

San Pedro, une plateforme portuaire au trafic en mutation

Salama BELLA

Docteur en Géographie, université Félix Houphouët Boigny
Abidjan, Côte d'Ivoire
raybella2009@gmail.com

Résumé

La vocation assignée au port de San Pedro à sa genèse lui confère l'étiquette de port d'exportation. Cependant, au fil des années, l'autorité portuaire, dans sa quête de positionnement dans la concurrence interportuaire sous-régionale adopte des stratégies de développement impactant sur la structure de son trafic. Cet article vise à analyser les mutations intervenues dans la structure du trafic portuaire de San Pedro. Pour y parvenir, une collecte d'informations à partir de la revue bibliographique a été d'abord nécessaire. La principale étape a été l'analyse des rapports d'activités et des statistiques annuelles du port de San Pedro, de la douane, des eaux et forêts et du conseil café-cacao. Ces documents et données statistiques ont été obtenus grâce aux entretiens avec les responsables de ces structures. Des observations sur le terrain portant sur la nature des marchandises transitant par le port ont également été nécessaires. L'étude montre que la structure du trafic portuaire de San Pedro, jusqu'à 2008 déséquilibrée et dominée par les exportations (84 % contre 16 % pour les importations), connaît depuis 2012 une profonde mutation sous l'effet de l'apparition d'un trafic de transbordement (65,5 % contre 27,2 % d'export et 7,3 % d'import en 2014). Par ailleurs, les exportations naguère caractérisées par une hégémonie des produits forestiers (le bois) sont aujourd'hui sous le contrôle des produits agricoles en l'occurrence le cacao. L'exploitation des ressources minières de l'ouest (nickel, manganèse) et leur exportation à partir du port de San Pedro depuis 2018 pourraient le transformer d'ici une dizaine d'années en un port minier d'importance régionale. En outre, les importations, qui étaient le maillon faible, se sont accrues de façon exponentielle avec des volumes qui ont triplés en cinq ans (de moins de 400 000 tonnes avant 2015 à 1 028 528 tonnes en 2019 et à 1 874 017 tonnes en 2021). Ces performances améliorent continuellement son poids dans le trafic portuaire et réduisent par ricochet l'hégémonie des autres segments de trafics que sont les exportations et le transbordement. Elles s'accompagnent d'une mutation de la desserte maritime avec désormais une hégémonie des porte-conteneurs au détriment des conventionnelles favorisée par notamment MSC qui est le nouveau acteur majeur de la place portuaire de San Pedro.

Mots clés : Mutation, structure, port, trafic, San Pedro

Abstract

Originally, the assignment of the port of San Pedro was to export. But, over the years,

seeking to hoist it in the sub-regional interport competition, its authorities have adopted développement strategies that have impacts on its traffics framework. This article aims to analyze changes that occurred in framework of San Pedro port traffic. Achieving, this analysis, required first a research of informations from bibliographic magazine. The very first step was to analyze activity reports and annual statistics from the port, customs, water and forest and coffee-cocoa council. We got these documents and data through interviews that we had with the responsables of over-mentioned services. Surveys on the field focusing on the type of goods to be ferried across the port were also required. The survey shows that the Framework of San Pedro port traffic, which was Till 2008 unbalanced and dominated by exports, estimated to 84% versus 16% for imports, is undergoing a radical change due to the appearance of a transbordering traffic that is estimated to 65,5% versus respectively 27,2% and 7,3% of exports and imports in 2014. Moreover, exports that were once essentially based on forestry products, are today dominated by agricultural products, namely cocoa. The exploitation of west mining resources such as nickel and manganese and their export from the port of San Pedro since 2018 could turn it, by tenth years, into mining port of regional necessity. In addition, imports that were not estimated enough, have highly increased with estimations that tripled within five years, from 400 000 tonnes before 2015 to 1 028 528 tonnes in 2019 and 1 874 017 tonnes in 2021. These results keep on improving its weight in port traffic and therefore reduce the powerfulness of other sections of traffics based on exports and transbordering. It all requires a change of maritime service taking more in to account container ships in disfavor of those used MSC which is the new major actor of port field in San Pedro.

Key words : Change, organization, port, traffic, San Pedro

Introduction

La création et le développement du port de San Pedro se reposaient sur les richesses de son arrière-pays. L'arrière-pays d'un port est la zone dont il tire la plus grande partie de son activité (Notteboom T.E, 2000) c'est à dire l'espace continental qu'un port approvisionne et inversement dont il retire les marchandises qu'il expédie (Chisholm G.G, 1889). Les changements économiques qui interviennent dans cet espace géographique impactent conséquemment le rythme de croissance et la structure du trafic d'un port. Au niveau du port de San Pedro, l'économie de son arrière-pays était jadis basée sur l'exploitation forestière puis sur l'agriculture en l'occurrence les cultures d'exportation que sont le cacao, le café, le palmier à huile, l'hévéa, le coton. En plus de ces cultures, l'hinterland

du port dispose d'un potentiel minier important composé de nickel, de manganèse, du fer etc.

Par ailleurs, il abrite une population de près de 18 millions d'habitants qui s'étend jusqu'au pays frontaliers. Cette population représente un atout indéniable pour le développement du trafic import. Malgré de tels atouts, le port de San Pedro se caractérise par un important déséquilibre structurel de son trafic très largement dominé par les exportations de produits forestiers et agricoles. Cela renchérit les coûts de transport pour les armateurs car ces derniers sont contraints de venir chercher des produits d'exportation avec des navires non-remplis.

