

# LE PORT DE SAN PEDRO (CÔTE D'IVOIRE) DANS L'EXPORTATION DU CACAO TRANSFORMÉ

**KOUAKOU N'Goran Norbert**

*Géographe, géographie des mers et des littoraux, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire), Institut de Géographie Tropicale (IGT)  
kn39gorannorbert@yahoo.fr*

## Résumé

*L'État ivoirien dans sa quête permanente d'accroître les recettes d'exportation s'est fixé pour ambition de valoriser ses matières premières agricoles. C'est dans cette optique qu'il a entamé une politique de promotion industrielle afin d'accélérer entre autres, la transformation de la fève de cacao destinée à l'exportation. Et pour la circonstance, la ville de San Pedro représente, non seulement, un important foyer de transformation mais abrite un port qui occupe la 1<sup>ère</sup> place mondiale d'exportation de cacao. Le pays ambitionne accélérer la transformation de fève alors que la France, pays d'exportation privilégié a des entreprises moins présentes dans l'industrie cacaoyère. Ce travail vise à faire ressortir l'importance des exportations actuelles du cacao transformé de San Pedro depuis l'usine aux destinations passant par le port.*

*La méthodologie déployée pour conduire ce travail se résume à la recherche documentaire et aux enquêtes de terrain. Les résultats exposent d'abord l'activité de transformation de cacao en masse, chocolat et tourteau à San Pedro particulièrement de la zone industrielle. En effet, pour répondre à la politique de promotion et de compétitivité industrielle, on assiste de plus en plus à de nouvelles installations qui viennent porter à 10 le nombre des principales broyeuses de cacao. Ces dernières se sont engagées dans une production industrielle importante qui s'élève à 220 057 tonnes en 2022 contre 96 148 tonnes en 2011, mais essentiellement soumise à l'exportation. Ensuite, grâce aux différents acteurs intervenant dans le transport depuis l'usine aux zones situées dans l'avant-pays maritime, le port a animé les trafics d'exportation du cacao transformé. Concernant les destinations, l'Europe se taille la 1<sup>ère</sup> à l'échelle continentale tandis que les États-Unis d'Amérique se classe curieusement comme le client potentiel, laissant à distance la France placée 5<sup>e</sup> pays.*

**Mots-clés :** *San Pedro, ville, exportation, cacao transformé, port*

## Abstract

*The Ivorian State, in its ongoing quest to increase export revenues, has set itself the ambition of promoting its agricultural raw materials. It is with this in mind that he initiated an industrial promotion policy in order to accelerate, among other things, the processing of cocoa beans intended for export. And for the occasion, the city of San Pedro not only represents an important center of processing but is home to a port which occupies the 1st place in the world for cocoa exports. The country aims to accelerate bean processing while France, a privileged export country, has companies less present in the cocoa industry. This work aims to highlight the importance of current exports of processed cocoa from San Pedro from the factory to destinations passing through the port. The methodology deployed to conduct this work boils down to documentary research and field surveys. The results show firstly the activity of processing cocoa mass, chocolate and cake in San Pedro, particularly in the industrial zone. Indeed, to respond to the policy of*

*promotion and industrial competitiveness, we are seeing more and more new installations which bring the number of main cocoa grinders to 10. The latter have engaged in significant industrial production which amounts to 220,057 tonnes in 2022 compared to 96,148 tonnes in 2011, but mainly subject to export. Afterwards, thanks to the different actors involved in transport from the factory to areas located in the maritime foreland, the port has animated export traffic in processed cocoa. Concerning destinations, Europe is the 1st on a continental scale while the United States of America curiously ranks as the potential customer, leaving France at a distance placed 5th country.*

**Keywords :** *San Pedro, city, export, processed cocoa, seaport*

## Introduction

En Côte d'Ivoire, l'agriculture fait vivre 60% de la population et représente 70 % des exportations dont un quart, en moyenne, est attribué à la fève de cacao (P. Perdrix, 2009, p. 21). Quant à la production de cacao, elle s'est établie à 2,4 millions de tonnes en 2022 contre 2,2 millions de tonnes en 2021, soit une hausse de 5,85%. Sur la même période, les exportations se situent à 2,2 millions de tonnes contre 2,3 millions en 2021 (Conseil café-cacao, 2023, p. 1). Au regard de ces chiffres, le pays maintient sa place de leader dans la production et l'exportation de cacao au monde. La principale région de production du cacao, la Nawa (Soubré) fait partie de la zone d'influence du port de San Pedro. L'importance du trafic en provenance de ce foyer de production et de toute la partie ouest du pays a fait de San Pedro le 1<sup>er</sup> port mondial d'exportation de cacao. En 2022, ce port a fait passer 1 094 723 tonnes de cacao, soit 29,38% des exportations (PASP, 2023) mais essentiellement à l'état de fève.

Le cacao transformé fait partie, avant tout, des produits industriels alimentaires exportés. Au stade des destinations, l'Europe de l'Ouest et la France se sont montrées comme partenaires privilégiés avec 75% des produits alimentaires passant par le port de San Pedro (N. N. Kouakou et S. Ouattara, 2018, p. 52). Sur la question de l'industrialisation, la Côte d'Ivoire envisage porter à 50% le taux de transformation de ces matières premières d'ici 2030 pour accroître ses recettes d'exportation. Et pourtant, les entreprises françaises sont moins présentes dans le secteur de la transformation du cacao ivoirien (B. J. Tapé, 2008, p. 119). Ce constat est encore plus régnant à San Pedro.

