire.

Durant les premières années de l'indépendance, deux (2) sociétés maritimes nationales privées à savoir la Société Ivoirienne des Consignations, de Manutention et d'Armement (SICOMAR) fondée en 1960 et la Société Ivoirienne de Navigation (SINA) créée en 1961 vont se distinguer dans le paysage du transport maritime. Le 30 novembre 1967, la Société Ivoirienne des Consignations, de Manutention et d'Armement (SICOMAR) et la Société Ivoirienne de Navigation (SINA) fusionnent pour donner naissance à la Société Ivoirienne des Transports Maritimes (SITRAM), une société d'Etat<sup>9</sup>. Dans les années 1970, la COMARAN AFRICA Line et la Société Ivoirienne de Navigation Maritime (SIVOMAR), deux (2) sociétés maritimes privées de droit ivoirien fondées respectivement en 1970 et en 1977 participent également au transport maritime en Côte d'Ivoire. Pendant que la SITRAM exploite surtout le secteur Atlantique, la SIVOMAR s'occupe des dessertes sur l'Espagne, le sud de la France, l'Italie et le Proche-Orient (J.-C. Maillard, 1991, p. 82).

Par ailleurs, la Côte d'Ivoire possède une flotte maritime composée de plusieurs types de navires<sup>10</sup> tels que les vraquiers, les fruitiers, les minéraliers, les paquebots, les pétroliers, les pinarguiers<sup>11</sup>. D'un navire en 1960, la flotte battant pavillon ivoirien atteint 38 navires en 1980. On y compte huit (8) porte-containers polyvalents de 16.500 tonnes à la vitesse de 18 nœuds baptisés Yamoussoukro, Yopougon, Yakassé, Bouaké, Bondoukou, Jacqueline, Agboville et Bonoua, des cargos porte-containers polyvalents de 12.000, 16.000 et 39.000 tonnes sans oublier des navires polythermes<sup>12</sup>.

Les statistiques officielles du commerce extérieur notent une croissance de l'activité fret des sociétés maritimes nationales. Ainsi, de 61 milliards de francs CFA en 1973, le chiffre d'affaires cumulé des sociétés maritimes nationales passe à 82 milliards de francs CFA en 1974 et à 100 milliards de francs CFA en 1976 pour atteindre 136 milliards de francs CFA en 1978 et 155 milliards de francs CFA en 1979 (B. G. Die, 1979, p. 3).

Les intenses activités des sociétés maritimes nationales sont renforcées par les rendements significatifs des ports autonomes d'Abidjan et de San-Pedro.

## 2.2. Les résultats significatifs des ports autonomes d'Abidjan et de San-Pedro

De 1960 à 1980, le développement fréquent de ses infrastructures conduit le port autonome d'Abidjan à multiplier ses activités et l'érige en un véritable port en transbordement et à containers. Ces atouts contribuent considérablement à l'augmentation du trafic fret du port autonome d'Abidjan. Ainsi, de près de 2 millions de tonnes de marchandises en 1960, le trafic fret du port passe à 6,5 millions de tonnes en 1973 et 8,3 millions de tonnes en 1978 (L.-E. Settié, 1997, p. 187) pour avoisiner 10 millions de tonnes à la fin de l'année 1980. Ce trafic fret révèle

<sup>9</sup> La SITRAM devient Société d'Etat le 19 mars 1976, constituant officiellement l'armement national dont le siège est transféré de Paris à Abidjan.

<sup>10</sup> La distinction la plus courante des navires se fait en fonction du genre de marchandises transportées.

<sup>11</sup>- Les vraquiers sont des navires transportant des marchandises en solide, pouvant être aménagés pour le transport de certains liquides.

- Les fruitiers sont spécialisés dans le transport des fruits. Ce sont des navires aménagés pour la conservation de certaines marchandises, du port de départ jusqu'au port d'arrivée. Il s'agit des navires appelés bananiers pour le transport exclusif des bananes et des navires transportant d'autres fruits notamment les ananas, les mangues, pommes, etc. Ce sont ces navires qui assurent ce qu'on appelle le "transport réfrigéré"

- Les minéraliers transportent les minerais (cuivre, diamant, fer, cobalt...).

- Les paquebots sont des navires transportant un nombre requis de passagers.

- Les pétroliers se chargent du transport du carburant. Ce sont des navires spéciaux aménagés pour conserver les liquides inflammables que sont le pétrole, l'essence et le gasoil.

- Les pinarguiers sont des navires ne transportant que du liquide (eau, huile de palme ...).

<sup>12</sup> Fraternité-Hebdo, 1980, *Côte d'Ivoire : Vingt ans*, Abidjan, Editions Fraternité-Hebdo, p. 134

aussi que les entrées dans le port se constituent surtout de produits pétroliers, de ciments, d'engrais, de voitures et de camions alors que les sorties portent principalement sur le bois en grumes, le café, le cacao et autres produits agricoles (H. Bourgoïn, P. Guillaume, 1979, p. 117). Ces performances confèrent particulièrement au port autonome d'Abidjan, non seulement un statut de puissant instrument au service du binôme café-cacao, poumons de l'économie ivoirienne, mais également celui d'outil indispensable et contributif du miracle économique (L. B. Koffi, 2015, p. 171). Par ailleurs, l'excellente qualité des services et des infrastructures du port autonome d'Abidjan ajoutée à ses résultats significatifs contribue à faire de lui, un grand port en Afrique de l'ouest.