Cependant, évoluant dans un environnement hautement concurrentiel, le port de San Pedro a toujours cherché à s'adapter aux modifications et aux évolutions de son environnement économique. Différents schémas directeurs se sont alors succédé, intégrant les nouvelles opportunités qui s'offrent à lui dans son environnement régional, national et international. Ainsi, à l'instar de ses concurrents sous-régionaux, il a entrepris des réformes institutionnelles en s'acheminant du statut de service public à celui dit de "port propriétaire" (landlord port) caractérisé par la mise en concession d'un terminal à conteneurs. A travers ces réformes, le port ambitionne par ailleurs servir de hub sous-régional et répondre au défi de la conteneurisation. Ces nouvelles ambitions s'accompagnent du développement de nouveaux trafics contribuant à modifier la structure du trafic portuaire. Quelles sont alors les mutations intervenues dans la structure du trafic portuaire de San Pedro ?

Méthodologie

L'approche méthodologique se résume en trois phases. La première phase a consisté en une recherche documentaire dans le centre de documentation de l'Institut de Géographie Tropicale et par le biais des sites internet publiant de la documentation sur les activités maritimo-portuaires en général et sur les trafics portuaires de façon spécifique.

La seconde phase a consisté en des entretiens avec les principaux acteurs des activités maritimes et portuaires de San Pedro. Il s'agit de la direction du port autonome de San Pedro en l'occurrence

les responsables des comités de direction chargés de la stratégie et de la représentation permanente d'Abidjan, le responsable commercial et marketing, le responsable des infrastructures et des grands travaux. Les responsables de ces services ont mis à notre disposition des rapports d'activités, des statistiques, des projets d'entreprises, des schémas directeurs du port de San Pedro. Cette étape a permis d'obtenir des informations relatives aux changements intervenus dans le trafic portuaire. En outre, des entretiens ont également été nécessaires avec les responsables de la direction régionale des douanes, de l'arrondissement des affaires maritimes à San Pedro, le conseil café-cacao, le conseil coton-anacarde, AGL (Africa Global Logistiques), les cimenteries SOCIM et CIMAF, l'Office Ivoirien des Chargeurs. Ces entretiens ont permis de confronter et de compléter les informations obtenues dans la recherche documentaire et à la direction du port autonome de San Pedro.

La troisième phase a été celle de l'analyse de toutes les informations obtenues permettant ainsi d'aboutir aux résultats suivants.

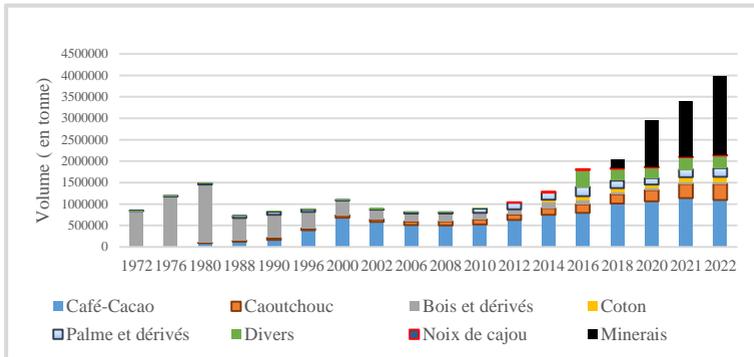
Résultats

1-San Pedro, de port d'exportation vers une plateforme de transbordement

1.1-Des exportations de bois à un monopole des produits agricoles

Le développement du port de San Pedro était à sa création basé sur l'exportation des énormes ressources forestières, agricoles, minières et touristiques de son arrière-pays. Cela lui confère d'emblée la vocation de port d'exportation. Durant les deux premières décennies d'activité du port, son trafic export voire global était caractérisé par une hégémonie des exportations de bois. Toutefois, cette hégémonie est contestée au fil des années par des produits agricoles (Figure 1).

Figure 1 : Évolution comparée de la structure des exportations du port de San Pedro



Source : Statistiques annuelles et rapport annuel PASP de 1980 à 2022.

Sur un trafic global de 854 353 tonnes en 1972, le bois totalise 838 086 tonnes, soit 98 % de l'ensemble du trafic portuaire et 99,4 % des exportations. Jusqu'en 1984, le bois représentait encore plus de 90 % des exportations totales et plus de 80 % du trafic global avec des volumes oscillant dans le million de tonnes. Cette suprématie est amputable aux vastes surfaces de forêts de son arrière-pays national. Ces forêts non encore suffisamment converties en plantation agricole à cette époque regorgeaient de nombreuses essences faisant l'objet d'intense exploitation pour l'exportation des grumes. Ces exportations de bois étaient dominées à plus de 90 % de grumes contre une très faible proportion de bois débités.

Cependant, l'épuisement de plus en plus intense des ressources ligneuses dans l'arrière-pays entraîne une forte régression des exportations de bois et de son hégémonie avec des volumes passés en dessous du million de tonnes. De 1 139 411 tonnes en 1984, ils baissent à 469 933 tonnes en 1995. Leur part dans les exportations est alors passée de 80 % à 56 %. Malgré la baisse de son trafic, le bois a dominé les exportations du port jusqu'en 1996 où la tendance est inversée au profit des produits agricoles notamment le binôme café-

cacao. A cette date, le binôme café-cacao représentait 44,1 % des exportations contre 42 % pour le bois. Cette nouvelle tendance dans le trafic portuaire s'explique en partie par la politique de diversification des produits d'exportations du port mais aussi et surtout par la reconversion des forêts du sud-ouest du pays en plantations agricoles de café, de cacao, de palmier à huile, d'hévéa. Le sud-ouest devient la zone par excellence de production de cacao d'où son appellation de la nouvelle boucle du cacao au détriment de l'Est jadis le vivier de la production cacaoyère du pays. De moins de 1 % dans les premières années d'activité du port, le binôme café-cacao a vu son volume croître au fil des années. Il est passé de 3 999 tonnes en 1972 soit 0,5 % du trafic à l'exportation pour atteindre 25 % vingt ans après avec un trafic de 181 867 tonnes. Il atteint son taux record de 68,2 % en 2003 avec un volume total de 531 892 tonnes. La croissance du trafic du binôme café-cacao dans les exportations du port tient aussi de l'organisation de la filière en Côte d'Ivoire.