Quelle est l'importance des exportations actuelles du cacao transformé de San Pedro, depuis l'usine aux destinations, via le port ?

L'hypothèse émise pour ce travail est la suivante : **Les** exportations actuelles du cacao transformé de San Pedro depuis l'usine aux destinations passant par le port connaissent des mutations. Afin de

vérifier cette hypothèse, l'étude est structurée en trois axes : les matériels et méthode de travail, les résultats obtenus et la discussion.

## **1. Matériels et méthode**

L'aboutissement de cette étude est rendu possible grâce à un outil utilisé comme matériel et des techniques de collecte des données.

### ***1.1. Matériels***

Pour cette étude, le GPS (Global Positioning System) a été indispensable en tant que matériel de localisation des unités de transformation de fèves.

### ***1.2. Les techniques de collecte des données***

Les techniques utilisées pour la collecte des données sont la recherche documentaire et l'enquête de terrain.

La recherche documentaire a été faite dans les services de documentation du port de San Pedro, au Ministère de l'industrie, par le truchement des rapports de conférences prononcées par les autorités portuaires et par internet. Elle a permis de faire l'état des lieux sur les usines de transformation du cacao face aux "industries de bois" installées dans la zone industrielle de San Pedro, autrefois piliers de l'industrialisation du Sud-Ouest. Quant à l'enquête de terrain, le GPS (Global Positioning System) a été nécessaire pour la géolocalisation des broyeuses. Des observations et des visites dans des usines de broyage ont été effectuées en tenant compte de la définition de la notion d'industrie au sens strict. Il s'agit ici d'activités de transformation de matières premières en produits finis ou semi-finis et pour le cas de cette étude, sont concernées les usines de broyage de la fève en masse, chocolat et tourteau. Ainsi, sur la base de 22 unités de conditionnement, de traitement de transformation de cacao installées dans la ville de San Pedro, ce sont 10 unités répondent au critère de transformation de la fève en produits semi-finis qui ont été choisies. Elles sont désignées comme les principales broyeuses en dépit de leur fonction de stockage et du traitement avant de passer à la transformation. En plus, les différents entretiens ont été effectués auprès de 5 responsables d'unités industrielles, 2 responsables du port dont le chef du Département Marketing et Veille commerciale et le Directeur des Opérations du Terminal à conteneurs de San Pedro (TCSP). Au niveau des industriels, les entretiens ont tourné autour des modes de conditionnement de leurs productions industrielles, des

moyens de transport dont ils disposent ou qu'ils sollicitent pour faire acheminer le cacao transformé au port. Quant aux responsables du ports il s'agit des questions de destinations du cacao exporté notamment les dérivés ainsi que les équipements et opérations de manutentions au TCSP. À l'issue des différentes investigations, plusieurs types de données ont été recueillis.

- Les données quantitatives

Elles renferment des données statistiques de 2011 à 2021 obtenues à partir des rapports d'activités sur l'évolution des exportations du cacao fève et ses dérivés.

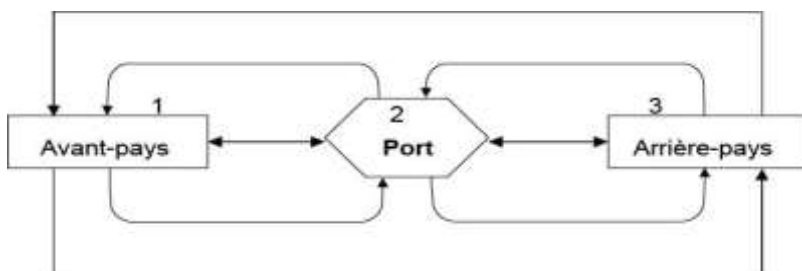
- Les données qualitatives

Elles sont relatives à la description du processus d'exportation depuis l'usine au TCSP ou aux informations concernant le TCSP.

### ***1.3. La base théorique de l'étude***

Cette étude repose sur ce que les géographes maritimistes appellent le triptyque portuaire (figure 1) composé de trois espaces : l'avant pays (1) ; le port (2) et l'arrière-pays (3) selon le modèle de André Vigarié (1964).

**Figure 1 : Modèle du triptyque portuaire à trois espaces (T3)**



*Source : André. Vigarié, 1964*

Dans ce cadre, l'arrière-pays est la zone terrestre d'influence du port qui intègre la ville de San Pedro, et par ricochet, la zone industrielle où le cacao est transformé. En outre, les zones de destination situées au-delà des mers constituent l'avant-pays maritime. Le port de San Pedro placé au centre du système est l'espace de rupture et de transit des marchandises, notamment du cacao transformé.

#### ***1.4. Le traitement des données***

Grâce à l'opération des tris à plat, le traitement des données a permis d'élaborer des tableaux (taux de réalisation des objectifs contractuels sur la transformation de cacao pour la campagne 2020-2021, les principales broyeuses et leurs exportations en 2022 et au 1<sup>er</sup> semestre 2023, les destinations et les exportations du cacao et ses dérivés). Ensuite, des données statistiques ont été transformées en graphique (l'évolution du cacao et ses dérivés dans le trafic global du port de San Pedro). En outre, des données qualitatives ont été organisées en texte ou présentées sur fond de carte (localisation des principales unités de transformation du cacao à San Pedro). Le logiciel Microsoft Publisher a servi pour le traitement des photos et Adobe Illustrator CS 6 pour la carte. Toutes ces démarches méthodologiques ont débouché sur des résultats.

