

LES DETERMINANTS DE LA REDYNAMISATION DES ACTIVITES MARITIMO-PORTUAIRES A SAN PEDRO

Bella Salama

*Docteur de l'université Felix Houphouët Boigny, Abidjan
raybella2009@yahoo.fr*

Résumé :

Le port de San Pedro se caractérise par des carences infrastructurelles et structurelles aussi bien sur son domaine que dans son arrière-pays limitant ainsi un essor soutenu de ses activités. Cependant, malgré ces carences, les activités maritimes et portuaires à San Pedro sont depuis le début de la décennie 2010 en pleine revitalisation avec des performances exceptionnelles. L'objectif de cette étude est d'analyser les mécanismes de redynamisation des activités maritimo-portuaires à San Pedro. Pour atteindre cet objectif, une collecte d'informations à partir de la revue bibliographique a été nécessaire. Cette étape a été complétée par des enquêtes de terrain caractérisées par des entretiens avec les responsables du port, des acteurs publics et privés du transport maritime ivoirien et des observations sur le terrain. L'étude révèle une redynamisation des activités maritimo-portuaires favorisée par les actions commerciales menées auprès des chargeurs pour une exploitation optimale des potentialités démographiques, minières et agro-industrielles de l'arrière-pays. Elle note une modernisation des équipements et infrastructures portuaires et le développement d'un nouveau trafic (le transbordement) permis par le renforcement du partenariat public-privé. Les performances du port résultent également de la consolidation et la diversification des partenaires commerciaux du port, améliorant ainsi sa notoriété dans la COA. Cette nouvelle dynamique positive dans laquelle baigne le port de San Pedro va s'améliorer davantage avec la mise en œuvre progressive des projets d'extension et le développement de plateformes logistiques, de connexions routières et ferroviaires dans l'arrière-pays.

Mots clés : *Redynamisation, Activité portuaire et maritime, San Pedro, concession, développement*

Abstract :

The port of San Pedro is characterized by both infrastructural and structural deficiencies as well as in its hinterland, limiting thus a sustained development of its activities. However, since the beginning of the decade 2010 in full revival with exceptional performances. The goal of this survey is to analyse the mechanisms of redynamization of port and maritime activities in San Pedro. To achieve this objective, a collection of information from bibliographic review has first been necessary. This step has been achieved through field inquiries characterized by interviews with the port managers, public and private operators of ivoirian maritime transport, and observations on the field at San Pedro port and its hinterland. The survey reveals redynamization of maritime and port activities caused by trading actions led with a view to an optimal exploitation of demographic potentialities, mining and agro-industrial of the hinterland, a modernization of port equipments and infrastructures and the development of a new traffic, which is the transshipment, possible with the reinforcement of public and private partnership. This is also the result of the consolidation and the diversification of trade partners of the port, improving thus its notoriety in COA. This new positive dynamic in which the port of San Pedro flows, will more improve with the implementation of projects of spread and the development of logistic platforms, rail and road connections in the hinterland.

Key words : *Revitalization, port and maritime activities, San Pedro, concession, development*

Introduction

Pour rattraper son retard accusé au fil des ans sur ses concurrents, le port de San Pedro s'inscrit dans la dynamique de développement portuaire avec pour ambition d'être un hub sous-régional. Ce qui nécessite à fortiori des investissements, car le port connaît des dysfonctionnements à tous les maillons de sa chaîne de transport. Dans l'arrière-pays, il est handicapé par le mauvais état de la chaîne logistique (A.F. Loukou, 1991, p73 ; B.J.Tapé, 2004, p580; A.Boulon, 2005, p 46 ; Livre Blanc

PASP, 2007, p29; L. F. Dago, 2018, p 260 ; S.G. Adou et *al*, 2018, p 337), lui faisant perdre des trafics situés dans son hinterland au profit d'autres ports en l'occurrence Abidjan (ENSEA, 1998, p36). Il est par ailleurs dépourvu de liaison ferroviaire et de plateformes logistiques (S.G. Adou et *al*, 2018, p339). Sur le domaine portuaire, il connaît des problèmes de congestion due à l'insuffisance de ses infrastructures et à l'inadéquation de ses équipements de manutention (Livre Blanc PASP, 2007, p28 ; N.H.J. Kablan et *al*, 2016, p5 ; L.F. Dago, 2018, p255 ; S.G. Adou et *al*, 2018, p334). Il se caractérise également par l'inexistence d'un cadre institutionnel de coopération villes/port (Livre Blanc PASP, 2007, p30). Au niveau de l'avant-pays, la crise sociopolitique qu'a connu la Côte d'Ivoire pendant plus d'une décennie depuis 2002 et qui s'est accentuée à la suite des élections présidentielles 2010, a contribué fortement à la dégradation de l'environnement socioéconomique ivoirien en l'occurrence le secteur portuaire (L.F. Dago, 2018, p 248). Elle a eu pour conséquence le repli des partenaires au développement, le détournement du fret au profit des ports concurrents et la fragilité de la sûreté et sécurité portuaire ivoirienne (Y.M. Kombaté, 2011, p 212 ; N.H.J. Kablan, 2008, p53 ; L.F. Dago, 2018, p248). Malgré toutes ces carences susmentionnées, le port de San Pedro affiche depuis 2012 des statistiques historiques caractérisées par des performances exceptionnelles dans tous les segments de trafic. La figure 1 montre l'évolution du trafic global du port.

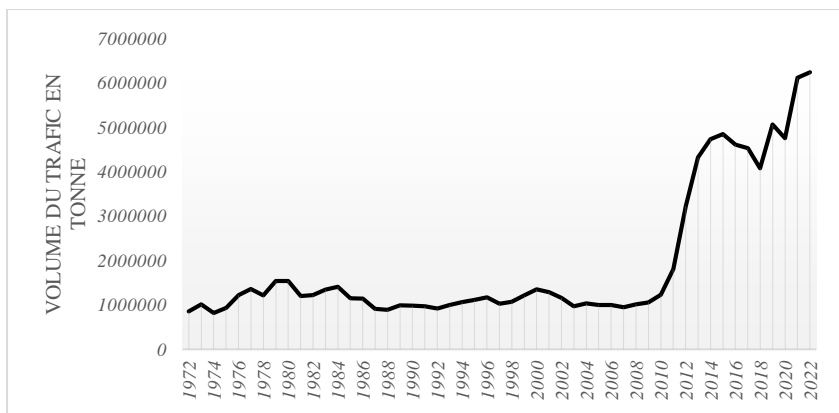


Figure 1 : Évolution du trafic global du port de San Pedro de 1972 à 2022, *source : statistiques annuelles et rapport annuel PASP de 1972 à 2022.*

De moins de 2 millions de tonnes et parfois moins de 1 million de tonnes annuellement, le trafic global atteint 3 230 398 tonnes en 2012, 4 325 665 tonnes l’année suivante, 5 065 685 tonnes en 2019 et 6 241 503 tonnes en 2022. Les exportations comme les importations se sont revitalisées à partir de 2012 après de longues périodes de croissance irrégulière. Les exportations atteignent 2 042 077 tonnes en 2018 et 3 985 837 tonnes en 2022 contre moins d’un million de tonnes de 1972 à 1975 et de 1986 à 2011. Quant aux importations, elles sont passées de moins de 200 000 tonnes de 1972 à 1994 et de 2003 à 2009 à plus d’un million de tonnes depuis 2018. Les escales navires franchissent la barre des 500 navires alors qu’elles étaient restées inférieure à 400 navires par an depuis 2004. Ainsi, comment la redynamisation des activités maritimo-portuaires à San Pedro se fait-elle malgré les nombreux handicaps que connaissent les différents maillons de la chaîne de transport? Quels sont les facteurs responsables de cette redynamisation ?