En effet, les acteurs de la filière ont bénéficié d'une nette amélioration du prix garanti, d'un fonds d'aide en l'occurrence le Fonds d'Investissement du Milieu Rural (FIRM), d'un appui à travers la distribution aux agriculteurs des produits chimiques (engrais) et des produits phytosanitaires (pesticides, insecticides, herbicides...) pour l'entretien des plants et l'amélioration de la production. Toutes ces réformes conjuguées au projet 2QC (Qualité-Quantité-Croissance) et à la sécurisation des voies de desserte ont permis aux paysans d'accroître leur production et d'améliorer le niveau de trafic du cacao au port de San Pedro. En 2011, ce sont 621 146 tonnes de café-cacao qui ont transité par San Pedro contre 112 799 tonnes pour le bois. Alors que le trafic du bois continue sur sa chute drastique, celui des produits agricoles et singulièrement du café-cacao se bonifie progressivement. Depuis 2017, le volume de café-cacao exporté atteint le million de tonnes. Il est passé de 1 036 876 tonnes en 2017 à 1 010 228 tonnes en 2018 et à 1 135 963 tonnes en 2019. Cela représente respectivement 52 %, 49,5 % et 38 % des exportations totales. Au cours de cette période, le trafic du bois atteignait à peine 50 000 tonnes. En 2019, il n'était que de 49 182 tonnes, soit 1,6 % des exportations.

Une autre mutation est également à noter. Les exportations de grumes ont complètement été remplacées par des bois usinés à partir

de 2016. Au niveau du cacao, la présence des unités industrielles dans l'immédiat arrière-pays contribue à accroître le volume de cacao transformé, notamment celui de masse de cacao, de tourteaux de cacao (à partir de 2004) et de chocolat (à partir de 2008). On dénombre une vingtaine d'usines de cacao dans la ville. Ce sont entre autres BARRY CALLEBAUT, SACO, OLAM, UNICO, NOVEL, CHOCO IVOIRE, ATMC, CIPEXI, FORAGRI, NOSACC, OUTSPAN, CARGIL, SCIPAV, SUTRAPEX, UPACI, CENTRALE INDUSTRIE, SIFCACOOP, TAFI, GAD CONTINENTAL, etc. Il convient aussi de noter que si le binôme café-cacao était jusqu'en 1983 tiré par le café, il est désormais constitué à plus de 95 % de cacao. Cela témoigne d'une morosité de la filière café à l'image de celle du bois. En revanche, des trafics traditionnels comme le caoutchouc, l'huile de palme et de nouveaux trafics (cajou et coton) s'affirment de plus en plus au port de San Pedro.

Le trafic du caoutchouc commence au port de San Pedro à partir de 1980. Insignifiant au cours des dix premières années, les exportations de caoutchouc connaissent une progression significative depuis la fin des années 90. Elles enregistrent en 1999 un volume de 61 742 tonnes soit 7,3 % des exportations du port contre 413 tonnes soit 0,02 % en 1980. Malgré la chute du cours mondial du caoutchouc, sa part dans les exportations du port de San Pedro demeure en hausse. Elle passe à 11,7 % en 2008 puis à 12,8 % en 2010. Les exportations de caoutchouc au port de San Pedro continuent leur ascension en s'améliorant d'année en année. Le volume exporté passe de 96 760 tonnes en 2008 à 207 758 tonnes en 2016, soit une augmentation de 204 % en huit ans. Il atteint 226 412 tonnes et 263 349 tonnes respectivement en 2017 et en 2020. L'essor que connaît le trafic du caoutchouc s'explique par l'augmentation de la production locale de caoutchouc naturel suite à la création et le développement de grandes plantations d'hévéa dans l'arrière-pays national du port de San Pedro par des paysans et surtout par des entreprises industrielles comme SAPH, SOGB, SCASO, CHC...

La filière oléagineuse connaît jusqu'en 2009 une évolution irrégulière de son trafic avec des volumes restés inférieurs à 102 494 tonnes. Entre 1997 et 2009, les volumes exportés sont en dessous de 60 000 tonnes par an. C'est à partir de 2010 que la filière entre dans

une nouvelle dynamique avec des tonnages record. De 103 017 tonnes en 2010, son volume exporté double en six ans pour atteindre 216 154 tonnes en 2016. Il représente 12 % des exportations. L'accroissement des industries oléagineuses dans l'hinterland du port combiné à la réorganisation de la filière expliquent la hausse du trafic du palme et ses dérivés au port de San Pedro. En effet, ces industries (PALMCI, SICOR, SOGB, SIPEF-CI, THSP...) possèdent de vastes plantations de palmiers et interviennent dans la production d'huile de palme. Elles produisent ainsi de volumes importants d'oléagineux alimentant les exportations du port de la région. Leur présence modifie la structure du trafic avec en plus de l'huile de palme, d'autres dérivés tels que des amandes palmiste, de l'huile de palmiste brut et des tourteaux amande palmiste.

Les exportations de coton au port de San Pedro ont commencé en 1979 avec 3 281 tonnes soit 0,21 % du trafic total du port destiné à l'exportation. Ce trafic est resté inférieur à 12 000 tonnes annuellement durant les seize années suivantes avant de disparaître en 1995. La cessation du transit du coton au port de San Pedro trouve son fondement dans l'insuffisance de capacité pour faire face aux besoins de stockage liés à l'accroissement des volumes de fèves de cacao exportées. Après environ deux décennies d'interruption, le trafic du coton a repris au port de San Pedro en 2013. Cette reprise s'explique par une politique commerciale plus agressive et une visite de travail avec les opérateurs Maliens de la filière notamment avec la compagnie Malienne pour le développement des Textiles (CMDT). Elle résulte aussi des avantages comparatifs qu'offre le port de San Pedro ainsi qu'au soutien apporté par la communauté portuaire aux opérateurs de la filière coton (IVOIRE COTON, SOFITEX, COIC, CMDT). Les résultats de cette politique commerciale ne se sont pas fait attendre. Sur une prévision de 4 500 tonnes pour la phase expérimentale, ce sont finalement 21 595 tonnes qui ont été traitées et exportées par le port de San Pedro dès la première année de reprise en 2013. En seulement deux ans, le trafic du coton a presque triplé. Il atteint 59 897 tonnes en 2014 soit un accroissement de 177 %. Les années suivantes illustrent cette dynamique avec 94 900 tonnes en 2018 et 103 315 tonnes en 2019.