## **2. Résultats**

Les résultats de cette étude comportent deux parties : l'une présente San Pedro comme étant une ville portuaire qui devient de plus en plus transformatrice de cacao ; l'autre concerne les exportations et les mécanismes de transport du cacao transformé depuis l'usine aux zones des destinations par le port de San Pedro.

### ***2.1. La ville portuaire de San Pedro de plus en plus transformatrice de cacao***

L'industrie de transformation s'impose de plus en plus sur celle du bois avec d'importantes productions destinées à l'exportation.

#### ***2.1.1. Le dynamisme avéré de l'industrie de cacao au détriment de la transformation du bois***

L'industrie cacaoyère est dans une posture dynamique par rapport à celle du bois. Pour l'histoire, le schéma directeur de l'ARSO pour la mise en valeur de la région du Sud-Ouest et son arrière-pays a consacré fortement une bonne place à "l'industrie du bois" en raison de l'immensité des richesses forestières. Plusieurs unités de transformation en bois de sciage, placage, déroulage, tranchage, rabotage ont été installées dans les années 1970. La zone industrialio-portuaire regroupait les entreprises telles que AI, ITB, SIDASO, GSDI, IGD, STBS, BSA. Mais à l'état actuel, l'activité de transformation du bois est confrontée aux conséquences désastreuses liées à la disparition progressive du couvert forestier du Sud-Ouest. Cette

situation a poussé par exemple les usines de sciage et rabotage du bois telles que la SIBD, SMCI et THANRY à arrêter leurs activités. En revanche, la perte de vitesse amorcée par l'industrie de bois n'est pas le cas des broyeuses de cacao. En 2015, San Pedro abritait sept usines de transformation et de conditionnement de cacao (SACO, OLAM, SUCSO, CHOCO-IVOIRE, TAFI, ICP et FORAGRI) implantées dans la zone industrielle et le long de la voie principale menant au port (S. Ouattara, N. H. J. Kablan et N. N. Kouakou, 2016, p. 88). Avec l'émergence des installations telles que TRANSCAO, OLAM Atlantic Cocoa, GCB Cocoa Côte d'Ivoire, AWAHUS (photo 1) etc., San Pedro devient un important foyer de transformation de fèves de cacao en masses et en tourteaux.

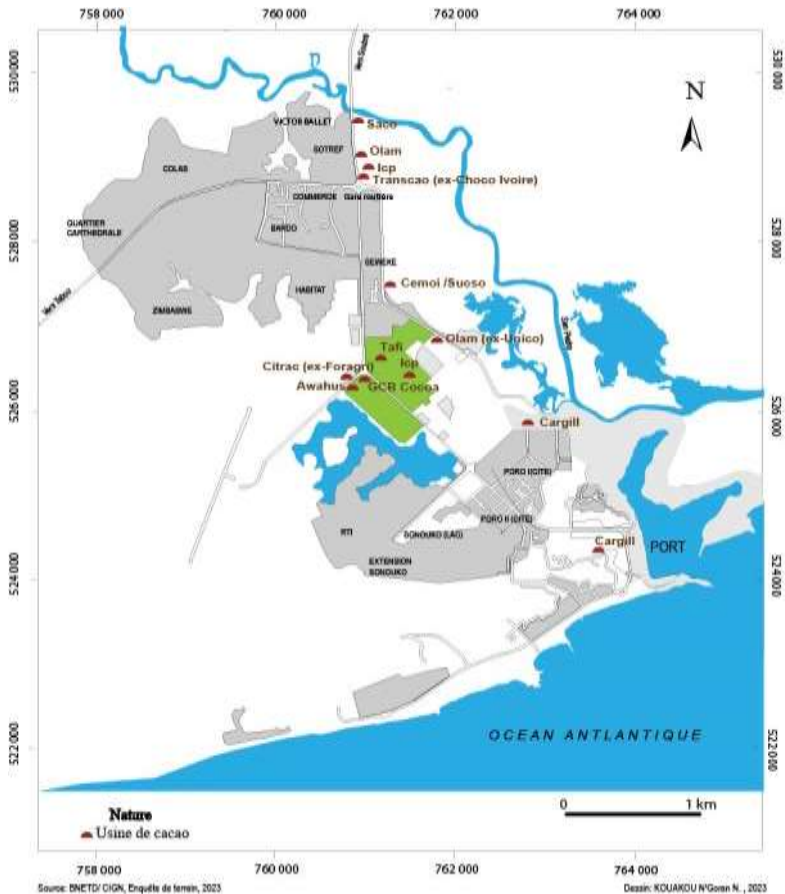
**Photo 1 : Une vue de la broyeuse AWAHUS récemment installée dans la zone industrielle de San Pedro**



*Prise de vue : Kouakou N'Goran N. (2023)*

On note présentement 10 principales broyeuses de fèves qui animent les exportations de masse, chocolat et tourteau par le port de San Pedro. Il s'agit de CARGILL, CEMOI, CGB, ICP, OLAM, SACO, TAFI, TRANSCAO, CITRAC et AWAHUS dont la localisation est indiquée par la figure 1.

**Figure 1 : Localisation des principales unités de transformation du cacao à San Pedro**



En plus, ces dernières années ont vu l'émergence des usines telles que CGB, TRANSCAO, CITRAC, OLAM et CEMOI qui ont racheté respectivement les unités THANRY (ex-scierie), CHOCO IVOIRE, FORAGRI, UNICO et SUCSO.

