

# ENTREPRISES INDUSTRIELLES ET DYNAMIQUES DES ACTIVITES PORTUAIRES À SAN-PEDRO (SUD- OUEST DE LA COTE D'IVOIRE)

**OGOOU Atsé Willy Arnaud,**

*Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan*  
*ogouatse14@gmail.com*

**MOUTO Gnakan Maguil,**

*Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan*  
*maguilmouto@gmail.com*

**N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard**

*Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan*  
*atsalexis1@yaboo.fr*

## Résumé

*La présente recherche souligne le rôle stratégique des entreprises dans l'animation des activités portuaires à San-Pedro. Elle repose sur une méthodologie structurée autour de la recherche documentaire, des visites de terrain complétées par des enquêtes auprès de certaines entreprises et de l'autorité portuaire à San-Pedro.*

*Des investigations menées, il ressort que les entreprises exerçant sur la place portuaire de San-Pedro sont dominées par les sociétés maritimes et agro-industrielles. Celles-ci jouent un rôle déterminant dans le développement du port et de ses trafics. La dynamique des activités de ces sociétés et les impératifs de compétitivité, obligent le port de San-Pedro à se doter d'équipements lourds et de pointe. Grâce à ces acquis, le port est régulièrement fréquenté par les compagnies maritimes et accueille de nouveaux trafics depuis quelques années. Ce qui confirme la remarquable croissance de son trafic depuis 2011, passant de 1 805 136 tonnes à 5 065 685 tonnes en 2019.*

**Mots clés :** *Activités portuaires, typologie, entreprise, impact, San-Pedro*

## Abstract

*This research highlights the importance of companies in the dynamics of port activities in San Pedro. It is based on a methodology structured around documentary research, field visits supplemented by surveys of certain companies and the port authority.*

*Investigations carried out, it appears that companies operating in the port of San Pedro are dominated by shipping companies and agro-industrial. These play a decisive role in the development of the port and its traffic. The dynamic activities of these companies, coupled with the demands of shipping, has led the port of San Pedro to equip itself with heavy and advanced equipment, in order to be competitive. Thanks to these assets, the port is regularly frequented by the shipping companies and hosts new traffic for a few years. This confirms the remarkable growth of its traffic since 2011, from 1 805 136 tons to 5 065 685 tons in 2019.*

**Key words:** *port activities, typology, company, impact, San-Pedro*

## **Introduction**

La naissance et le développement des ports constituent un élément déterminant pour l'émergence de diverses formes d'activités humaines et économiques (industries, pêche, commerce, transport, etc.). Cette importance des ports a incité l'administration coloniale française à construire sur les berges de la lagune Ebrié, le port d'Abidjan, afin de répondre d'une part, au besoin croissant du trafic entre la colonie de Côte d'Ivoire et la métropole, et d'autre part, pour impulser le développement du tissu industriel. À cet effet, Dubresson (1989 : 128) indique que la présence du port a favorisé une concentration des industries dans la ville d'Abidjan.

Convaincues du rôle stratégique du port d'Abidjan dans l'édification du tissu industriel ivoirien, les autorités de la Côte d'Ivoire indépendante, ont construit le port de San-Pedro pour servir de catalyseur au développement régional. La construction et la mise en service dudit port, ont vu l'installation d'une diversité d'entreprises exerçant pour la plupart dans l'agro-alimentaire, l'exploitation et la transformation de bois et les services à la marchandise exécutés par les sociétés maritimes. Elles entretiennent des relations étroites avec le port, d'autant plus qu'elles sont au cœur du trafic portuaire. Ces entreprises opèrent dans la manutention, la logistique, le transit etc. qui sont des opérations spécifiques. Malgré l'importance de ces sociétés, la littérature donne très peu d'informations sur leurs relations avec le port. Cela amène à s'interroger sur la contribution desdites entreprises dans le développement du port de San-Pedro.