En plus des produits cités précédemment, le port de San Pedro exporte divers autres produits comme les ferrailles et surtout la noix de cajou. Les exportations de noix de cajou connaissent une bonification. En effet, la filière anacarde est de plus en plus organisée sur le plan national et le prix d'achat aux producteurs s'améliorent depuis quelques années. Cela a favorisé l'arrivée de nouveaux opérateurs dans la filière en 2014. Ce sont TAN IVOIRE et DINCOMCI qui se sont ajoutés aux anciens comme OLAM, OMNI VALUE et SIVECO. A la faveur de ces actions, le trafic de noix de cajou connaît une hausse. Entre 2012 et 2013, le trafic a été multiplié par sept soit un accroissement de 617 % passant respectivement de 2 453 tonnes à 17 580 tonnes. Ce trafic atteint 23 396 tonnes en 2014 soit une hausse de 33% par rapport à l'année précédente. Il s'établit à 25 007 tonnes en 2018.

En 2018, le trafic de minerais notamment du nickel fait son apparition au port de San Pedro avec 194 212 tonnes. Dès la deuxième année, il fait un bond de 410 % en affichant 990 134 tonnes, soit 33 % des exportations totales. Avec de telles performances, les minerais contestent déjà l'hégémonie des produits agricoles. Ce trafic oscille dans le million de tonnes depuis 2020.

1.2- L'apparition du transbordement au port de San Pedro, une profonde mutation du trafic portuaire

L'arrivée de l'armateur Italo-Suisse MSC au port de San Pedro marque le début d'une nouvelle ère dans les activités portuaires de San Pedro. Grâce à la concession du terminal à conteneurs, l'armateur développe depuis 2009 un nouveau trafic (le transbordement) au port de San Pedro. Quasi insignifiant au cours des deux premières années de son apparition, le trafic de transbordement enregistre depuis 2011 des tonnages remarquables hissant par ricochet le trafic global du port à des niveaux jamais atteint. Il modifie profondément la structure du trafic portuaire (Figure 2).

Figure 2 : Évolution comparée de la structure du trafic de marchandises au port de San Pedro



Source : Statistiques annuelles et rapport annuel PASP de 2008 à 2022.

Avec seulement 2 260 tonnes en 2009, le volume de marchandises transbordées au port de San Pedro affiche 1 915 138 tonnes en 2012, soit une croissance de 846 %. Au cours de cette année, il porte le trafic global du port à 3 230 398 tonnes en y représentant 59,3 % contre 32 % pour les exportations et 8,7 % pour les importations. L'année suivante, il enregistre 2 934 826 tonnes, soit 67,8 % du trafic portuaire. L'année 2014 fut celle du record avec 3 105 474 tonnes sur un trafic total de 4 737 779 tonnes, soit 65,5 % contre 27,2 % d'export et 7,3 % d'import.

En dépit de sa baisse constatée depuis 2015, le transbordement demeure un facteur fondamental dans la restructuration du trafic portuaire jadis largement dominé par les exportations. Les performances réalisées font de San Pedro l'une des plateformes majeures de transbordement dans la côte ouest-africaine. En 2018, San Pedro se situe derrière Lomé, Pointe-Noire et Cotonou en matière de transbordement dans la COA. En raison du développement du transbordement, San Pedro affiche des taux de conteneurisation parmi les plus élevés de la COA. De 2012 à 2018, San Pedro a après Lomé

le deuxième taux de conteneurisation le plus élevé oscillant entre 68 % et 86 %.

2- Le développement d'un trafic minier et l'émergence des importations

2.1-San Pedro, une plateforme en phase de devenir un port minier

Depuis 2018, une autre mutation s'opère de plus en plus dans la structure du trafic portuaire de San Pedro. En effet, face à l'amenuisement des surfaces forestières limitant ainsi les possibilités d'extension des cultures agricoles, les perspectives de diversification et surtout de développement du trafic portuaire de San Pedro résident entre autres dans l'exploitation des ressources minières. Elles sont l'une des principales richesses de son arrière-pays encore sous-exploitées. Le potentiel minier de l'hinterland du port se compose du manganèse de Lauzoua et d'Odienné ; des mines de fer de Monogaga, des Monts Gao, Nimba et Klahoyo ; du nickel de Sipilou et de Touba etc. Il se chiffre pour le fer à 2,7 milliards de tonnes, le nickel ferrifer (254 millions de tonnes), le nickel magnésien (140 millions de tonnes), le nickel sulfuré (6 millions de tonnes), l'argile blanche (450 mille tonnes), l'argile grise (66 mille tonnes), l'ilménite (3 mille tonnes) et l'or (20 tonnes).

L'exploitation de ces minerais et leur évacuation via le port de San Pedro était liée à la construction d'une ligne ferroviaire devant relier le port à l'Ouest de la Côte d'Ivoire et à la construction d'un quai minéralier. La réalisation du chemin de fer tardant à être effective, la Compagnie Minière de Touba (CMT) exploite depuis 2018 d'importantes quantités de nickel et de manganèse dans ladite localité. Elles sont transportées par voie routière jusqu'au port de San Pedro pour exportation. Au cours de la première année en 2018, la CMT à travers le consignataire Bolloré Transport Logistic a exporté 194 212 tonnes de nickel. L'année suivante, le volume total de minerais exporté est passé à 990 134 tonnes, soit une hausse de 410 %. Il est constitué principalement de nickel (979 012 tonnes) et de manganèse (11 122 tonnes). Le trafic de minerais représente à lui seul 33 % des exportations totales du port en 2019 contre 9,5 % en 2018 et 19,5 % du trafic global contre 4,7 % l'année précédente.