Méthodologie

La méthodologie adoptée a consisté d'emblée à une recherche documentaire à travers la consultation des revues et articles, des mémoires et thèses en rapport avec les activités maritimes et portuaires de façon générale et singulièrement de celles de San Pedro. La recherche documentaire a surtout été axée sur l'analyse des rapports d'activités du Port Autonome de San Pedro, de l'office ivoirien des chargeurs, du terminal de San Pedro, d'AFRICA GLOBAL LOGISTICS. Cette phase a permis de glaner des données qualitatives et quantitatives sur le dynamisme des activités maritimes et portuaires à San Pedro. Elle a été complétée par des entretiens avec les acteurs portuaires à San Pedro et également des observations à la fois sur le domaine portuaire et dans l'arrière-pays. Les acteurs ou structures enquêtés sont les structures parapubliques (le Port Autonome de San Pedro, l'Office Ivoirien des Chargeurs), les sociétés privées à savoir les chargeurs (SOCIM, CIMAF, GMA, AFRIGO, SUTEC, OLAM, CARGIL, SACO, EMACI, CBC), les transitaires (GMA, APM TERMINAL SOCIM, MEDLOG, BOLLORE T.LOGISTIQUES), les manutentionnaires (MEDLOG), les consignataires (MSC, MAERSK, CMA CGM), les transporteurs routiers. Ces entretiens ont été orientés de sorte à connaître les mutations introduites ou intervenues favorisant la relance des activités maritimes et portuaires à San Pedro. La dernière étape a été celle du dépouillement, de la classification et de l'analyse des informations collectées. La méthodologie adoptée a donné les résultats suivants.

Résultats

1-Des offensives commerciales dans l'arrière-pays pour une exploitation optimale des potentialités démographiques, agro-industrielles et minières

San Pedro se caractérise par un arrière-pays reposant à la fois sur des régions du territoire national mais également celles des pays sahéliens (les régions australes du Mali et du Burkina Faso) et des pays côtiers (les régions orientales de la Guinée et du Libéria). C'est un vaste espace aux potentialités démographiques, agro-industrielles, minières et forestières considérables pour le rayonnement du port de San Pedro. Qu'il s'agisse de l'hinterland national ou sous-régional, la démographie dans ces aires d'influence théorique du port de San Pedro connaît une évolution notable. Théoriquement l'arrière-pays national comprend les régions de San Pedro, Nawa (Soubré), Gbôklè (Sassandra), Cavally (Guiglo), Guémon (Duekoué), Tonpki (Man), Bafing (Touba), Kabadougou (Odienné), Gôh (Gagnoa), Haut-Sassandra (Daloa), Folon (Minignan), Bagoué (Boundiali), Béré (Mankono), Worodougou (Séguéla). C'est un vaste espace aux potentialités économiques importantes (boucle du cacao, réserves minières énormes) avec une population nombreuse de 10 575 896 habitants selon le RGPH 2021. Son arrière-pays immédiat qui regroupe les régions de San Pedro, Nawa et Gbôklè, concentre la plus forte population avec 2 687 176 d'habitants en 2021, soit 25% de la population totale de l'hinterland. Devenue la nouvelle boucle du cacao, ces régions ont vu leurs populations s'accroître par une forte immigration. Elles sont suivies par les régions du haut-Sassandra, Tonpki, Gôh, Cavally et Guénon. Ces régions abritent également d'intenses activités agricoles drainant une masse importante de population. Par ailleurs, l'hinterland sous-

régional qui couvre théoriquement le sud du Mali (la région de Sikasso), la Guinée forestière (la région de Nzérékoré), l'est du Libéria (comté de Maryland) et les régions de cascades et Hauts-Bassins du Burkina Faso, est un vaste espace de 167 238 km² regorgeant de potentialités importantes susceptibles d'alimenter conséquemment le port de San Pedro. La population de cet espace est estimée à plus de 8 millions d'habitants. C'est au total, un arrière-pays abritant une population de plus de 18 millions d'habitants. Cela constitue un véritable marché de consommation au regard des besoins en produits d'importation qu'elle exprime. Le port de San Pedro répond de plus en plus à ces besoins à travers l'accroissement significatif de ses importations. En plus des atouts démographiques, l'arrière-pays du port de San Pedro jouit d'un dynamisme agro-industriel et minier (Figure 1).

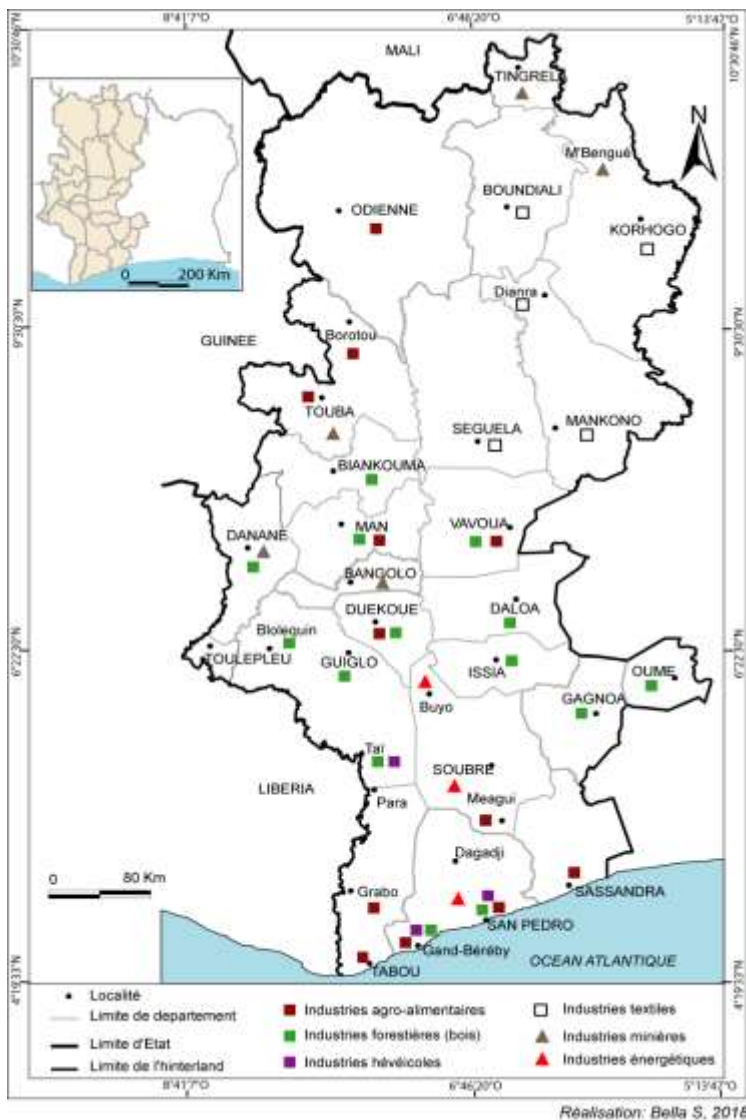


Figure 1 : Le tissu industriel de l'arrière-pays national du port de San Pedro en 2023, source : PASP et enquêtes de terrain, 2023