## **Méthodologie**

La méthodologie adoptée pour la collecte des données s'est construite autour de la recherche documentaire et de l'enquête de terrain. Les documents consultés ont permis d'avoir des informations relatives à la typologie des entreprises, leurs caractéristiques et les différentes activités exercées sur la place portuaire à San-Pedro. Les informations tirées de la recherche documentaire ont été complétées avec celles issues des investigations de terrain. Les enquêtes ont reposé sur des observations et des entretiens. Elles ont été effectuées entre Octobre et décembre 2019. L'observation de terrain a consisté essentiellement à parcourir la zone industrielle et le domaine portuaire. Ce procédé a permis de faire l'inventaire et de localiser les différentes entreprises. Dans le cadre de cette étude, les entreprises dont il est question sont celles qui sont tributaires du port. Les entretiens ont été réalisés avec l'autorité portuaire et les entreprises. Ce choix s'explique par le fait que le sujet s'intéresse spécifiquement à ces deux entités. En outre, nous avons tenu

compte de ceux qui ont accepté de donner une suite favorable à nos requêtes. Il a été question lors des entretiens des critères d'implantation des entreprises, des types d'activités exercées et des rapports que les entreprises entretiennent avec le port. La liste des personnes ressources consultées est consignée dans le tableau 1 ci-dessous.

*Tableau 1 : Répartition de personnes interrogées*

Structures	Nombre de personnes interrogées
Port Autonome de San-Pedro	3
Scieries	10
Industrie de transformation/conditionnement de cacao	11
Sociétés maritimes	7
Total	31

Source : Enquêtes de terrain, 2019

Le logiciel ARC GIS a été mis à contribution pour réaliser la carte de localisation des entreprises. Les informations recueillies ont été structurées selon les différents centres d'intérêt dégagés. Les résultats sont exposés ci-dessous.

## **Résultats**

### **1. Les types et l'organisation des entreprises à San-Pedro**

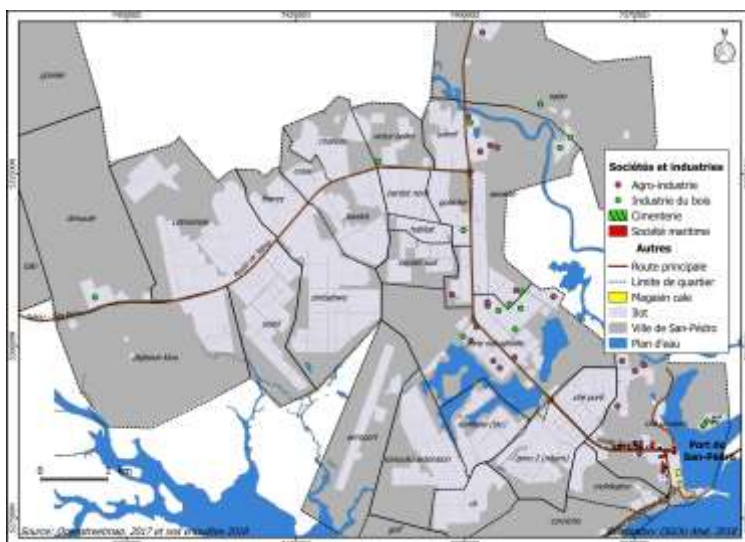
Le port de San-Pedro à sa création a induit la mise en place d'un tissu industriel embryonnaire et de services. Ce tissu industriel s'est progressivement densifié et diversifié. Il s'agit des entreprises intervenant dans les domaines de la transformation du bois, de l'agro-alimentaire et dans le secteur maritime et portuaire. Chacune de ces structures, selon la classe à laquelle elle appartient et son mode d'organisation participe au développement des activités du port.

#### ***1.1 La localisation des entreprises à San-Pedro***

Deuxième pôle économique de la Côte d'Ivoire après Abidjan et devant Bouaké grâce à son port, La ville de San-Pedro concentre 5 % des unités industrielles du pays (MEMPD, 2015 : 89). Ce faible taux d'industrialisation se justifie par le fait que la ville de San-Pedro n'est pas adossée à un vaste marché de consommation. Suivant leur spécialisation, les entreprises opèrent principalement dans l'agro-alimentaire, la transformation du bois, la logistique

et le transport maritime, à travers de nombreuses représentations. Pour la plupart, la société mère est basée Abidjan. Les unités de production du ciment représentées par la Société de Ciment du Sud-ouest (SOCIM) et l'entreprise Ciment d'Afrique (CIMAF) sont en minorité. La figure 1 ci-après fait l'état de la distribution spatiale par type des différentes entreprises de la ville de San-Pedro en lien avec le port.

Figure 1 : Localisation des entreprises exerçant sur la place portuaire à San-Pedro



Suivant la figure 1, les entreprises en fonction de leurs domaines d'activités sont implantées, dans les zones dédiées. Ainsi, les sociétés maritimes sont situées dans la zone portuaire, car leurs activités portent essentiellement sur les marchandises et les navires. Les industries agro-alimentaires et non-alimentaires sont concentrées dans la zone industrielle et au Nord-Est de la ville de San-Pedro. Ces espaces servent d'interface entre l'arrière-pays d'où proviennent les matières premières et le port.