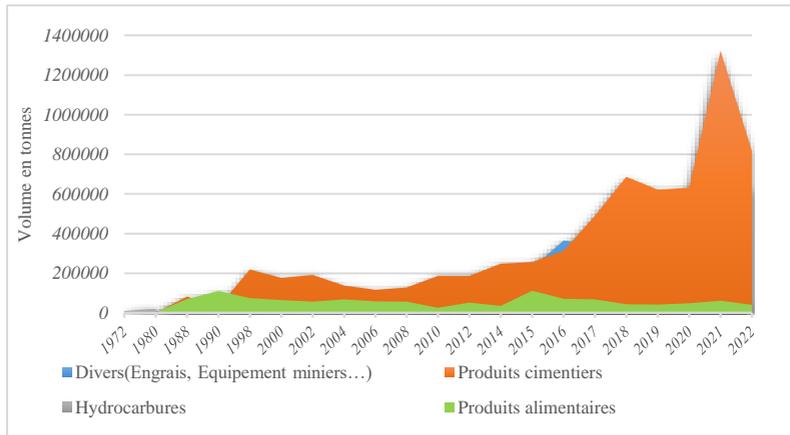
L'apparition des exportations de minerais à San Pedro a permis au port de San Pedro d'enregistrer 5 065 685 tonnes en 2019. En atteignant et franchissant pour la première fois de son existence la barre de 5 millions de tonnes annuellement, le port de San Pedro entre dans une autre dimension qui est celle de redynamisation. En effet, la mise en exploitation et l'exportation des minerais du Bafing est un facteur fondamental de la croissance remarquable du trafic portuaire de San Pedro. Les exportations de nickel atteignent 1 065 886 tonnes en 2020. La construction d'un terminal Industriel Polyvalent à la fin de l'année 2021 par la société ARISE P&L pour l'exportation des minerais témoigne de la volonté des autorités portuaires de faire de San Pedro un port minier d'importance majeure.

Les perspectives sont glorieuses car l'exploitation annoncée des autres ressources (le manganèse, le fer et l'or) viendra propulser davantage le trafic du port d'autant plus que l'exploitation des minerais génère également des flux imports.

2.2- Un trafic import redynamisé, vers un équilibre de la structure du trafic portuaire

La vocation assignée au port de San Pedro à sa genèse n'a encouragé les investissements pour le développement de son trafic import. Port d'exportation, le port de San Pedro s'est toujours caractérisé par la faiblesse de ses importations. À l'ouverture des activités du port en 1972, son trafic était constitué de 843 266 tonnes en export soit 98,7 % contre 11 087 tonnes en import, soit 1,3 %. Quoiqu'ils soient encore inférieurs aux exportations, le volume et la part des importations dans le trafic global ont connu une évolution positive jadis tirée successivement par les hydrocarbures et les produits alimentaires et maintenant par les produits cimentiers (Figure 3).

Figure 3 : Évolution comparée de la structure des importations au port de San Pedro



Source : Statistiques annuelles et rapport annuel PASP de 1972 à 2022.

Avant leur disparition en 1987, les hydrocarbures étaient les principaux produits d'importation du port de San Pedro. Le relais est par la suite assuré par les produits alimentaires qui permirent aux importations d'atteindre et de franchir la barre de 100 000 tonnes par an. Leur part dans le trafic portuaire est alors passée à près de 17 %. A partir de 1995, ce sont les produits cimentiers qui monopolisent le trafic import. Grâce à ces derniers, les importations franchissent la barre de 200 000 tonnes puis celle de 300 000 tonnes. Après une légère baisse de 2000 à 2013, le trafic import entre dans une nouvelle dynamique portée toujours par les produits cimentiers. Avec 248 850 tonnes, les produits cimentiers ont constitué 73 % du trafic à l'import en 2014. Ils réalisent une croissance de 28 % par rapport au volume importé en 2013. Cette hausse du trafic des produits cimentiers s'explique par la baisse du prix du ciment et l'acquisition de nouveaux camions de transport du ciment vers l'hinterland pour la réalisation des travaux de voiries de la ville de San Pedro, la construction du barrage de Soubré, de l'université de Man etc. Ils continuent leur

croissance en franchissant pour la première fois la barre de 300 000 tonnes en 2016. L'achèvement des travaux d'aménagement susmentionnés et la réalisation de nouveaux projets majeurs tels que la construction du CAFOP, de la prison civile, du village CAN et du tribunal de San Pedro, ont permis d'atteindre ces volumes qui se chiffrent à 490 525 tonnes en 2017, soit une croissance de 57 %. L'installation sur le domaine portuaire d'une deuxième cimenterie (CIMAF) en novembre 2017, vient accroître davantage les importations de produits cimentiers au port de San Pedro. Ces deux usines (SOCIM et CIMAF) ont importé en 2018, 686 429 tonnes de produits cimentiers, soit une croissance de 40 % par rapport à 2017. Cela permet d'accroître très significativement le volume des importations surtout à partir de 2015 avec de tonnages record qui ont doublé voire triplé. Cela a permis à ce segment d'atteindre et de. Ainsi, elles franchissent pour la première fois la barre de 400 000 tonnes. Elles passent de 594 691 tonnes en 2015 à 750 473 tonnes en 2016, puis à 905 409 tonnes en 2017 avant d'atteindre 1 024 912 tonnes en 2018 et 1 028 528 tonnes en 2019 (volume le plus élevé). Sa part dans le trafic global est ainsi passée à 25 % en 2018 et à 33,4 % dans le trafic origine-destination hors transbordement. Les importations se chiffrent à 1 874 017 tonnes en 2021 et 1 502 739 tonnes en 2022. Entre 2014 et 2022, les importations ont augmenté de 82%. En 2021, le trafic global du port de San Pedro se compose de 30,6 % d'importation, 55,7 % d'exportation et de 13,7 % de transbordement. Ce qui dénote davantage des progrès réalisés par le port de San Pedro pour un équilibre de son trafic.