Le tissu industriel de San Pedro est désormais largement en faveur des usines de cacao. Ensuite suivent celles du bois, de l'huile de palme, du caoutchouc. Elles assurent le traitement et la transformation en produits semi-finis avant exportation par le port de la ville. On y trouve également deux cimenteries (SOCIM et CIMAF) et une minoterie (GMA). En dehors de la ville de San Pedro, d'autres unités industrielles se répartissent sur l'ensemble de la région notamment à Grand-Bereby (SOGB), à Tabou (PALMCI), Rapides Grah (SAPH), l'HEVEG, SIPEF-CI, SICOR. Dans les autres régions de l'hinterland du port, se développent des unités industrielles comme les usines de latex de la SAPH à Yacolidabouo, de CHC à Taï; de conditionnement du cacao de CARGILL et de SACO à Soubré ; d'exploitation du palmier à huile par la SIPEF-CI à Okrouyo et à Ottawa.

Les scieries (STBO, GIBT à Daloa ; COVALMA et SMO à Issia ; CIB et BBLEG à Gagnoa ; THANRY à Guiglo, Danané et Duekoué ; Ets MBD et Eunice entreprises à Oumé ; SMCI, SLCI, COTRANBO et IBC à Man) ; les usines de décorticage de riz et de transformation de noix de cajou (SITA) à Odienné ; les usines de soja et de canne à sucre à Touba ; les usines d'égrenage de coton (CIDT) de Séguéla et Mankono ; la société IVOIRE COTON à Boundiali, Dianra, M'Bengué ; la société d'engrenage de coton COIC à Korhogo ; la mine d'or de SISSINGUE à Tengrela et de M'Bengué ; les minerais de nickel et de manganèse de Founbesso à Touba etc. La production de ces unités industrielles est destinée à l'exportation par le biais des ports ivoiriens. Le dynamisme démographique, minier et agro-industriel dans l'arrière-pays du port de San Pedro constitue un facteur fondamental dans le développement de ses trafics. Par ailleurs, pour une exploitation optimale de ces

richesses, le développement et l'amélioration des dessertes terrestres et aériennes du port se sont avérés nécessaires. La figure 2 présente l'état du réseau routier dans l'arrière-pays du port.

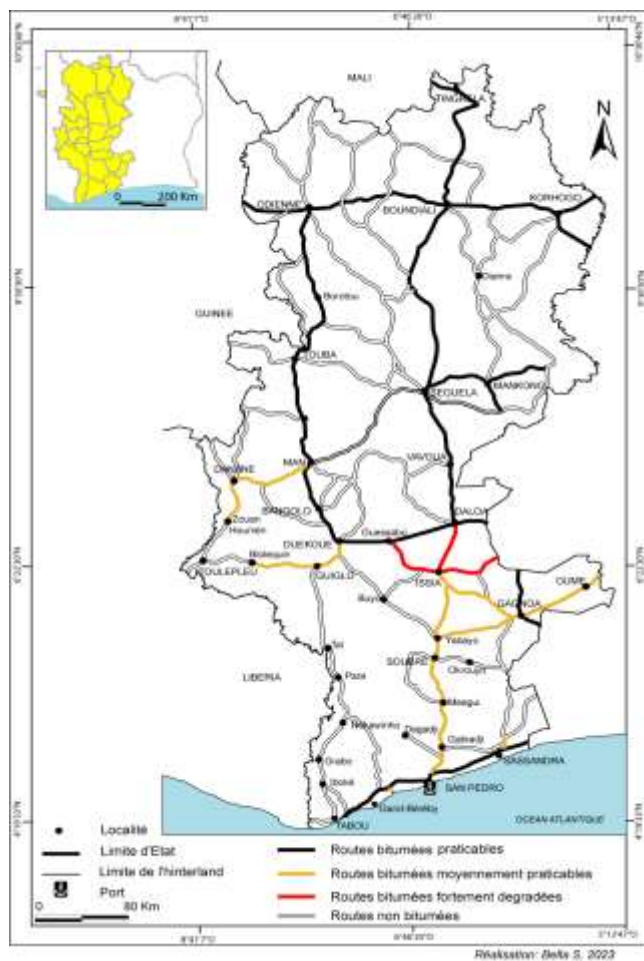


Figure 2 : Etat des liaisons routières du port de San Pedro avec son arrière-pays national, *source : PASP, 2008 et enquêtes de*

On note une amélioration du réseau routier dans l'arrière-pays du port avec le bitumage de nombreux axes à savoir la route Odienné-Gbéléban (71 km) bitumée en 2018. Elle met le port de San Pedro en connexion avec la Guinée par une voie entièrement bitumée jusqu'à la frontière Ivoiro-Guinéenne. La connexion est établie avec le Mali à travers le bitumage de l'axe Kani-Boundiali-Tengrela-frontière Mali. Des axes transversaux sont également bitumés. Ce sont Boundiali-Odienné (137 km) ; Mankono-Tiéningboué (58 km) ; Mankono-Seguella. D'autres sont en phase de bitumage dont le financement est déjà acquis. Il s'agit de l'axe Odienné-Samatiguila-frontière Mali (122 km), Séguéla-Touba (123 km). Les sections dégradées telles que Ferké-Ouangolodougou (46 km) ; Ferké-Bouaké (239 km) ; Yamoussoukro-Bouaflé-Daloa (135 km) ont bénéficié des travaux de réhabilitation durant la décennie 2010.

La route « la côtière » restée longtemps hors d'usage est depuis le début de l'année 2023 réhabilitée et opérationnelle. Avec l'amélioration progressive de ses accès terrestres, les autorités portuaires de San Pedro mènent des offensives commerciales auprès des industriels et opérateurs de l'hinterland pour la reconquête des parts de marché de leur production. Ces actions se caractérisent par des visites, la promotion de la place portuaire à travers des avantages qu'elle offre en termes de coût et de célérité dans les opérations. Elles se soldent par des effets probants. En effet, certains opérateurs qui avaient cessé leur opération à San Pedro, font à nouveau confiance au port du sud-ouest ivoirien en y faisant transiter depuis le début de la décennie 2010, des volumes importants de leur production. Il s'agit notamment des opérateurs de coton et de cajou (IVOIRE COTON, COIC, SOFIBEX, CMDT, OLAM, OMNIVALUE

etc.). Cela contribue à une relance du trafic export du port comme l'indique la figure 3.