## 1.2. Les différents types d'industries et leurs caractéristiques

### 1.2.1. Les industries agro-alimentaires

Elles sont spécialisées pour la plupart dans l'usinage, le conditionnement et la transformation des fèves de cacao en produits semi-finis ou finis. Leur installation a été impulsée par la présence du port, la proximité de la zone de production et la facilité d'écoulement des produits. En effet, la région du Sud-ouest occupe la première place en matière de production de fèves de cacao. Elle est la nouvelle boucle du cacao, après le déclin de la production dans l'est de la Côte d'Ivoire. Ceci a conduit à une expansion des industries impliquées dans le cacao à San-Pedro. S'agissant de la transformation des fèves de cacao, les entreprises qui ont accepté de coopérer dans le cadre de cette étude ont généralement une capacité de broyage allant de 4 000 à 130 000 tonnes par an. La plus ancienne d'entre elles est la Société Africaine de Cacao (SACO) installée depuis 1995. Les autres structures visitées sont le fruit d'un rachat ou sont récentes à San-Pedro. Le tableau 2 ci-dessous dresse la liste de ces unités avec leur capacité annuelle de broyage et leur date d'implantation.

Tableau 2 : Les principales entreprises de broyage de fèves de cacao à San-Pedro

	Entreprises	Capacités de broyage (tonnes)	Date d'implantation
1	SACO	130 000	1995
2	OLAM	75 000	2014
3	ICP	25 000	2011
4	CHOCO-IVOIRE	25 000	2010
5	SUCSO	24 000	2007
6	FORAGRI	15 000	2008
7	TAFI	4 000	2012

Source : Enquêtes de terrain, 2019

Hormis le cacao, l'unique minoterie de la ville qui s'occupe de la transformation du blé est celle des Grands Moulins d'Abidjan (GMA). Les silos installés sur le quai Ouest réceptionnent directement le blé des cales des navires. La farine et le son de blé obtenus sont commercialisés sur le marché local et en partie à l'extérieur pour le second produit (N'guessan, 2010 : 277). La farine est utilisée dans l'alimentation humaine tandis que le son de blé sert dans l'élevage.

## **1.2.2. Les industries non-alimentaires**

### **1.2.2.1 Les industries du bois, pionnières dans le tissu industriel de la transformation**

Les entreprises spécialisées dans le bois, compte tenu la richesse du Sud-Ouest ivoirien en ressources ligneuses, ont été les premières à s'installer à San-Pedro. Les scieries ont donc posé les bases du tissu industriel dans le sud-ouest. Les enquêtes font état de 14 scieries en activités dans la ville de San-Pedro. Parmi les industries de bois visitées, trois sont détenues par des ivoiriens. Il s'agit des Sociétés Débités du Sud-Ouest (DSO), de *FEXIM* et de *GOLD FOREST*. Les autres structures comme la société de transformation de bois du sud (STBS), *THANRY*, la Société Ivoirienne des Placages *CATALA* (SIP CATALA), etc. sont contrôlées par des étrangers (italien, burkinabé, français et libanais).