3- Une profonde mutation dans la structure du trafic navire

3.1- Des navires conventionnels à une hégémonie des porte-conteneurs

L'accroissement et la diversification du trafic ont entraîné une mutation dans la typologie des navires en escales au port de San Pedro.

De 1974 à 1980, la flotte maritime desservant le port de San Pedro était composée principalement de navires conventionnels. En effet, sur 5 923 escales enregistrées au cours de cette période, 4 983 sont des navires conventionnels soit 84 % de l'ensemble des escales. La forte fréquentation du port par les navires conventionnels résulte

de la nature du trafic qui durant ces premières années était dominée à près de 90 % par les exportations de bois en grumes. Cependant, à partir de 1980, le trafic portuaire se diversifie de plus en plus avec la croissance des produits agricoles en l'occurrence le café, le cacao, l'huile de palme et le coton.

Cette diversification du trafic des marchandises s'est accompagnée d'une modification de la structure de la flotte de navires accostant au port de San Pedro. Ainsi, le port est de plus en plus fréquenté par des navires spécialisés tels que les porte-conteneurs, les rouliers, les minéraliers, les céréaliers. Les rouliers RoRo et les porte-conteneurs font leurs premières apparitions au port à partir de 1982, les minéraliers en 1983 et les céréaliers en 1990, tandis que les pétroliers disparaissent des quais du port en 1987 avec l'arrêt des importations d'hydrocarbures au port de San Pedro. Le trafic conteneurs qui n'était encore qu'à ses débuts, le conventionnel est demeuré le principal type de navire fréquentant le port avec en moyenne 326 escales par an entre 1980 et 2002 soit 60 % des escales totales. Il est suivi respectivement par les rouliers RoRo (11,2 %), les porte-conteneurs (11 %), autres navires (9 %), les pétroliers (2,4 %), les huiliers (2,2 %), les minéraliers (2,2 %) et les céréaliers (2 %). C'est à partir de 2009 que les conventionnels fléchissent au profit des porte-conteneurs qui dominent depuis lors la flotte maritime. Entre 2009 et 2018, 4 511 navires ont effectué des opérations au port de San Pedro, soit une moyenne de 451 navires par an, 37 navires par mois et par 1,2 navires par jour. L'essentiel du trafic est assuré par les porte-conteneurs. Ils sont au nombre de 2 719 à avoir effectué des opérations à San Pedro soit 60,3 % de l'ensemble des escales. Sur cette période, les conventionnels ont représenté 14,4 % ; 8,4 % pour les rouliers ; les minéraliers (6 %), les céréaliers (1,4 %), les huiliers (6,6 %), les navires de pêche (1,7 %) et les autres types de navires (1,1 %). Cela correspond en moyenne à 65 navires conventionnels qui ont accosté par an contre respectivement 37 rouliers, 27 minéraliers, 6 céréaliers, 29 Huiliers, 7 navires de pêche et 5 autres navires. La hausse des escales porte-conteneurs est due au développement de l'activité de transbordement qui a fait son apparition au port de San Pedro en 2009. Par ailleurs, du fait du phénomène de la conteneurisation qui touche tous les ports, les armateurs, dans leur stratégie commerciale, substituent de plus en plus les navires conventionnels et rouliers par

les navires porte-conteneurs. Le nombre élevé des escales de porte-conteneurs traduit la tendance à la conteneurisation des marchandises au port de San Pedro, comme l'illustre le tableau 1.

Tableau 1 : Évolution du volume de marchandises par type de navires (cumul de 2009 à 2018)

Types de navires	Importations	Taux	Exportations	Taux	Total	Taux
Conventionnels	163 468	0,9 %	1 930 974	12,1%	2 094 442	6,1%
Porte-Conteneurs	14 047 665	75,6 %	11 199 716	70,5 %	25 247 381	73,2%
Rouliers (RO RO)	31 875	0,2 %	986 183	6,2 %	1 018 058	3%
Minéraliers	2 972 182	16 %	173 812	1,1 %	3 145 994	9,1%
Céréaliers	229 549	1,2 %	50 509	0,3 %	280 058	0,8%
Huiliers	12	-	1 428 812	9 %	1 428 824	4,1%
Navires de pêche	51 307	0,3 %	449	0,2 %	51 756	0,1%
Autres navires	1 092 021	5,9 %	104 278	0,6 %	1 196 299	3,5%
Total	18 588 079	100 %	15 874 733	100 %	34 462 812	100%

Source : Statistiques annuelles PASP de 2009 à 2018

Sur la période 2009 à 2018, les trois quarts des marchandises importées et exportées via le port de San Pedro, ont été transportés par des porte-conteneurs. Ils sont suivis par les minéraliers au niveau des importations et des conventionnels au niveau des exportations. Les RORO et les huiliers interviennent quasi exclusivement dans les exportations. En revanche, les minéraliers débarquent beaucoup plus de marchandises qu'ils n'embarquent.

3.2- Les escales navires au port de San Pedro, vers un monopole du nouvel armateur MSC

Le nombre d'armateurs effectuant des opérations au port de San Pedro n'a pas connu d'évolution réelle. Ce sont en moyenne près de 15 consignataires qui y opèrent par an. En revanche, les changements intervenus résident dans la nature ou la toponymie des armateurs. De la SITRAM qui assurait 40 % du trafic de marchandises en générale dans la première décennie d'activités du port, la desserte était par la suite dominée par les armateurs tels que SDV, SAGA,

MAERSK, SIVOM, SUMACO, SDV-SAGA. Le tableau 2 montre le trafic navire par consignataire.