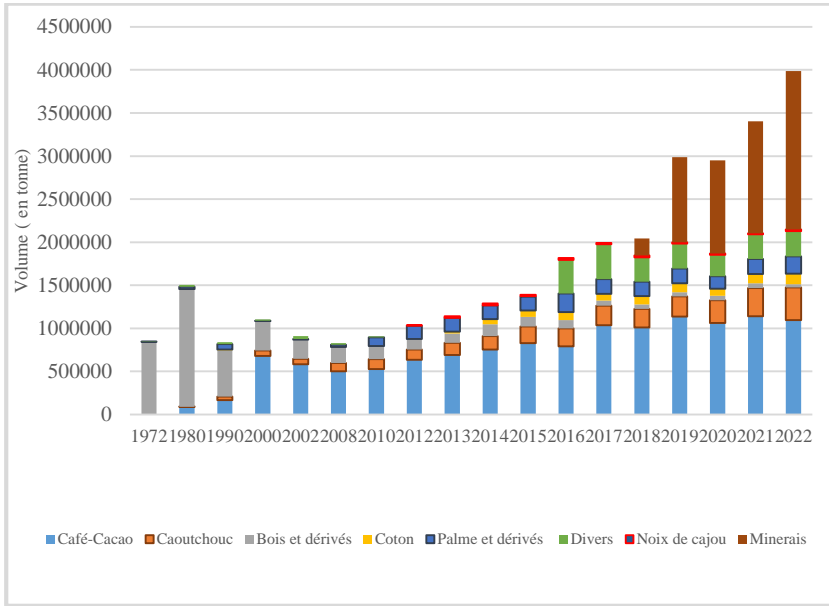


Figure 3 : Évolution comparée de la structure des exportations du port de San Pedro, *Source : Statistiques annuelles PASP de 1972 à 2022.*

Après avoir atteint et oscillé dans le million de tonnes de 1976 à 1985, les exportations au port de San Pedro chutent à moins d'un million pendant les 25 années suivantes (1986-2011). Mais à partir de 2011, elles se relancent avec des volumes atteignant à nouveau le million de tonnes puis pour la première fois 2 042 077 tonnes réalisés en 2018. La captation de trafics jadis perdus (coton, noix de cajou) conjuguée à la naissance de nouveaux trafics (nickel et manganèse), la consolidation et le développement des trafics traditionnels (cacao, caoutchouc, huile de palme) expliquent cette embellie. En effet, la mise en

exploitation et l'exportation des minerais du Bafing (dans l'ouest du pays) est un facteur fondamental de la croissance remarquable des exportations du port de San Pedro. De 194 212 tonnes la première année (2018), les exportations de nickel atteignent 1 065 886 tonnes en 2020 et 1 837 895 tonnes en 2023. Quant aux exportations de cacao, elles sont toujours en hausse affichant le million de tonnes depuis 2017. Cette nouvelle dynamique du trafic export est également le fruit des missions commerciales entreprises en 2013 par l'autorité portuaire pour la conquête du trafic Malien. Elles ont consisté à rencontrer les différents opérateurs économiques et structures Etatiques (la Chambre de Commerce et de l'Industrie Malienne, la Direction Nationale des Transports Terrestres, le Conseil Malien des Chargeurs, le collège transitoire de la CCIM, la Chambre des mines, l'union nationale des sociétés coopératives des producteurs de coton, la douane, le Conseil Malien des Transporteurs Routiers etc) pour le développement des échanges commerciaux. Réciproquement, des délégations de la Compagnie Malienne pour le Développement du Textile (CMDT) et d'autres opérateurs économiques Maliens ont également effectué des visites de travail au port de San Pedro afin de s'imprégner de l'état des installations portuaires et des sites d'entreposage. Elles ont permis de capter 21 620 tonnes de coton Malien en 2013 redynamisant par ricochet le trafic de transit avec les pays sahéliens. En effet, jusqu'en 2012, ce trafic n'excédait pas 5 000 tonnes annuellement. Depuis 2013, il connaît une croissance régulière en atteignant 21 989 tonnes contre 44 251 tonnes en 2014, soit une croissance de 101 %. Le volume annuel manipulé depuis lors est resté compris entre 44 669 tonnes et 49 131 tonnes, hormis en 2016 où il connaît une baisse avec 27 339 tonnes. À partir de 2014, le Burkina Faso utilise également le port de San Pedro pour le transit de son coton avec des volumes oscillant entre 807 tonnes et 9 700 tonnes. Jadis principalement constitué d'équipements

miniers, la structure du trafic en transit s'est diversifiée. Elle est constituée à l'exportation de coton. Le blé, les équipements miniers et le ciment sont transportés comme fret retour.

L'une des principales mutations est la redynamisation du trafic import jadis le maillon faible du port de San Pedro. L'autorité portuaire élabore de nouvelles stratégies pour le développement du trafic import et par ricochet assurer l'équilibre de l'ensemble du trafic portuaire. Elle fait la promotion auprès des partenaires commerciaux tant nationaux qu'internationaux des atouts de la place portuaire de San Pedro et des avantages qu'il présente pour tous les opérateurs économiques susceptibles de l'utiliser comme canal de débarquement de leurs marchandises. A cet effet, une journée dénommée « Journée de l'importation » a été organisée en avril 2009, de même que l'édition du « Guide de l'importateur au port de San Pedro ». Ce document vise à familiariser les opérateurs économiques sur le processus d'importation des marchandises au port de San Pedro et les différentes formalités de dédouanement qui les accompagnent. Pour inciter davantage les opérateurs à privilégier le port de San Pedro, l'autorité portuaire leur accorde des avantages commerciaux et douaniers. Il s'agit des exonérations sur les patentes et licences résultant des régimes fiscaux. Ces allègements sont fixés à 100 % pour les six premières années d'importations. Ils sont de 50 % pour la septième année et de 25 % pour la huitième année. En outre, une contribution foncière des propriétés bâties est acquise dans les mêmes proportions pour des investissements au-delà de 2 milliards FCFA. Les importateurs bénéficient également des ristournes sur la redevance portuaire vis-à-vis des nouveaux produits et sur la redevance domaniale. Ils acquièrent des avantages douaniers sur le régime de l'agrément à l'investissement portant sur les bénéfices du droit d'entrée unique et préférentiel de 5 % sur les équipements et matériels pour des investissements compris entre 500 millions FCFA et 2 milliards de FCFA. Par ailleurs, des

facilités sont désormais accordées aux opérateurs économiques qui étaient auparavant obligés d'établir à Abidjan tous les documents nécessaires à l'importation. Désormais, un bureau des services du commerce extérieur est ouvert sur place à San Pedro chargé de délivrer ces documents qui se composent principalement de la Fiche de Renseignement à l'Importation (FRI), la licence d'importation, les codes importateurs et exportateurs, les codes occasionnels etc. Ces actions favorisent l'arrivée de nouveaux opérateurs en l'occurrence le cimentier CIMAF en 2017 et permettent au trafic import de réaliser des performances historiques avec des volumes se situant au-delà de 600 000 tonnes annuellement à partir de 2015 (Figure 4).