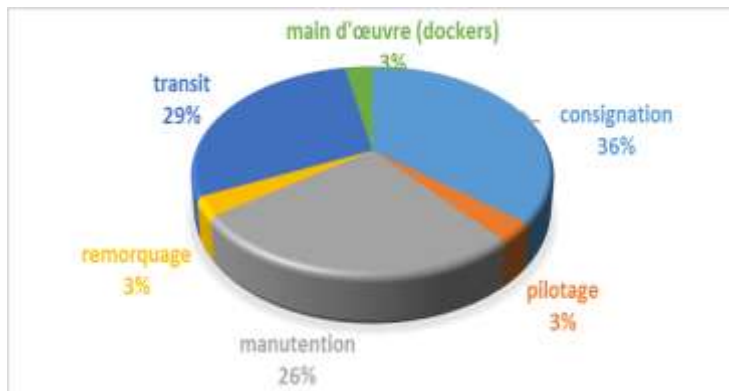
Ces sociétés reçoivent du bois en grumes en provenance de l'arrière-pays. Ensuite, elles se chargent de transformer le bois en divers sous-produits (débités, placages, bois séché, produits finis, etc.). Une fois les opérations de transformation achevées, le bois est acheminé au parc à bois géré par la représentation de la société d'exploitation du parc à bois d'Abidjan (SEPBA) à San-Pedro. Il s'agit de la phase d'approche. La SEPBA dispose d'un espace dédié d'une superficie de 11 ha à ciel ouvert à cet effet. Elle gère également un magasin sous-douane dédié au bois séché en vue de le protéger des intempéries avant l'embarquement à bord des navires. Les industries de bois connaissent depuis quelques années des difficultés dues en majorité à la disparition du couvert forestier. Comme solutions palliatives à la pénurie de la ressource ligneuse, certains grands groupes dont *AFRICAN INDUSTRIE* se dirigent vers les pays limitrophes (la Guinée forestière et le Libéria, etc.) pour se procurer la matière première. Ces entreprises reçoivent dans ces pays des autorisations temporaires d'importation de grumes. Les scieries de tailles moyennes comme *WOOD IVOIRE* et la Société Forestière et Industrielle de Bois (SOFIBEX) arrivent un tant soit peu à satisfaire leur besoin grâce aux essences fournies par la SODEFOR. Les espèces livrées sont constituées majoritairement de Cédrela et de Teck. La tendance baissière en fourniture de grumes menace l'avenir de la filière bois à San-Pedro. Elle peut entraîner à long terme la fermeture de plusieurs scieries ou leur reconversion.

### **1.2.2.3. Une présence remarquable des sociétés maritimes**

Plusieurs sociétés maritimes sont implantées au port de San-Pedro. Les investigations ont permis d'identifier 14 entreprises. Les plus importantes en termes de trafic sont *MSC*, *CMA-CGM*, *BOLLORÉ* et *MAERSK*. Elles occupent une position stratégique dans l'animation de la plateforme portuaire de San-Pedro. Les sociétés maritimes exercent dans divers domaines activités.

La figure 2 met en exergue les différents segments dans lesquels elles interviennent.

Figure 2 : Les sociétés maritimes au port de San-Pedro selon leurs domaines d'activité



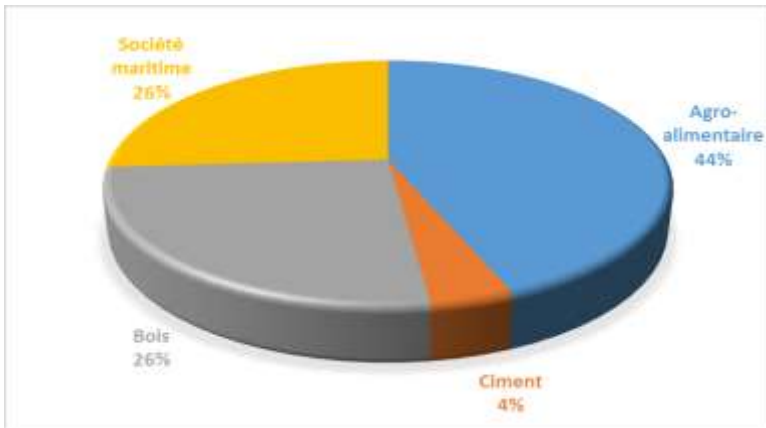
Source : PASP, 2017 et enquêtes de terrain, 2019

L'analyse des données de la figure 2 permet d'affirmer que la consignation, la manutention et le transit demeurent les principales activités des sociétés maritimes à San-Pedro. Le pilotage, le remorquage et la prestation de main d'œuvre occupent une place moins importante.

Qu'il s'agisse des industries de bois, des industries agro-alimentaires ou des sociétés maritimes, etc., le port de San-Pedro polarise toutes leurs activités. Ces dernières se servent du port comme plaque tournante pour la réception des intrants de l'extérieur et la distribution des productions sur les marchés de consommation.

Les entreprises exerçant sur l'espace portuaire sont caractérisées par une prédominance de sociétés agro-alimentaires (44 %), des industries de transformation de bois (26 %) des sociétés maritimes (26 %) les unités de production du ciment n'enregistrent que (4 %) (figure 3). La suprématie des agro-industries se justifie par le fait que le port de San-Pedro a pour principale fonction l'exportation des matières premières agricoles et forestières du Sud-ouest ivoirien. Cela a favorisé l'installation des entreprises agro-industrielles qui interviennent dans l'agro-alimentaire et dans la transformation du bois.