Tableau 2 : Répartition des escales navires au port de San Pedro par consignataire

Armateurs	Cumul 1999-2008	Part en %	Cumul 2009-2018	Part en %
SAGA	685	16,6	0	0
SDV	764	18,6	0	0
SDV-SAGA	321	7,8	0	0
SIVOM	318	7,7	0	0
MAERSK	492	12	463	10,4
SUMACO	215	5	343	7,6
MOVIS	179	4,3	119	2,6
GETMA	205	5	88	2
SUPERMARITIME	130	3	68	1,5
GEODIS OVERSE	146	3,5	0	0
ATHENA SHIPPIN	36	0,8	203	4,5
MSC	4	0,07	1 851	41
BOLLORÉ T.L	-	-	733	16,4
CMA CGM	-	-	98	2,3
Autres	610		545	
Total	4 105	100	4 511	100

Source : Statistiques annuelles PASP 1999 à 2018

De 1999-2008, la desserte était principalement assurée par le tandem SDV-SAGA ayant fusionné en 2006. Sur les 4 105 navires ayant opéré à San Pedro, 1 771 navires sont du consignataire SDV-SAGA, soit 43 % des escales totales. Il était suivi par MAERSK (12 %) ; SIVOM (7,7 %) ; AMICI (6 %) ; SUMACO et GETMA avec 5 % chacun ; MOVIS (4,3 %) ; SUPERMARITIME (3 %) etc. Les armateurs comme MAERSK, SUMACO, MOVIS, GETMA, SUPERMARITIME, sont demeurés dans la desserte du port de San Pedro. En revanche, certains de ces anciens armateurs ont cédé le pas et ont été absorbés par des armateurs « globaux ». C'est le cas de SDV-SAGA absorbé par le groupe BOLLORÉ en 2010, SIVOM racheté par MOVIS en 2011. DELMAS arrivé en 2012 a cédé le pas à CMA CGM en 2016. Le consignataire SIMAT continue de fréquenter sporadiquement le port de San Pedro avec moins de 7 navires par an. ATHENA SHIPPING débute ses opérations à San Pedro à partir de 2007 avec 11 navires. L'année suivante, il effectue 25 escales. Quant à l'armateur MSC, il s'installe à San Pedro à partir de 2008 avec

seulement 4 escales. Toutefois, son arrivée modifie profondément la configuration des escales navires caractérisée par un monopole de ce dernier notamment à partir de 2011.

De 2009 à 2018, l'essentiel des escales navires au port de San Pedro est assuré par le consignataire MSC avec 1 851 escales, soit 41 % des navires en escales. Il assure parfois plus de la moitié des escales notamment en 2013 et 2014 avec respectivement 52 % et 51 % de l'ensemble des escales. Arrivée seulement en 2008 dans le second port ivoirien, MSC monopolise les escales navires au port à partir de 2011. Jusqu'en 2018, ce sont en moyenne 218 navires MSC qui effectuent des opérations au port de San Pedro par an.

Par ailleurs, cinq consignataires détiennent plus des 2/3 du trafic portuaire de San Pedro, soit 79,5 %. Ce sont MSC (41 %), BOLLORÉ TRANSPORT LOGISTIQUE (16,2 %), MAERSK (10,2 %), SUMACO (7,6 %) et ATHENA SHIPPING (4,5 %). C'est à partir de 2016 que l'armateur français CMA CGM dessert le port de San Pedro. Il a absorbé l'armateur DELMAS. En l'espace de trois années d'activités à San Pedro, CMA CGM effectue en moyenne 33 escales par an soit environ 7 % de l'ensemble des escales sur la période. Il se positionne de plus en plus comme un acteur majeur dans les opérations maritimes du port.

Discussion

Le trafic portuaire de San Pedro a toujours été caractérisé par une hégémonie des exportations sur les importations. Cependant, des changements sont intervenus dans la nature des principaux produits en exportation comme en importation. Les sorties qui étaient quasi exclusivement composées de bois en grumes sont désormais le fait des produits agricoles (le cacao, le caoutchouc,) et des minerais (le nickel, le manganèse). Selon le livre Blanc 2007, p28, « le déséquilibre structurel entre l'export et l'import est une conséquence de la faiblesse du tissu industriel et commercial de l'hinterland ». L'hégémonie des produits forestiers puis agricoles est liée à l'évolution de l'économie dans son arrière-pays. En effet, l'économie de l'arrière-pays du port a d'abord été basée sur l'exploitation forestière. Aujourd'hui, les immenses superficies forestières sont converties en plantations agricoles de cacao, café, hévéa, palmier à huile etc. En plus de ces

cultures d'exportation, l'hinterland du port dispose d'un potentiel minier important de plus en plus en exploitation (ENSEA, 1998, p36).

Quant aux entrées, elles sont désormais dominées par les produits cimentiers (clinker, gypse et laitier) au détriment des produits pétroliers et alimentaires auparavant. Les importations en général ont connu un boom avec des qui ont été multipliées par six entre 2012 et 2022.

Par ailleurs, le développement du trafic de transbordement est une mutation majeure. Il a non seulement modifié la structure du trafic portuaire mais surtout a permis d'atteindre des performances records. Les mutations apportées par le transbordement sont la résultante du renforcement de la coopération public-privé. Selon la CNCUED en 2003, « l'ouverture des opérations aux partenaires privés, a permis aux ports comme Djibouti, Maputo, Buenos Aires, Panama, notamment, d'afficher dès la première année une amélioration de la productivité, des hausses de trafic (surtout le transbordement), une efficacité des services rendus, une progression des investissements, un accroissement des recettes ». Elle ajoute que « la coopération a entraîné une augmentation du trafic annuel conteneurisé allant de 219 % pour Cotonou à 10 % pour Alger, une amélioration du traitement des conteneurs à l'heure allant de 118 % pour Djibouti, de 103 % pour Port-Louis et de 21,2 % pour Port-Saïd ». Ces partenariats ont permis aux terminaux conteneurisés africains d'améliorer leur productivité, compétitivité et attractivité (Yann Alix, 2018, p152) et d'avoir des outillages de quai et des taux de productivité plus proches de ceux que l'on retrouve sur le continent européen en matière de conteneurisation (Gilbert Meyer, 2017, p22). La diversification du trafic des marchandises s'est accompagnée d'une modification de la structure des navires accostant au Port de San Pedro. De 1972 à 1980, le trafic était composé principalement de navires conventionnels. A partir de 1980, le Port de San Pedro est fréquenté par des navires spécialisés tels que les navires porte-conteneurs, les navires rouliers, etc. Les porte-conteneurs sont aujourd'hui les plus fréquents, surtout depuis 2009 avec l'arrivée de l'opérateur MSC qui monopolise désormais le trafic portuaire de San Pedro.