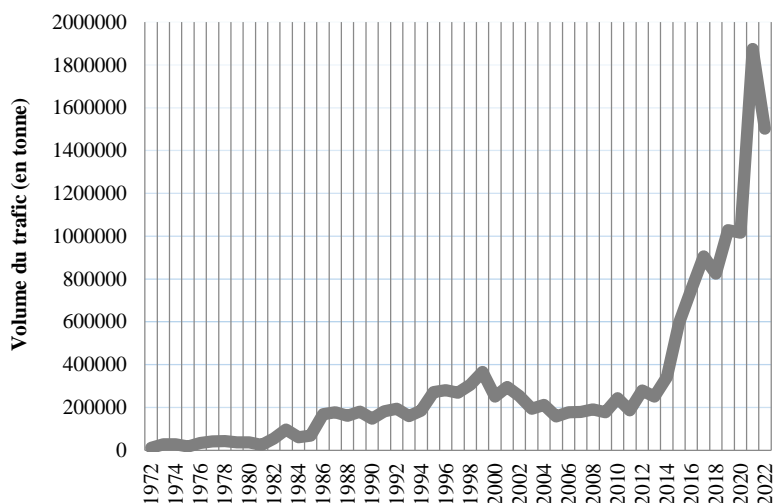


Figure 4 : Évolution du trafic import au port de San Pedro, *Source : Statistiques annuelles et rapport annuel PASP de 1972 à 2022.*

En dessous de la barre de 400 000 tonnes annuellement, 400 000 tonnes annuellement auparavant, les importations atteignent

pour la première fois 594 691 tonnes en 2015, puis 905 409 tonnes en 2017 et franchise la barre du million de tonnes depuis 2018. En 2021, ce volume se chiffre à 1 874 017 tonnes et 1 502 739 tonnes en 2022. Entre 2014 et 2022, les importations ont augmenté de 82%. Ces progrès sont surtout à l'actif des produits cimentiers à cause de la forte demande pour la réalisation des grands travaux dans l'immédiat arrière-pays tels que le barrage hydroélectrique de Soubré ; le tribunal et la prison de San Pedro ; le CAFOP, l'Université, le CHU, le stade Laurent Pokou et le village CAN, les voiries intérieures de la ville de San Pedro. L'ouverture du trafic à destination du Mali (ciment et blé) et l'installation sur le domaine portuaire d'une deuxième cimenterie (CIMAF) en novembre 2017, viennent 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, portant à 1 024 912 tonnes l'ensemble du trafic import en 2018. Ces performances permettent de réduire l'hégémonie des exportations (80 % contre 20 % auparavant et 66,6 % d'export contre 33,4 % d'import en 2018). Elles permettent surtout au trafic origine-destination d'atteindre pour les premiers deux millions de tonnes (2 565 303 tonnes en 2016), 3 066 989 tonnes en 2018 et 5 275 598 tonnes en 2021.

2-Le renforcement du partenariat public-privé à travers la concession du terminal à conteneurs, une stratégie fructueuse

Après l'externalisation des activités de manutention au secteur privé, celles de remorquage et de pilotage au groupe BOLUDA, l'autorité portuaire de San Pedro renforce davantage sa coopération avec le privé par la mise en concession du terminal à conteneurs à l'armateur MSC le 18 Septembre 2008. Cette coopération permet un partage des charges pour une plus grande

efficacité dans les opérations portuaires. Le concessionnaire a investi dans la modernisation des équipements de manutention à travers l'acquisition de grues mobiles (au nombre de sept depuis février 2021). Il a surtout développé un nouveau trafic (le transbordement) qui a connu un essor fulgurant (de 2 260 tonnes en 2009 à 3 105 474 tonnes en 2014). L'apparition de ce trafic marque le début d'une nouvelle ère dans les activités portuaires. Il révolutionne l'ensemble du trafic portuaire en apportant une modification dans sa structure et surtout en permettant au port d'enregistrer des performances exceptionnelles (Figure 5).

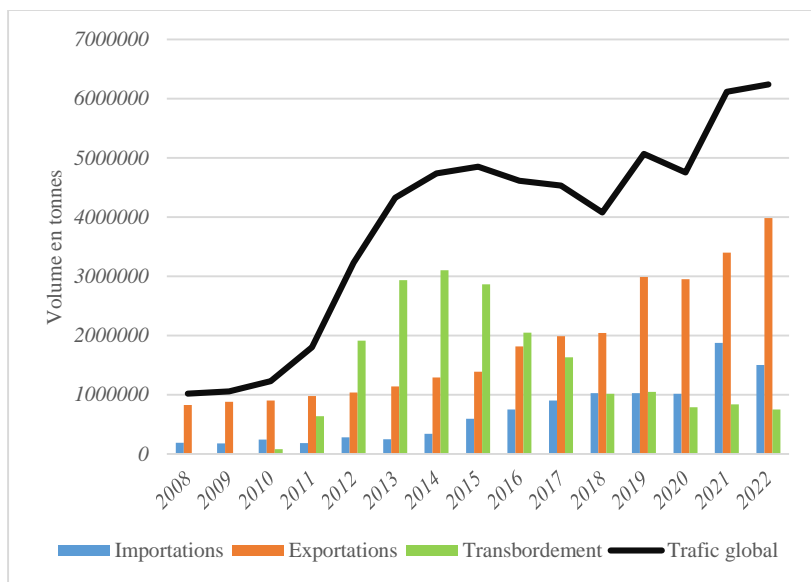


Figure 5 : Évolution comparée de la structure du trafic de marchandises au port de San Pedro, *Source : Statistiques annuelles et rapport annuel PASP de 2008 à 2022.*

A la faveur du transbordement, le trafic global du port qui stagnait en dessous de 2 millions de tonnes annuellement a franchi pour la première fois cette barre en 2012, soit quatre ans

seulement après la signature du contrat de concession. En effet, le port enregistre un taux record de 79 % d'augmentation de son trafic entre 2011 et 2012 passant de 1 805 136 tonnes à 3 230 398 tonnes. Le trafic s'est maintenu en hausse pour atteindre 4 737 779 tonnes en 2014, 5 065 685 tonnes en 2019 et 6 241 503 tonnes en 2022. Entre 2012 et 2015, le transbordement a représenté entre 59 % et 68 % du trafic global. En outre, il impacte positivement le débit global de conteneurs. Après des débuts timides dans ce secteur, le port de San Pedro approche les étendards mondiaux depuis 2012 avec des taux de conteneurisation supérieur à 80 % (Tableau 3).