Figure 3 : La répartition des entreprises exerçant sur la place portuaire par secteur d'activité



Source : Enquêtes de terrain, 2019

#### **1.2.2.2 Le cas particulier des cimenteries**

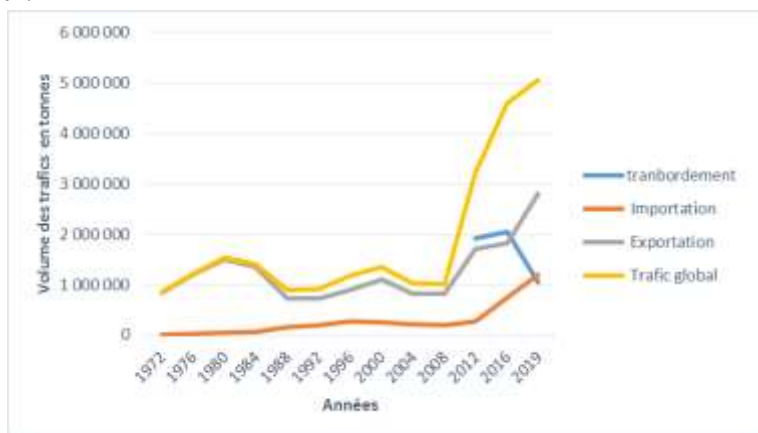
Mise en service en 1980, la Société de Ciment du Sud-ouest (SOCIM) a longtemps approvisionné la ville de San-Pedro et toute la région du Sud-ouest ivoirien en ciment pour les travaux de Bâtiments et Travaux Publics (BTP). Elle couvre une superficie de plus de 1,5 ha. Sa production annuelle tourne autour de 200 000 tonnes. Avec l'accroissement des besoins dans l'arrière-pays et les projets de développement en cours, une nouvelle unité de production s'est installée récemment portant à deux les cimenteries au port de San-Pedro. Il s'agit du cimentier marocain CIMAF avec une capacité de production d'un million de tonnes par an. Les cimenteries rencontrent quelques difficultés liées à l'approvisionnement des marchés de consommation situés en dehors de la ville de San-Pedro du fait de l'état dégradé de la voirie. . À ces problèmes, il faut inclure la bataille concurrentielle livrée par les cimenteries d'Abidjan pour ravitailler les marchés de consommation localisés dans l'arrière-pays captif du port de San-Pedro.

## 2. La contribution des entreprises au développement des activités portuaires

### 2.1. Un trafic de marchandises à faible croissance depuis l'ouverture du port

À la mise en service du port de San Pedro en 1971, les autorités en charge de sa gestion ont projeté un trafic global de 15 millions de tonnes en 1985 (Ogou, 2019 : 226). Cependant, depuis sa création, le port n'a atteint le cap de 5 millions de tonnes de marchandises traitées annuellement qu'en 2019. Jusqu'en 2011, le trafic portuaire est resté inférieur à 2 millions de tonnes (figure 4).

Figure 4 : Évolution du trafic des marchandises au port de San-Pedro de 1972 à 2019



Source : Rapport d'activité PASP 1989, 2003, 2007, 2012, 2015, 2018

Les prévisions non atteintes au niveau du trafic se justifient par l'ajournement de certains projets du schéma directeur de 1980-2000, dû à la crise économique de 1980 (Kablan, 2008 : 89). Il s'agit de l'usine de pâte à papier, de l'exploitation du minerai de fer des monts Klahoyo, Tia et Goa avec la création de la ligne de chemin de fer, etc. L'exécution de ces projets devrait impulser un dynamisme au port.

#### 2.1.1. La prédominance des exportations sur les importations

Le trafic du port est déséquilibré au plan structurel. Il est largement dominé par les exportations au détriment des importations. À ce titre, entre 1972 et 1980, le bois a été le principal produit alimentant le trafic portuaire. Le trafic

est constitué à 90 % de bois en grume (Kanga, 2013 : 210). Cette forte prépondérance de produits ligneux dans les exportations du port de San Pedro, s'explique par la présence des industries de bois dont l'installation a été facilitée par la richesse de la forêt du Sud-ouest ivoirien. Le couvert forestier renfermait de nombreuses essences comme l'acajou, le Makoré, le Tiama, l'Aniegré, etc.

À partir de 1980, le trafic se diversifie avec l'apparition du café et du cacao, du palmier à huile, du caoutchouc, etc. Cette situation est due à l'implantation des unités de traitement desdits produits à San-Pedro. Celles-ci ravitaillent le port en produits bruts et semi-finis. Le café et le cacao constituent les principales composantes du trafic à l'exportation avec une part de 50 % en 2018 (PASP, 2018 : 16).