### ***2.1.2. La compétitivité industrielle engagée pour la transformation du cacao***

Dans le cadre de la promotion, de la transformation et de la compétitivité industrielle, des conventions ont été signées par les entreprises

industrielles, impliquant des organismes et directions de l'État. Ainsi, la Direction de la Production et de la Compétitivité Industrielle (DPCI) a, pour sa part, réalisé les activités portant sur les conventions signées dans le cadre du Droit Unique de Sortie (DUS) différencié appliqué aux produits transformés du cacao. À l'issue des travaux, les entreprises telles que CARGILL, ICP, SACO, OLAM, OCP et GCB se sont engagées à atteindre des objectifs contractuels pour la transformation de fèves de cacao. La réalisation des objectifs contractuels atteints est consignée dans le tableau I.

**Tableau I : Le taux de réalisation des objectifs contractuels sur la transformation de cacao pour la campagne 2020-2021**

Usine	CARGILL	ICP	SACO	OLAM	OCP	GCB
Taux de réalisation atteint	95%	106%	100,67%	67,12%	55,42%	197,41%

Source : Ministère du commerce et de l'industrie, DPCI (2022)

En effet, sur six entreprises signataires relevées, trois en l'occurrence l'ICP, SACO et GCB Côte d'Ivoire ont franchi le cap de 100% de réalisation de leurs objectifs et le plus grand taux est accompli par la société GCB avec 197,41%. Cette unité est suivie par SACO qui a atteint 100,67%, ensuite vient l'ICP avec 106%. Par contre, les trois autres composées de CARGILL, OLAM et OCP sont en dessous de 100%. CARGILL enregistre 95% les deux autres se retrouvent à 67,12% pour OLAM et 55,42% pour l'OCP.

En somme, les entreprises de cacao consacrent d'énormes efforts pour la transformation des fèves.

### ***2.1.3. Les productions industrielles du cacao essentiellement tournées à l'exportation***

Les activités de production industrielle de cacao consistent globalement à la transformation de fèves en masses et tourteaux qui sont en réalité, des produits semi-finis. En parlant particulièrement du chocolat, il ne s'agit pas pour l'instant d'une production totalement achevée et livrée à la consommation finale. En réalité, il est encore un stade plus solidifié et poursuit sa transformation ailleurs, tout comme la masse et le tourteau. À ce niveau, la quasi-totalité de la production industrielle de cacao opérée par les principales broyeuses est tournée vers l'exportation. Cependant,



une infime partie est convoyée à Abidjan dans les chocolateries telles que CEMOI-CI, SARCI-SA, les Moulins Ivoiriens du Cacao (MICA0) situées dans la zone industrielle de Yopougon pour la fabrication de chocolat de marques "AYA Choco " ou "Chocoanut ". La transformation est détenue par les principales broyeuses installées dans la zone industrielle dont les productions sont assimilables aux exportations passant par le port de San Pedro (tableau II).

**Tableau II : Les principales broyeuses et leurs exportations en 2022 et au 1<sup>er</sup> semestre 2023**

Unités de transformation et de conditionnement de Cacao	Exportations (tonne)	
	2022	1 <sup>er</sup> semestre 2023
AWAHUS	63 916	31 125
CARGILL	75 824	45 328
CEMOI	3 919	8 153
CGB	-	16 517
ICP	39 598	10 700
OLAM	41 508	27 597
SACO	106 773	46 052
CITRAC	-	-
TAFI SA	367	112
TRANSCAO	21 896	8 163
TOTAL	353 801	193 747

*Source : P.ASP / Département Marketing et veille commerciale (2023)*

De façon générale, les variations des exportations du cacao transformé en 2022 en fonction des unités de production suivent le même ordre que celles enregistrées au 1<sup>er</sup> semestre 2023. L'industrie SACO a effectué la plus élevée, soit 106 773 tonnes en 2022 tout comme au 1<sup>er</sup> semestre 2023 avec 46 052 tonnes. Elle est suivie par CARGILL avec 75 824 tonnes et 45 328 tonnes respectivement pour ces deux périodes. AWAHUS pour sa part, a exporté 63 916 tonnes en 2022 contre 31 125 tonnes au 1<sup>er</sup> semestre de 2023. Au niveau de l'usine GCB, l'exportation de 16 517 tonnes est celle du 1<sup>er</sup> semestre 2023. Cependant, sur les deux périodes respectives, les plus basses exportations sont détenues progressivement par les industries TAFI (367 tonnes et 112 tonnes), CEMOI (3 900 tonnes et 8 153 tonnes), TRANSCAO (21 896 tonnes et

8 163 tonnes), ICP (39 598 tonnes et 10 700 tonnes) et OLAM (41 508 tonnes et 27 597 tonnes).

En définitive, les productions industrielles des broyeuses de fève sont quasiment les mêmes qui sont acheminées au port pour leur exportation.