Tableau 3 : Évolution du taux de conteneurisation et de marchandises en vrac au port de San Pedro

Années	Débit total de conteneurs	Tonnage conteneurisé	Tonnage de marchandises	Taux de conteneurisation
2009	66 895	550 520	1 058 693	52 %
2010	77 730	639 937	1 231 949	52 %
2011	118 071	1 190 136	1 805 136	66 %
2012	246 187	2 636 622	3 230 398	82 %
2013	333 334	3 716 453	4 325 665	86 %
2014	336 767	4 067 200	4 737 779	86 %
2015	286 516	4 062 316	4 851 390	84 %
2016	250 103	3 709 973	4 612 105	80 %
2017	244 045	3 292 549	4 530 649	73 %
2018	249 972	2 775 847	4 081 163	68 %
2019	263 819	3 006 588	5 065 685	59 %
2020	219 368	2 597 182	4 755 833	55 %
2021	255 104	2 837 250	6 114 810	46 %
2022	242 679	2 873 476	6 241 503	46 %

Source : *Statistiques annuelles et rapport annuel PASP de 2009 à 2022*

Le trafic au port de San Pedro était jusqu'en 1979 uniquement conditionné en vrac. La conteneurisation de marchandises est

demeurée à un taux inférieur à 50 % durant près de 30 ans. Des volumes nuls de marchandises conteneurisées ont été enregistrés entre 1998 et 2000. Toutefois, depuis le démarrage des activités du terminal à conteneurs de San Pedro, le trafic de marchandises en transbordement impacte positivement le débit global de conteneurs avec plus de la moitié du débit annuel de conteneurs. En 2014, le débit global de conteneurs enregistré est de 336 767 EVP contre 333 334 EVP en 2013. Quant au trafic de marchandises conteneurisées, il se situe à 4 067 200 tonnes sur un total de 4 737 779 tonnes de marchandises traitées par le port, soit un taux de conteneurisation de 86 %. La croissance du trafic conteneurisé est tiré vers le haut par le transbordement qui a représenté de 2012 à 2016 plus de 59 % du débit total de conteneurs contre 31 % et 30 % respectivement pour les entrées et sorties de conteneurs. Par ailleurs, l'activité de transbordement redynamise le trafic navires. Jusqu'en 1997, les escales navires étaient en générale sur une tendance à la baisse. De 923 escales à l'ouverture, le nombre moyen d'escales s'établit à 800 navires par an en 1980. La décennie suivante, il chute en moyenne 40 navires par an avec un total annuel oscillant entre 600 et 500 navires. De 1990 à 1997, les escales navires baissent et tanguent dans les 400 navires. Après une légère hausse en 1998 et 1999 aux cours desquelles ils enregistrent respectivement 523 et 563 navires, le trafic navire enregistre son pire bilan. En effet, de 2002 à 2011 la desserte maritime du port de San Pedro n'est assurée que par 300 navires en moyenne. Cependant, à partir de 2012, les armateurs font à nouveau confiance au port de San Pedro. Ce qui se traduit par un regain des escales navires avec une hégémonie des porte-conteneurs au détriment des conventionnels car la tendance est à la conteneurisation notamment par le biais du transbordement.

La figure 6 présente l'évolution et la structure des escales navires au port de San Pedro.

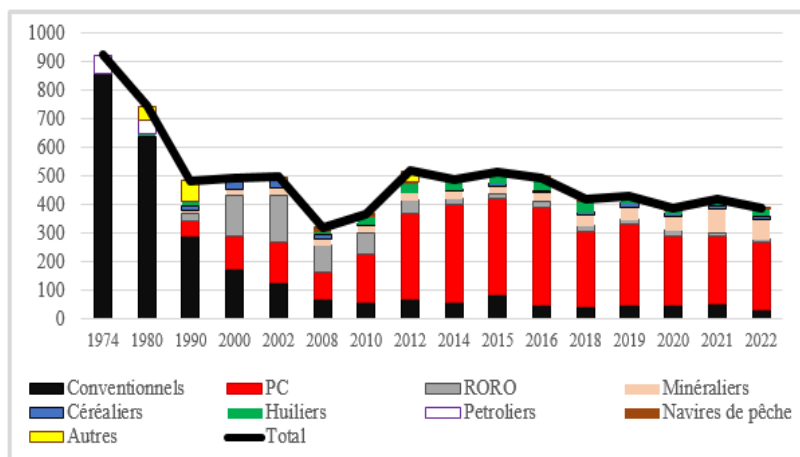


Figure 6: Evolution et structure des escales navires au port de San Pedro, *source : statistiques annuelles PASP de 1974 à 2022*

Depuis 2012, les escales navires entament une nouvelle dynamique. Le taux de fréquentation annuel a atteint et franchi la barre des 500 navires alors qu'il était resté inférieur à 400 navires par an depuis 2004. La longue période d'instabilité politique qu'a traversée la Côte d'Ivoire depuis 2002 (la crise militaro-politique suivie de la crise post-électorale de 2011), a été préjudiciable pour les ports ivoiriens. Ces derniers ont vu leur taux de fréquentation baissé, occasionnant des pertes de trafic au profit des autres ports de la sous-région ouest africaine. Cependant, le retour à la stabilité conjuguée à l'arrivée de l'armateur MSC dans le second port ivoirien, ont relevé le nombre des escales dans ledit port. Il pourrait s'améliorer

davantage avec les investissements prévus pour l'extension et la modernisation des infrastructures portuaires.

La concession du terminal à conteneurs a aussi permis une réduction des charges de l'autorité portuaire qui se consacre résolument à faire la promotion de sa plateforme. Cette opération a également permis d'acquérir une grue et un scanner mobile pour la célérité des opérations de manutention et de dédouanement des marchandises. Elle a par ailleurs consacré son temps à consolider l'organisation structurelle, fonctionnelle et opérationnelle du port par l'amélioration de l'environnement et du cadre de travail à travers la mise en conformité du port au code ISPS ; l'optimisation de la gestion et le développement des ressources humaines (redimensionnement et rajeunissement des agents) ; l'amélioration des procédures administratives et douanières de transit de marchandises avec l'aide des outils de gestion (ERP, SYDAM, GUCE) en interaction avec les systèmes privatifs des opérateurs de la place portuaire ; l'amélioration de la notoriété du port ; l'amélioration des infrastructures et superstructures du port (pavement des terre-pleins, construction d'un parking FED, le bitumage des voiries intérieures du port, aménagements d'espace pour la réalisation d'entrepôts privés, le renforcement des ouvrages d'accès et d'accostage du port).

3-La consolidation, la diversification et le développement des échanges avec les partenaires commerciaux

Dans sa quête de compétitivité et de positionnement international, le port de San Pedro multiplie ses relations diplomatiques et commerciales tant en Afrique que sur les autres continents. Cela se traduit par son adhésion à l'Organisation Maritime Internationale (OMI), à l'Association Internationale des Ports et rares (IAPH), à la Conférence Ministérielle des États

de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (CMEAOC), à l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC). Le port de San Pedro est également membre du réseau mondial du port d'Anvers en qualité de partenaire privilégié en Afrique. Ce statut fait suite à la signature d'accord de partenariat depuis 2011 avec le Port of Antwerp International (PAI) qui est une filiale internationale de l'autorité portuaire d'Anvers (deuxième port européen en termes de volume de marchandises traitées et de qualité de services offerts). Le port de San Pedro raffermi ses liens de coopérations par la signature de nouveaux accords de coopération dans le domaine maritime et portuaire avec le port d'Amsterdam (Pays-Bas) et le port de Douala (Cameroun). Ces coopérations permettent au port de San Pedro de bénéficier de stratégies nouvelles de développement, de se doter d'équipements modernes et de financement pour la réalisation de ses projets de développement. En témoigne, la conquête de nouveaux partenaires commerciaux en Amérique, en Océanie et surtout en Asie grâce à son adhésion à l'organisation maritime internationale.