Grâce à ses infrastructures de qualité, de 1971 à 1980, les activités du port autonome de San-Pedro s'organisent principalement autour du trafic de bois en grumes qui connaît une croissance. Ainsi, de 860.000 tonnes en 1972, ce trafic passe à 1.225.000 tonnes en 1976 pour atteindre 1.300.000 tonnes en 1977<sup>13</sup>.

Durant la deuxième décennie après l'indépendance, le port autonome d'Abidjan et celui de San-Pedro réalisent 94% du commerce extérieur de la Côte d'Ivoire. Ce commerce par voie maritime s'avère, en 1977, un secteur fondamental de l'économie ivoirienne avec plus de 70% du Produit Intérieur Brut (PIB) et 1.032 milliards de francs CFA<sup>14</sup>.

### Conclusion: -

Durant deux décennies après l'indépendance, la Côte d'Ivoire s'offre de multiples infrastructures portuaires de qualité caractérisées par l'érection des ports autonomes d'Abidjan et de San-Pedro. Ces deux ports en eau profonde renforcés par les sociétés maritimes nationales réalisent des résultats probants aussi bien au niveau du commerce extérieur qu'au niveau du trafic fret. Ces performances et ces infrastructures constituent sans aucun doute des indices éloquentes de l'essor du transport maritime en Côte d'Ivoire au cours de la période du miracle économique. Cependant, après 1980, les activités des sociétés maritimes nationales vont décliner du fait de la forte concurrence des sociétés maritimes étrangères en Côte d'Ivoire.

### Références bibliographiques: -

#### Sources

- 1- FRATERNITE-HEBDO, 1980, *Côte d'Ivoire :Vingt ans*, Abidjan, Editions Fraternité-Hebdo, 181 p.
- 2- PORT AUTONOME D'ABIDJAN, 2019, *PAA et infrastructures*, Abidjan, PAA, 47 p.
- 3- PORT AUTONOME DE SAN-PEDRO, 1990, *Rapport d'activités 1989*, San-Pedro, PASP, 50 p.
- 4- PORT AUTONOME DE SAN-PEDRO, 2007, *35<sup>ème</sup> Anniversaire du PASP*, San-Pedro, PASP, 45 p.

#### Bibliographie

- 5- AMIN Samir, 1967, *Le développement du capitalisme en Côte d'Ivoire*, Paris, Editions de Minuit, 330 p.
- 6- BOURGOIN Henri, GUILLAUME Philippe, 1979, *Côte d'Ivoire : Economie et Société*, Paris, Editions Stock, 334 p.
- 7- BOUTHIER Mireille, 1969, « Le port d'Abidjan », in *Cahiers d'outre-mer*, n° 87, p. 288-312
- 8- DAGO Lohoua Flavient, 2008, *Fonctionnement et dynamisme du port de San Pedro*, Abidjan, Département de Géographie-Université de Cocody-Abidjan, Mémoire de Maîtrise, 136 p
- 9- DIE Bona Gabriel, 1979, *L'OIC et la stabilisation des taux de fret*, Abidjan, Ministère de la Marine, 93 p.
- 10- GRAH MEL Frédéric, 2010, *Félix Houphouët-Boigny, Tome 2 : L'épreuve du pouvoir*, Abidjan, Paris, Les Editions du CERAP, Karthala, 632 p.
- 11- KOFFI Loukou Bernard, 2015, « L'appui de la Banque Africaine de Développement (BAD) au développement du transport en Côte d'Ivoire (1973-2014) », in *Revue d'Histoire, d'Arts et d'Archéologie, GODO GODO*, n°27, p. 169-178
- 12- KOUAKOU N'goran Norbert, 2014, *Ports, industrialisation et aménagement du territoire en Côte d'Ivoire*, Abidjan, Département de Géographie-Université Félix Houphouët-Boigny, Thèse de Doctorat Unique, 339 p.
- 13- MAILLARD Jean-Claude, 1991, *Le marché international de la banane : étude géographique d'un "système commercial"*, Bordeaux, Presses Universitaires de Bordeaux, 453 p.
- 14- SETTIE Louis-Edouard, 1997, *L'Etat et le processus de développement en Côte d'Ivoire 1960-1980*, Abidjan, IPNETP, 278 p.
- 15- YAO Beli Didier, TOURE Mamoutou, 2018, « Exiguïté et stratégies de gestion de l'espace portuaire d'Abidjan », in *Géotransports*, n°11 - Territoires et gouvernance logistique, p. 73-88.

<sup>13</sup> Fraternité-Hebdo, 1980, *Op. Cit.*, p. 137

<sup>14</sup> Id. p. 131.