Les importations se composent essentiellement de produits cimentiers, de produits alimentaires et de marchandises divers (équipements miniers, engrais, pièces de rechange, etc.). L'installation de l'usine SOCIM a dopé les importations de laitier, clinker, gypse pour la fabrication de ciment. L'usine des Grands Moulins facilite l'importation de blé pour la fabrication de farine alimentaire. La faiblesse du trafic à l'importation trouve son explication dans la faiblesse du marché de consommation urbain et régional, et non dans la non réalisation des projets industriels autour de San-Pedro, sur lesquels on comptait pour entretenir la demande de marchandises extérieures (Luzon, 1985 : 86).

### ***2.1.2. L'apport du trafic de transbordement***

Le port de San-Pedro, connu pour la faiblesse du trafic, se réveille de sa léthargie à partir de 2012. Jadis inférieur à 2 millions de tonnes, le trafic du port franchit le cap de 3 230 398 tonnes en 2012 pour atteindre 5 065 685 tonnes en 2019. Selon le chef du département de la Stratégie et du Développement : *« la forte croissance du trafic du port est à mettre à l'actif de l'apparition du trafic de transbordement en 2008, suite à la concession du terminal à conteneurs au groupe Mediterranean Shipping Company (MSC). Cette société italo-suisse à travers ses activités a été d'un apport considérable dans le développement du trafic. Elle a contribué à l'ouverture de lignes directes de transbordement à partir de San-Pedro, à destination des ports de la sous-région tels que Monrovia au Liberia, Takoradi et Tema au Ghana, Freetown en Sierra Leone, Cotonou au Bénin, Libreville au Gabon, etc. Ces différents constats permettent de conclure que MSC est un acteur majeur des records enregistrés dans le trafic portuaire »*. Il importe toutefois de mentionner que le trafic de transbordement est pauvre. Ce ne sont en réalité que les boîtes qui sont facturées et non les marchandises en elles-mêmes. Le port de San-Pedro voit son trafic s'envoler certes, mais pas les ressources liées au trafic de transbordement. Par ailleurs, c'est un trafic en chute libre depuis 2014, compte

tenu de ce que le hub de MSC au port de Lomé a été inauguré. Le trafic en provenance d'Asie, qui transitait soit par Las Palmas, soit par San-Pedro, selon le schéma de redistribution, y débarque directement.

### **3- Les sociétés maritimes et l'essor des équipements portuaires**

Le port de San-Pedro a été pendant longtemps dépourvu d'équipements adéquats répondant aux exigences des activités portuaires. Jusqu'en 2008, la manutention des porte-conteneurs qui desservaient le port se faisait avec les appareils des navires (Yro, 2016 : 146). Pour répondre aux attentes des opérateurs économiques, la stratégie adoptée par les autorités portuaires a été la concession. Ainsi, la gestion du terminal à conteneurs a été confiée au groupe *MSC* en 2008, par la signature d'une concession d'une durée de 15 ans. La société *MSC* a équipé le terminal de deux grues mobiles en 2010 et une autre en 2015, portant ainsi à quatre les grues de quai en opération sur le terminal à conteneurs. Il s'agit d'une grue de marque *GOTTWALD* et de deux grues de marque *LIEBHERR*. Elles ont une capacité de 100 tonnes chacune. Cette opération a permis d'accroître le nombre d'équipements de manutention à quai et par conséquent, d'augmenter les cadences de manutention lors du traitement des navires. À cet effet, l'entretien avec le chef de service du département de la Direction Commerciale du port a permis de savoir que la cadence de manutention est passée de 10 mouvements/heure à 15. La modernisation du terminal à conteneurs a permis au port d'enregistrer 249 972 équivalents vingt pieds (*EVP*) en 2015 contre 80 000 *EVP* en 2008.

En dehors des équipements, les infrastructures portuaires ont peu évolué. Le port de San-Pedro ne dispose que de trois magasins cales pour le stockage des marchandises. Il est également mentionné l'exiguïté des quais. Le linéaire de quai du port de commerce a une longueur de 846 m dont 155 m au quai Sud, 581 m pour le quai Ouest et 110 m pour le quai de servitude. Aussi faut-il noter que plus de 300 m du quai Ouest ont été attribués au groupe *MSC* pour la réception et le traitement de ses navires. Cette configuration limite la capacité d'accueil du port à trois navires en opération simultanée. Ce qui entrave en partie la dynamique des activités portuaires.