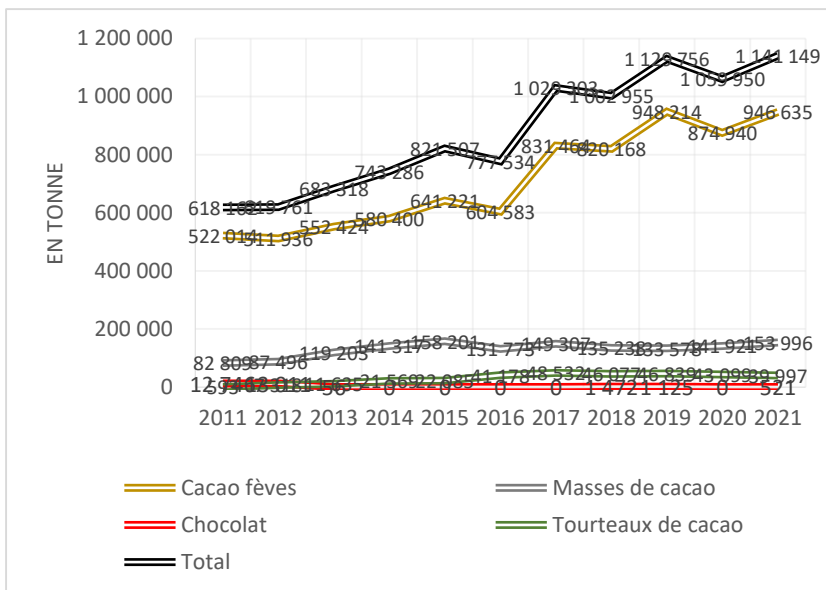
## 2.2. Les exportations et les mécanismes de transport du cacao transformé depuis l'usine aux zones des destinations par le port de San Pedro

Le cacao transformé, une fois sorti de l'usine sous forme de masse, chocolat et tourteau est exporté au port. L'évolution annuelle des exportations varie selon les formes destinées à tous les continents et certains pays à des proportions variables.

### 2.2.1. L'évolution du cacao et ses dérivés dans le trafic global du port de San Pedro

Le trafic de cacao présente une évolution irrégulière, variable de 1 141 149 tonnes en 2011 à 618 162 tonnes en 2021 avec un taux global et annuel respectif de 84,6% et 6,32% (figure 2).

Figure 2 : L'évolution du cacao et ses dérivés au port de San Pedro



Source : Ministère du Commerce et de l'Industrie (2022), PASP (2020)

Cette évolution annuelle est presque similaire à celle de la fève de cacao, soit 6,13% et la croissance est accentuée à partir de 2017. Cependant, les exportations annuelles de fève laissent des écarts considérables avec celles du cacao transformé qui peinent à franchir 150 000 tonnes. Ainsi, la masse de cacao exportée est passée de 82 809 tonnes en 2011 à 153 996 tonnes en 2021, soit une forte croissance annuelle de 85,96%. En ce qui concerne, le chocolat et les tourteaux, l'évolution est presque inversée. En effet, les exportations qui étaient à 12 746 tonnes en 2011 pour le chocolat se retrouvent à 521 tonnes tandis qu'elles sont de 593 tonnes en 2011 et de 39 997 tonnes en 2021 pour les tourteaux. Les taux de croissance annuelle sont respectivement de -1,28% et 12,11%.

Pour le cas spécifique de l'année 2021, le cacao transformé représente 17% du trafic global du cacao. En 2022, le port a enregistré 220 087 tonnes de cacao transformé dans le trafic global de cacao qui s'élève à 1 094 723 tonnes ; ce qui équivaut à un taux de 20,1% de cacao transformé passant par ce port. Or, au vu du graphique ce trafic d'exportation (cumulé de masse, chocolat et tourteau) était de 96 148 tonnes en 2011. En somme, la transformation et l'exportation du cacao connaissent une mutation.

### ***2.2.2. Les mécanismes d'acheminement du cacao transformé depuis l'usine aux quais d'embarquement***

Les mécanismes d'acheminement du cacao transformé concernent les interventions des acteurs opérant dans le transport de la production depuis l'usine au Terminal à conteneurs, là où se fait l'embarquement sur les navires.

#### ***2.2.2.1. L'intervention des transporteurs routiers, les sociétés de transit et maritimes***

« Le transport des marchandises en réalité, du point de vue technique a été toujours accompli d'une manière multimodale » (C. H. Assongba, (2014, p. 61). Dans le cas du cacao transformé à San Pedro, les intermédiaires entre le port et les broyeuses sont les transporteurs routiers avant que le port ne se charge de l'expédier par transport maritime. De l'usine au port par voie routière, la navette est assurée par des camions. Mais étant donné que la plupart des usines de broyage de cacao ne possèdent pas leurs propres camions, cette navette entre le site de transformation et le quai se fait par le concours des sociétés de transit installées au port. Ces sociétés de

transit telles que Africa Global Logistics (ex-Bolloré), Medlog, Shama transit, Maersk répondent également aux services des compagnies maritimes et agissent dans l'intérêt commun, celui d'assurer le déplacement de produits fabriqués depuis l'usine jusqu'au port. Ce dernier se charge, à son tour, de les envoyer vers la destination finale. De prime à bord, ce mécanisme fait intervenir un transitaire mandaté ou commissaire de douane agréé qui cherche dans un premier temps un navire en suivant la destination donnée par un client y compris son arrivée au quai. Par la suite, il entre en contact avec les différents consignataires de la place. Il fait la réservation d'un emplacement sur le navire et joue le rôle d'intermédiaire entre le chargeur (l'exportateur) et le consignataire du navire dans le transport maritime. En plus, les compagnies maritimes fonctionnent avec des intermédiaires tels que les consignataires, acconiers, les manutentionnaires dans les opérations de chargement à bord des navires, la gestion des opérations et le transport du cacao transformé par voie maritime. Une fois au port, l'entrée du produit au quai du terminal à conteneur est assurée uniquement par les camions-remorques non immatriculés.