A l'instar des autres ports ouest-africains, San Pedro est desservi par les leaders mondiaux en armements (le danois MAERSK, l'italo-suisse MSC, le français CMA CGM) qui utilisent des services le reliant aux grandes régions géographiques du monde. Il est par ailleurs utilisé par MSC (1^{er} armateur mondial) comme hub de transbordement. Ce qui entraîne une forte fréquentation du port par des navires à partir de 2012 d'où une croissance du trafic portuaire (trafics navires, marchandises, conteneurs). D'autres armateurs de taille modeste jettent également l'ancre dans le bassin d'eau du port de San Pedro. Ce sont GRIMALDI, MOL, OTAL, HAPAG LLOYD etc. On note aussi une mutation au niveau des partenaires commerciaux notamment en termes de volumes échangés. Si l'Europe est restée le principal partenaire, en revanche son hégémonie est de plus en plus contestée par la montée en puissance des partenaires asiatiques, nord-

américains, ouest et nord-africains. Jusqu'en 2001, la répartition du trafic global de marchandises du port de San Pedro était en faveur de l'Europe, suivie par l'Amérique et l'Afrique (Boulon A, 2005, p59). Cette tendance est restée inchangée jusqu'en 2008. Cependant à partir de 2009, des bouleversements sont intervenus dans la hiérarchisation des partenaires commerciaux du port en termes de volumes de marchandises échangés. La figure 7 présente la répartition du trafic global du port de San Pedro par continent.

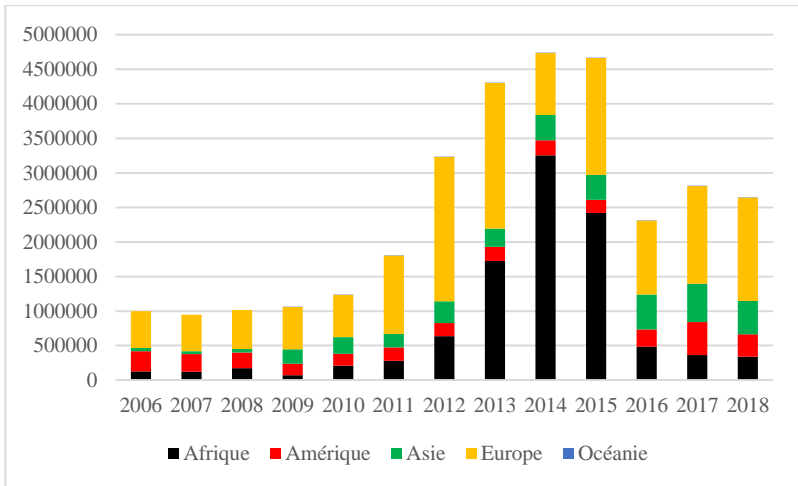


Figure 7 : Répartition du trafic global du port de San Pedro par continent de 2006 à 2018, *source : statistiques annuelles PASP de 2006 à 2018.*

L'Europe demeure le principal partenaire commercial mais a perdu momentanément cette position au profit de l'Afrique durant les années 2014 et 2015. En effet, le développement du transbordement a permis au continent africain d'accroître très significativement ses tonnages au cours de ces dernières années.

L'autre véritable mutation est le développement des échanges avec le continent asiatique. Les volumes échangés entre San Pedro et les ports de l'Asie ont enregistré une croissance exponentielle de 1 074 % entre 2006 et 2017 en passant de 47 208 tonnes à 554 320 tonnes. Ces performances modifient le classement des partenaires commerciaux du port. Hormis en 2014 et 2015 où l'Afrique a surclassé l'Europe, la répartition des partenaires du port par continent de 2010 à 2018, place l'Europe en tête de lice. Ce sont en moyenne 1 245 973 tonnes de marchandises qui sont échangées annuellement entre le port de San Pedro et les ports Européens. Cela représente 46 % des tonnages globaux manipulés du port sur la période. L'Europe est suivie par l'Afrique (32 %), l'Asie (13 %) et l'Amérique (9 %). Les échanges avec ces continents se chiffrent en moyenne à 875 285 tonnes par an pour l'Afrique, 349 104 tonnes pour l'Asie, 238 210 tonnes pour l'Amérique et 2 335 tonnes pour l'Océanie. Le continent américain a perdu sa place de dauphin au profit de l'Afrique puis de l'Asie. Cette perte est consécutive à la baisse de ses trafics (de 295 228 tonnes en 2006 à 169 207 tonnes en 2010). Malgré le regain de trafics à partir de 2016 (250 589 tonnes en 2016 ; 478 980 tonnes en 2017 et 324 500 tonnes en 2018), l'Amérique reste derrière l'Europe, l'Asie et l'Afrique.

Les exportations du port de San Pedro sont principalement destinées aux anciennes puissances colonisatrices à savoir les pays européens dans leur ensemble. La figure 8 présente la répartition du trafic export par continent.

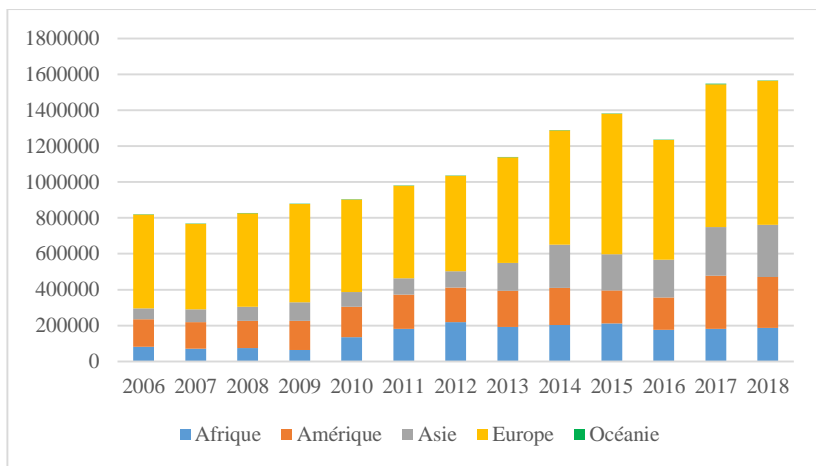


Figure 8 : Répartition des exportations de marchandises du port de San Pedro par continent, *source : statistiques annuelles PASP 2006-2018*

Les exportations étaient avant 2005 orientées vers l'Europe (70,53 %), l'Amérique (14,75 %), l'Afrique (8,11 %), l'Asie (6,43 %) et l'Océanie (0,18 %). De 2006 à 2018, la part de l'Europe baisse à 52 % au profit de l'Amérique (16,9 %), l'Afrique (14,3 %), l'Asie (14,2 %) et l'Océanie (2,6 %). La répartition des exportations par produits confirme le leadership de l'Europe. Elle capte 66,8 % du cacao et dérivés, 65, % des fèves de cacao, 71 % de masse de cacao, 66,5 % de tourteau et 99,9 % de chocolat masse. Concernant le caoutchouc, 56 % sont exportés vers l'Europe notamment en Allemagne, en Espagne et en France. Toutefois, la Malaisie en est la principale importatrice avec en moyenne 36 170 tonnes par an, soit 21,5 % du volume global de caoutchouc exporté. Elle fait de l'Asie (30,6 %) la deuxième destination du caoutchouc du port de San Pedro. En outre, l'Europe est la première destination des exportations de bois avec en moyenne 401 775 tonnes annuellement soit 39 % du volume global. Cependant, le Sénégal à lui seul représente 30