### **Discussion**

Les résultats obtenus montrent que la ville de San-Pedro abrite une diversité d'entreprises. Celles-ci sont tributaires de l'existence du port. On note une prééminence des industries de transformation de bois, des industries agro-alimentaires et des sociétés maritimes, tandis que les cimenteries sont

minoritaires. Cette configuration du tissu industriel trouve son explication dans la politique qui a précédé la mise en place de l'infrastructure portuaire. En son temps, le gouvernement ivoirien voulait un port de dimension limitée à faible coût. Il était en effet question de doter la Côte d'Ivoire d'un second port afin de réduire les disparités régionales. Cela dans l'optique de disposer d'un pôle de développement au Sud-ouest de la Côte d'Ivoire. Pour atteindre cet objectif, le tissu industriel conçu autour du port a été orienté vers la valorisation des ressources agricoles et forestières de l'arrière-pays de San-Pedro. Selon (Kablan, 2008 : 89-90), la physionomie actuelle de l'armature industrielle à San-Pedro est due à la dissolution prématurée de l'organisme chargé de la construction du port en l'occurrence l'Autorité pour l'aménagement de la Région du Sud-Ouest (ARSO). Cette situation n'a pas permis de doter le port d'une véritable zone industrielle capable de diversifier les activités comme c'est le cas à Abidjan.

Contrairement à San-Pedro, le paysage de l'appareil industriel à Abidjan, présente un visage assez diversifié. (Kouakou et al, 2017 :370-371) indiquent à cet effet qu'Abidjan, singulièrement la zone industrialo-portuaire, compte sept branches industrielles dont les plus importantes sont respectivement les industries mécaniques, métalliques et électriques, les industries chimiques et hydrocarbures suivies par les industries alimentaires, agro-alimentaires et tabac. Les villes portuaires françaises renferment les mêmes caractéristiques industrielles qu'Abidjan. Celles-ci par rapport à Abidjan sont spécialisées. Elles ne concentrent donc pas en un seul point toutes les branches de l'activité industrielle (Tourret. 2011 : 2-4).

L'installation des entreprises a une incidence positive sur les activités du port de San-Pedro. Elles ravitaillent le port en matières premières et interviennent à différents niveaux dans le trafic (manutention, logistique, consignation, transit, etc.). Les diverses actions menées par les sociétés ont permis au port d'être fréquenté régulièrement par les compagnies maritimes et d'enregistrer des trafics importants. Longtemps resté en dessous de 2 millions, le trafic de marchandises a atteint 5 millions de tonnes en 2019. Ceci confirme l'importance des entreprises dans la dynamique de la place portuaire de San-Pedro. Vimenyo (2017 : 314-316), a abouti à ce même résultat. Il montre que l'amélioration des capacités d'accueil des navires et la célérité des opérations de manutention au port de Lomé est à mettre à l'actif au groupe *Bolloré* et de la société *MSC*. Il fait remarquer que ces deux structures ont doté le terminal à conteneurs d'équipements modernes dont des grues mobiles, des portiques *RTG*, etc. Dans le même ordre d'idées, Kanga (2013 : 250) révèle que le dynamisme des activités des sociétés maritimes a permis au port d'Abidjan d'atteindre un niveau de conteneurisation notable avec plus 82 %.

Il convient de souligner que la croissance du trafic portuaire à San-Pedro stimulé par la dynamique des entreprises met à l'épreuve les espaces de stockage. Les infrastructures dédiées à accueillir les marchandises s'avèrent insuffisantes et vieillissantes. Elles répondent difficilement aux attentes des opérateurs économiques. Cette situation amène certains opérateurs économiques à privilégier le port d'Abidjan et les autres ports de la sous-région, pour l'acheminement de leurs marchandises.