Conclusion

Le bilan des trente-sept premières années d'activités du port présente un trafic déséquilibré largement dominé par les exportations (84 % contre 16 % pour les importations). Cependant, depuis 2012, sous l'effet de l'apparition du transbordement (à partir de 2009), une profonde mutation s'est opérée dans la structure du trafic global du port. Ce nouveau trafic domine le trafic portuaire de 2012 à 2016 avec une part comprise entre 44 % et 65 %. La baisse constatée du transbordement ces dernières années, profite à nouveau aux exportations mais avec une domination moins prononcée qu'auparavant (55,7 % d'exportation contre 30,6 % d'importation et 13,7 % de transbordement en 2021).

Par ailleurs, les exportations naguère caractérisées par une hégémonie des produits forestiers (le bois), sont aujourd'hui sous le contrôle des produits agricoles en l'occurrence le cacao. Une autre mutation, de plus grande ampleur s'opère progressivement dans la structure du trafic portuaire de San Pedro.

En effet, l'exploitation des ressources minières de l'ouest (nickel, manganèse) et leur exportation à partir du port de San Pedro depuis 2018 pourraient le transformer d'ici une dizaine d'années en un port minier d'importance régionale. En outre, les importations, qui étaient le maillon faible, se sont accrues de façon exponentielle avec des volumes qui ont triplés en cinq ans (de moins de 400 000 tonnes avant 2015 à 750 473 tonnes, 905 409 tonnes et 1 024 912 tonnes respectivement au cours de trois dernières années). Ces performances améliorent continuellement son poids dans le trafic portuaire et réduisent par ricochet l'hégémonie des autres segments de trafics que sont les exportations et le transbordement.

Par ailleurs, la diversification du trafic des marchandises s'est accompagnée d'une mutation dans la typologie des navires en escales au port de San Pedro. Les porte-conteneurs prennent le pas sur les conventionnels grâce au transbordement et au développement de la conteneurisation.

Bibliographie

Chisholm George. G., (1889) : *Handbook of Commercial Geography*.

Longman, Green & Co, Londres, 515 p.

CNUCED, 2003 : « Réformes et place du secteur privé dans les ports africains », Rapport du secrétariat de la CNUCED, *UNCTAD/SDTE/TLB/5*, 31 p.

ENSEA (1998) « San Pedro et son arrière-pays : Dynamisme et synergie d'une ville portuaire », *Relance des économies locales en Afrique de l'ouest*, 3 tomes Volume 1 : Rapport général, Union Européenne, 187 p.

Meyer Gilbert (2017) « L'insertion des ports africains dans les flux mondiaux : atouts et faiblesses », *in le secteur portuaire en Afrique : plein cap sur le développement, proparco Groupe Agence Française de Développement*, Paris – France, pp 22-25.

Notteboom Théo.E. (2000) « La desserte terrestre des ports maritimes », *rapport de la cent treizièmes tables rondes d'économie des transports*, 10 et 11 décembre 1998, OCDE, 206 p.

OIC (2015), *Bulletin Statistique du Chargeur*, revue statistique de l'OIC-annuaire 2012/2013, Office Ivoirien des Chargeurs, Abidjan, 78 p.

OIC (2017), *Bulletin Statistique du Chargeur*, revue statistique de l'OIC-annuaire 2016, *Office Ivoirien des Chargeurs*, Abidjan, 62 p.

PASP (2007), *Livre blanc : la relance et le développement des activités du Port de San-Pedro*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro, 28 p.

PASP (2017), *Caractéristiques des installations et équipements du port de San-Pedro*, INS DIE-001, Port Autonome de San Pedro, San Pedro, 12 p.

PASP (2003), *Projet d'entreprise 2003-2005*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro, 111 p.

PASP (2006), *Projet d'entreprise 2007-2009*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro, 20 p.

PASP (2008), *Présentation des projets de développement du Port de San-Pedro*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro 38 p.

PASP (2012), *Étude pour l'élaboration du schéma directeur 2011-2035*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro, 169 p.

PASP (2012), *Projet d'entreprise 2013-2015*, Port Autonome de San Pedro/CATRAM CONSULTANTS, San Pedro, 62 p.

PASP (2013), *Rapport annuel 2013*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro 41 p.

PASP (2014), *Rapport annuel 2014*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro 31 p.

PASP (2015), *Guide promotionnel du port de San Pedro*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro, 52 p.

PASP (2015), *Rapport annuel 2015*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro 34 p.

PASP (2016), *Rapport annuel 2016*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro 32 p.

PASP (2017), *Projet de Plan d'entreprise 2017-2021*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro, 98 p.

PASP (2017), *Rapport annuel 2017*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro 32 p.

PASP (2018), *Rapport annuel 2018*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro 32 p.

PASP (2021), *Rapport annuel 2021*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro 37 p.

PASP (2022), *Rapport annuel 2022*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro 47 p.

Yann Alix (2018), « Du nouveau paradigme portuaire aux complexités logistiques terrestres : opportunités pour les économies ouest-africaines », *Moderniser les ports ouest-africains : Enjeux et perspectives*, 136 boulevard du Maréchal Leclerc 14000 CAEN, Messan LIHOUSOU et Benjamin STECK, Éditions EMS 2018 MANAGEMENT & SOCIÉTÉ ISBN : 978-2-37687-104-0, pp 149-172