### ***2.2.2.2. Les interventions au Terminal à conteneurs de San Pedro (TCSP)***

Le cacao transformé arrive au quai, disposé généralement dans le conteneur ou en sacherie de 25 kg ou en "*big bag/ big bog*" d'une tonne. C'est donc le Terminal à conteneurs qui représente l'entité spécialisée mieux équipée pour embarquer sur les navires ces types de conditionnement et des produits industriels pour le transport maritime. Par ailleurs, « *les conteneurs peuvent transporter n'importe quelle marchandise, mais ils sont particulièrement bien adaptés au transport des produits périssables et manufacturés* » (A. Padova, 2006, p. 4). À cet effet, le terminal dispose des engins modernes pour la manutention. Ce sont 6 grues mobiles de quai installées d'une capacité de levage variant entre 40 et 60 tonnes (photo 2 et 3).

**Photo 2 : Les grues mobiles pour la manutention**



*Prise de vue : KOUAKOU  
N'Goran N. (2023)*

**Photo 3 : Une opération de chargement de conteneurs sur un navire porte-conteneurs**



*Source : PASP (2021)*

Après l'embarquement sur le navire, les compagnies maritimes assurent le transport des produits industriels à partir du port de San Pedro vers les marchés internationaux. Dès lors, la plupart des produits industriels passant par le port de San Pedro est assurée par compagnies maritimes telles que MSC, Africa Global Logistics (ex-Bolloré) Côte d'Ivoire (53%), MAERSK-CI (22,7%), SIVOM/MOVIS (5,7%), GETMA (5,7%). Elles sont responsables de la gestion des flux et de la sécurité des cargaisons. Du terminal à conteneurs, le cacao transformé prend alors la direction de la voie maritime à pour l'avant-pays du port.

### ***2.2.3. Les zones de destination***

Le cacao est "*à moitié*" transformé en masse, chocolat et tourteau est exporté pour alimenter les grandes chocolateries situées dans tous les continents et certains pays (tableau III).

À l'échelle continentale, l'Europe est la première destination du cacao transformé en provenance du Port de San Pedro avec une part de 44,8% (98 513 tonnes), suivie par l'Amérique (39, 5%), soit 86 974 tonnes, l'Afrique (12, 5%), soit 27 594 tonnes, l'Asie (12%) pour 4 418 tonnes et l'Océanie (1, 2%), soit 2 588 tonnes.

**Tableau III : Les destinations et les exportations du cacao et ses dérivés**

Continent	Pays	Exportation en tonne		TOTAL en tonne
		Masse	Tourteau	
AFRIQUE	Egypte	174		27 594
	Maroc	23 705	3 458	
	Afrique du sud	20		
	Sénégal		186	
	Tunisie	51		
	<b>TOTAL</b>	<b>23 950</b>	<b>3 644</b>	
AMÉRIQUE	Brésil		160	86 974
	Canada	3 844		
	Chili	97		
	États-Unis	40 421	15 904	
	Mexique	16 999	9 368	
	Uruguay		181	
	<b>TOTAL</b>	<b>61 361</b>	<b>25 613</b>	
ASIE	Émirats arabe	910		4 418
	Indonésie		401	
	Inde	606	20	
	Israël	1 387		
	Malaisie	1 028		
	Taiwan	66		
	<b>TOTAL</b>	<b>3 997</b>	<b>421</b>	
OCÉANIE	Australie	683		2 588
	Autres	1 308	597	
	<b>TOTAL</b>	<b>1 991</b>	<b>597</b>	
EUROPE	Allemagne	14 922		98 513
	Belgique	3 337		
	Bulgarie	2 860		
	Croatie		73	
	Espagne	4 821	20 617	
	Estonie	4 916	421	
	France	21 672	194	
	Grèce	127	116	
	Pays-Bas	10 331	714	
	Pologne	9 259	315	

	Royaume uni	2 994	67	
	Russie	102	201	
	Turquie	454	0	
	<b>TOTAL</b>	<b>75 795</b>	<b>22 718</b>	
	<b>Ensemble continents</b>	<b>167 094</b>	<b>52 993</b>	<b>220 087</b>

*Source : P.A.S.P (2023)*

À l'échelle des pays, les États-Unis constituent le pays de destination du cacao transformé en masse et en tourteau avec 26% des exportations. Ensuite, le Maroc détenant 12,34% vient en deuxième position, suivi du Mexique (12%) et de l'Espagne (11,56%). Il faut attendre jusqu'à la 5<sup>e</sup> place pour retrouver la France avec 9,94%. L'Allemagne la suit avec 6,78%, ensuite les Pays-Bas pour la 7<sup>e</sup> place (5,02%), la Pologne (4,35%). Hormis ces pays, les autres n'atteignent pas la moyenne des exportations qui est de 5 948 tonnes. En deçà de cette quantité moyenne, viennent successivement l'Estonie (2,42%), la Belgique (1,52%), le Royaume-Uni (1,39%), la Bulgarie (1,30%). Les autres pays à savoir Israël, Malaisie, Emirats Arabe, Indonésie, Inde, Egypte Sénégal, Brésil, Uruguay, Australie, Chili, Turquie, Russie, Grèce, Croatie, Taiwan ont une part insignifiante n'atteignant pas 1% de l'ensemble des exportations du cacao transformé.