## Conclusion

La création du port de San-Pedro a favorisé l'implantation d'une multiplicité d'entreprises dans la ville. Leur présence a été d'une importance capitale dans la diversification du trafic portuaire. Jadis composé essentiellement de bois en grume, le trafic s'est diversifié avec l'arrivée d'autres produits (café, cacao, huile de palme, etc.) et par l'installation des industries œuvrant dans les domaines concernés. Aussi, faut-il ajouter les investissements effectués par le groupe italo-suisse MSC dans l'aménagement du terminal à conteneurs et son équipement en matériels modernes. Ces actions ont contribué de manière significative à la célérité des opérations de manutention, et par conséquent à la dynamique des activités portuaires à San-Pedro. Ceci a permis au port d'enregistrer des trafics records jamais réalisés depuis son existence. Cependant, la croissance remarquable du trafic induite par le dynamisme des entreprises installées en zone industrielle et dans le tissu urbain, met à l'épreuve l'espace portuaire et ses aires de stockage. Elle pose de ce fait la question de l'extension du port qui apparaît comme une urgence. Chose à laquelle l'autorité portuaire avec l'appui d'institutions internationales veut répondre par l'élaboration d'un nouveau schéma directeur. Celui-ci publié en 2013 est toujours en attente de financement des différentes parties prenant en compte les nouveaux quais, les terminaux et les espaces logistiques. Vu les prévisions de trafics et les retombées aussi bien pour le port que la ville de San Pedro, on se retrouve en présence d'une opportunité à saisir.

## Bibliographique

**Bella Salama.** (2016), *La filière bois et le transit portuaire au port de San-Pedro*, Mémoire de Master, Université Felix Houphouët Boigny-Abidjan, Côte d'Ivoire, 96 p.

**Dubresson Alain** (1989), *Villes et industries en Côte d'Ivoire : pour une géographie de l'accumulation urbaine*, Paris, Karthala, 845 p.

- Kanga Konan Victorien** (2013), *Les sociétés maritimes en Côte d'Ivoire*, Thèse unique de Doctorat, Université Felix Houphouët Boigny-Abidjan, Côte d'Ivoire, 444 p.
- Kouakou N'goran Norbert, Ouattara Seydou, Kablan N'Guessan Hassy Joseph** (2017) « L'impact du port sur la dynamique des industries à Abidjan (Côte d'Ivoire) » in Loba et N'guessan (dir). *Le port dans la ville*, France, EMS Edition, d'Ivoire, p 359-377.
- Kablan N'Guessan Hassy Joseph**, 2008. « Importance des ports dans l'économie ivoirienne », in ANOH et POTIER (dir). In *Géographie du littoral de Côte d'Ivoire, éléments de réflexion pour une politique de gestion intégrée*, p 83-102.
- Luzon José Luis** (1985), « San-Pedro : nouveau port du Sud-ouest de la Côte d'Ivoire ». In *Cahiers d'outre-mer*. n°149-38è année, Janvier-mars 1985 ; p 1-87.
- N'guessan Atsé Alexis Bernard**, (2010). *L'avant-pays européen du port de San-Pedro* (Sud-ouest de la Côte d'Ivoire), Thèse unique de Doctorat, Université de Cocody, 432 p.
- Tourret Paul**, (2011) « Anvers, port de commerce européen », in *www.isemar.fr*, Note de synthèse n°136 juin, 4 p.
- Ogou Atsé Willy Arnaud** (2019), *Villes portuaires, aménagement et développement portuaire en Côte d'Ivoire : le cas de San-Pedro*, Thèse unique de Doctorat, Université Felix Houphouët Boigny-Abidjan, Côte d'Ivoire, 268 p.
- Ministère d'Etat Ministère du Plan et du Développement (MEMPD)**, (2015), *Études monographiques et économiques de Côte d'Ivoire* : District du Bas Sassandra, p 88-92.
- Port Autonome San-Pedro (PASP)** (1989), Rapport d'activité, 50 p.
- Port Autonome San-Pedro (PASP)** (2007), Rapport d'activité, 57 p.
- Port Autonome de San-Pedro (PASP)** (2010), Rapport d'activité, 30 p.
- Port Autonome San-Pedro (PASP)** (2013), Résumé du schéma directeur du port de San-Pedro à l'horizon 2035. Direction Générale, 8 p.
- Port Autonome San-Pedro (PASP) (2015)**, Rapport d'activité, 36 p.
- Port Autonome San-Pedro (PASP)** (2018), Rapport d'activité, 28 p.
- Vimenyo Messan** (2017). « Le port de Lomé, vers un hub maritime de transbordement en Afrique de l'Ouest » in Loba et N'guessan (dir), *Le port dans la ville*, France, EMS Edition, d'Ivoire, p 309-326.
- Yro Koulaï Hervé** (2016), *Conteneurisation et performance portuaire en Côte d'Ivoire*, Thèse unique de Doctorat, Université Félix Houphouët-Boigny-Abidjan, Côte d'Ivoire 266 p.