En somme, l'Europe occupe la 1<sup>ère</sup> place continentale dans l'exportation des dérivés de cacao provenant du port de San Pedro, mais à l'échelle des pays la France n'a plus le monopole en tant qu'ancien pays colonisateur de la Côte d'Ivoire. Cette situation porte la marque de la mutation au sein des destinations.

## Discussion

Le premier résultat de cette étude lève le voile sur San Pedro présentée comme étant une ville portuaire de plus en plus transformatrice de cacao. À cet effet, l'analyse a souligné que les activités de transformation du cacao à San Pedro ont fait véritablement leur apparition durant les années 2000. Cette époque est marquée par des entreprises de conditionnement, d'usinage et de transformation telles que SUCSO, FORAGRI, OLAM, CHOCO-IVOIRE, ICP, TAFI, SIFCA COOP qui ont été présentées dans les travaux de S. Ouattara, N. H. J. Kablan et N. N. Kouakou (2016, p. 87). Dans un souci de réactualiser les données relatives aux unités de

production, ce présent travail a pu montrer la mutation opérée dans les installations, suite à l'émergence et au rachat de nouvelles usines.

Le second résultat explique les exportations du cacao transformé et les mécanismes par lesquels il est transporté depuis l'usine aux zones des destinations. De fait, le cacao transformé à San Pedro est exporté en réalité sous forme de produits semi-finis. Mais les broyeuses se trouvant dans la zone industrielle, et non dans l'enceinte portuaire, cela implique le caractère multimodal dans l'exportation du cacao transformé. Cette remarque est bien inscrite dans le travail de (C. H. Assongba, (2014, p. 61) qui mentionne que *le champ de cacao ou du blé ne peut se situer au bord des quais portuaires*, d'où la combinaison de plusieurs modes de transport. Dans le cas de ce travail, l'acheminement du cacao transformé à partir de l'usine implique l'intervention des acteurs dans le domaine jusqu'aux zones de destination, via le Terminal à conteneurs. Cette spécialisation de quai interpelle sur l'importance du phénomène de la conteneurisation au port de San Pedro et particulièrement pour les produits industriels. *A priori*, K. H. Yro (2016, p. 33) a souligné la facilité avec laquelle le conteneur est manipulable et permet une célérité des opérations de manutention. Il va plus loin en indiquant le taux de conteneurisation des marchandises conteneurisables au port d'Abidjan qui est de 49% contre 56% au port de San Pedro (K. H. Yro, 2016, p. 51). Les analyses de N. N. Kouakou et S. Ouattara (2018, p. 43) s'inscrivent dans la même veine, mais opposent les matières premières difficilement conteneurisables aux produits industriels qui le sont facilement.

En ce qui concerne les destinations, le cacao transformé est majoritairement exporté en Europe à partir du port de San Pedro avec 44,8% du total alors que dans les études de N. N. Kouakou et S. Ouattara (2018, p. 52), la part des produits alimentaires à destination de l'Europe de l'Ouest est pour le port de San Pedro est de 75% et de 67% pour celui d'Abidjan. Mais à l'échelle des pays, la conquête du marché a dépassé les frontières de l'ancien pays colonisateur. En effet, la France longtemps considérée comme le détenteur du monopole du marché du cacao en provenance de la Côte d'Ivoire a laissé à l'état actuel la place aux États-Unis (26%) contre 9,94%. Malgré l'éloignement de la France, le cacao est avant tout destiné à l'extérieur puisque la Côte d'Ivoire n'est pas consommatrice de son propre cacao transformé. C'est l'épineuse question de la dépendance extérieure de l'économie qui se trouve une fois encore mise à nu comme a fait savoir K. J. Kuma (2020, p. 16) à propos de la vulnérabilité à laquelle s'expose l'Afrique subsaharienne au regard de la forte dépendance de ses exportations.



Au regard de ces résultats ainsi que ceux qui les ont précédés, la transformation locale des fèves est indispensable et doit se poursuivre davantage. La question n'est pas seulement d'exporter plus, de changer ou de diversifier les partenaires pour renforcer les recettes d'exportation. Elle se trouve aussi dans la capacité à passer au stade d'une industrialisation véritable en allant au-delà des 50% du taux de transformation fixé par l'État d'ici 2030. L'enjeu est de créer plus d'emploi dans le secteur industriel, notamment celui du cacao à l'échelle régionale comme nationale. Il est également souhaitable d'accroître la fabrication en produits finis prêts à la consommation finale. Pour ce faire, il convient de renforcer les actions de sensibilisation auprès des populations pour les amener à consommer de plus en plus ces produits et donc à élargir le marché intérieur.

## **Conclusion**

Cette étude s'inscrit dans le cadre général des relations port-industrie. Elle met en relief les exportations et les destinations actuelles du cacao transformé de San Pedro. En effet, les exportations des dérivés de cacao sont dans une dynamique croissante, tout comme la transformation appuyée par l'émergence de nouvelles broyeuses. De plus, l'éventail des destinations privilégiées s'élargit au détriment de l'ancienne puissance colonisatrice. Ainsi, l'hypothèse selon laquelle les exportations actuelles du cacao transformé de San Pedro depuis l'usine aux destinations, via le port connaissent des mutations se trouve confirmée.

Il ressort qu'à San Pedro, l'activité de transformation de cacao devient de plus en plus prépondérante grâce à l'émergence de nouvelles installations au détriment de l'industrie de bois. Pour répondre à la politique de promotion, de transformation et de compétitivité industrielle exigée par l'État, des entreprises notamment du secteur cacaoyer s'efforcent à atteindre des objectifs contractuels de transformation de la fève. L'importante réalisation de ces objectifs de 50 à 200% a permis de doubler la production en l'espace d'une décennie puisque qu'elle a atteint 220 057 tonnes en 2022 contre 96 148 tonnes en 2011. La quantité cacao transformé en masse, chocolat et tourteau qui s'élève à 220 057 tonnes en 2022. Par la suite, les broyeuses utilisent les services du port pour exporter la quasi-totalité du cacao transformé en masse, chocolat et tourteau et s'appuient également sur le réseau des acteurs intervenant dans le transport depuis l'usine aux zones de destination. Au-delà des mers, l'Europe est le premier à l'échelle continentale mais ce sont les

États-Unis d'Amérique qui positionne comme le 1<sup>er</sup> pays de destination tandis que la France, ancienne puissance colonisatrice est placée 5<sup>e</sup>, ce qui atteste la mutation au sein des destinations.

En définitive, cette étude renferme une portée sociale et utilitaire dans la mesure où elle interpelle sur la nécessité de passer à une véritable industrialisation en vue d'occuper la population active dans le secteur de l'industrie. C'est également une contribution en vue d'influencer les décideurs à changer de paradigme en portant un regard sur le volet social dans le processus de développement afin de réduire la pauvreté.

## Références bibliographiques

**Assongba Cossi Hervé** (2014), *Le transport maritime de marchandises conteneurisées*, thèse de Doctorat en droit, Droit et Santé, École Doctorale n°74, Faculté des sciences juridiques, politiques et sociales, Université de Lille 2, 504 p.

**Conseil café-cacao** (2023), *Côte d'Ivoire : La production de café et de cacao en hausse sur la période 2022* ; [http://www.conseilcafecacao.ci/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=1303:cote-d%E2%80%99ivoire-la-production-de-cacao-et-de-cafe-en-hausse-sur-la-p%C3%A9riode-2022-officiel&Itemid=18](http://www.conseilcafecacao.ci/index.php?option=com_k2&view=item&id=1303:cote-d%E2%80%99ivoire-la-production-de-cacao-et-de-cafe-en-hausse-sur-la-p%C3%A9riode-2022-officiel&Itemid=18), consulté le 25 juillet 2023

**Kouakou N'Goran Norbert et Ouattara Seydou** (2018), « Les exportations industrielles conteneurisées de la Côte d'Ivoire au service de la transformation des ports d'Abidjan et de San Pedro », in *REGESMA, Revue Gabonaise d'Etudes Stratégiques et de Sécurité Maritime*, Laboratoire de Recherches sur les Systèmes Portuaires (LARESPO) n°1, pp. 41-61

**Kuma Kibala Jonas** (2020), *L'économie mondiale face à la pandémie de la Covid-19 : état des lieux, analyses et perspectives*, Centre de Recherches Economiques et Quantitatives (CREQ), Université de Kinshasa, 50 p.

**Ministère du Commerce et de l'Industrie** (2021), *Rapport Annuel d'Activités*, Abidjan, 120 p.

**Ouattara Seydou, Kablan N'Guessan Hassy Joseph et Kouakou N'Goran Norbert** (2016), « Impacts des mutations de l'activité industrielle du binôme café-cacao sur le développement des villes portuaires ivoiriennes », in *R-G-O, Revue de Géographie de l'Université Ouaga I Pr Joseph KI-ZERBO*, Laboratoire d'Etudes et de Recherches sur les Milieux et les Territoires (LERMIT), Ouagadougou, Burkina, N°005, Vol. 1. pp. 77-96

- Perdrix Philippe** (2009), « La Côte d'Ivoire et son potentiel économique », in *Les Guides Ecofinance pour l'Information de l'investisseur*, Spécial Côte d'Ivoire, Paris, CIDCOM Groupe Jeune Afrique, 82 p
- Ministère du Commerce et de l'Industrie** (2022), *Rapport Annuel d'activités*, Abidjan, 2021, 32p
- Port Autonome de San Pedro** (2020), *Rapport d'activités 2019*, 32 p, [https://www.sanpedro-portci.com/site/sites/default/files/documents/files/Exe-PASP-Rap%202019-Final%20%28optimise%CC%81%29\\_1.pdf](https://www.sanpedro-portci.com/site/sites/default/files/documents/files/Exe-PASP-Rap%202019-Final%20%28optimise%CC%81%29_1.pdf), consulté le 20 juillet 2023
- Port Autonome de San Pedro** (2021), *Rapport d'activités 2020*, 32 p,
- Tapé Bidi Jean** (2008), « Les échanges maritimes de la Côte d'Ivoire et la question du trafic interportuaire avec la France de 2000 à 2004 » pp. 103-122, in Pottier P., Anoh K.P (dirs), *Géographie du littoral de Côte d'Ivoire : éléments de réflexion pour une politique de gestion intégrée*, La Clonerie, Saint-Nazaire (France), 325p.
- Vigarié André** (1964), *Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin, leur évolution devant l'industrialisation des arrière-pays*, Paris, SABRI, 714 p.
- Yro Koulai Hervé** (2016), *Conteneurisation et performance portuaire en Côte d'Ivoire*, Thèse de Doctorat unique en Géographie, IGT, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan, 273 p.