% du volume global et 90 % de la part du continent africain. Il est le premier pays importateur. Ses importations sont composées de bois débités où il représente près de 60 % des exportations de ce produit. L'arrêt des exportations de bois en grumes par les autorités ivoiriennes depuis 2016 a fait baisser la part de l'Asie dans le trafic du bois. En effet, le marché asiatique accueille 99 % des exportations du bois en grumes principalement en direction de l'Inde qui absorbe à lui seul 89 % du trafic de ce produit. L'Asie est après l'Europe et l'Afrique le troisième principal importateur de bois. Pour la noix de cajou et le coton, l'hégémonie de l'Asie est incontestable. Elle absorbe respectivement 96 % et 90 % des exportations de ces produits. Le coton est principalement orienté vers le Bangladesh (26 %), la Malaisie (21,8 %), le Vietnam (13 %), l'Inde et la Chine avec 7 % chacun. Le Vietnam absorbant 67 % des exportations de noix de cajou, en constitue la principale destination. Il est suivi de l'Inde (21 %) et du Singapour (6 %). L'Afrique est la principale destination des exportations de l'huile de palme. Elle absorbe 90,1 % des expéditions de ce produit dont 68,5 % à destination du port d'Abidjan qui représente par ailleurs le premier port importateur. Elle se positionne également comme la première importatrice du café en grain exporté par le port de San Pedro avec 62 % de la part totale dont 60 % pour la seule Algérie (1^{re} destination).

Si au niveau des exportations, l'Europe est demeurée le principal partenaire, en revanche, sa hiérarchie est contestée quant aux importations. La figure 9 présente la répartition du trafic import de San Pedro selon les zones de provenance.

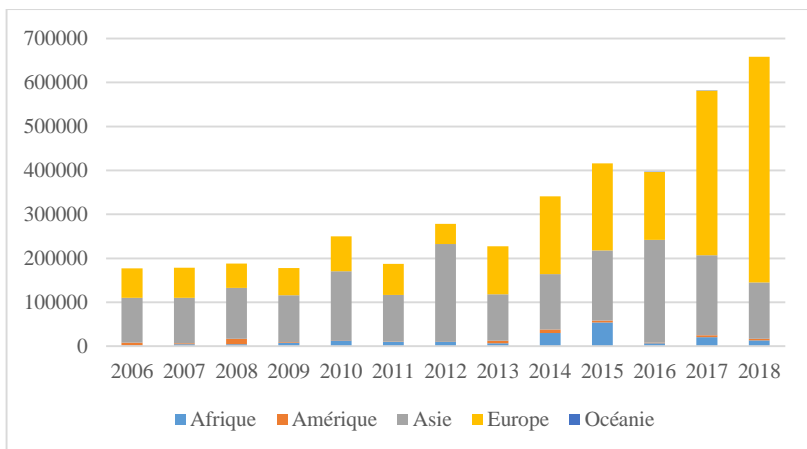


Figure 9 : Répartition des importations de marchandises du port de San Pedro par continent, *Source : statistiques annuelles PASP 2006-2018*

La place de leader dans l'origine des importations du port de San Pedro se dispute entre l'Europe et l'Asie. Contrairement à la période 1997-2001 où l'Europe était en tête, la période 2001-2004 enregistre l'Asie comme principal origine des importations de marchandises du port de San Pedro (Boulon, 2005). Durant la période 2006-2008, l'Asie perd cette position au détriment de l'Europe qui la rend ensuite au cours des quatre années suivantes. Cependant, de 2013 à 2018, le continent européen redevient le premier fournisseur de marchandises au port de San Pedro. Sur la période 2006-2018, les volumes de marchandises provenant de l'Europe et de l'Asie sont en hausse. Ceux de l'Europe sont passés de 82 925 tonnes à 513 264 tonnes contre 27 900 tonnes à 128 674 tonnes pour l'Asie. Cela correspond à des hausses respectives de 519 % et 361 %. Sur la période 2009-2018, ces deux continents représentent 93,3 % des marchandises totales importées par le San Pedro dont 50,3 % pour l'Europe et 43 % pour l'Asie. Les autres continents (Afrique, Amérique et

Océanie) alimentent très faiblement San Pedro. Ils contribuent à moins de 7 % des importations du port dont 5 % pour l'Afrique et 1 % pour l'Amérique. Les volumes de marchandises provenant du continent africain n'ont pas connu de réelles évolutions. Hormis en 2014 et 2015 avec respectivement 30 244 tonnes et 53 764 tonnes, leurs tonnages sont restés inférieurs à 25 000 tonnes par an. Quant aux importations de produits américains, elles sont en baisse (de 53 845 tonnes en 2006 à 3 690 tonnes en 2018).

De façon structurelle, des différences existent selon la nature des produits. L'Europe fournit

47 % des produits alimentaires et 45,2 % des produits cimentiers contre respectivement 41,4 % et 52,2 % qui proviennent de l'Asie. Le riz provient à 97 % de l'Asie dont 39 % du Pakistan, 21,7 % de l'Inde, 11,3 % de la Thaïlande, 10,9 % de Singapour, 6,8 % du Vietnam et 5,4 % de la Chine. Le blé par contre est à 82 % originaire de la France. Quant à l'engrais, il provient à 64 % de l'Europe principalement de la Lituanie et de la Russie. En outre, 96 % du laitier et 27 % du clinker proviennent du Japon. Le ciment importé provient seulement de l'Espagne et du Portugal. Idem pour le gypse importé de l'Espagne et du Japon. L'Afrique fournit principalement des poissons congelés (80 %), de l'engrais (17 %), de la viande fraîche, du clinker, des emballages. L'Amérique alimente San Pedro en clinker, blé, farine, riz, des engrais, de la viande fraîche.

Le transbordement, qui s'effectuait exclusivement entre l'Europe et l'Afrique, implique depuis 2016 d'autres continents à savoir l'Asie, l'Amérique et l'Océanie. Les performances réalisées par le port de San Pedro lui ont permis d'améliorer sa notoriété et sa position concurrentielle dans la côte ouest-africaine. Manipulant depuis 2013 des volumes de marchandises avoisinant 5 millions de tonnes, San Pedro quitte ainsi la classe des ports comme Nouadhibou, Enapor, Lobito, Guinée Bissau, Malabo et port gentil, qui enregistrent moins de 2 millions de

tonnes par an. Il se hisse désormais en termes de volumes de trafics dans la catégorie des ports comme Nouakchott, Takoradi. Par ailleurs, dans les trafics de transbordement et de conteneurs, San Pedro rivalise fortement avec les géants sous-régionaux que sont Abidjan, Dakar, Lagos, Lomé, Onne, Cotonou, Tema. La dynamique positive dans laquelle baigne le port de San Pedro depuis le début de la décennie 2010, s'améliorera davantage avec la mise en œuvre des projets d'extension, de plateforme logistique, de connexion routière et ferroviaire.

Discussion

Les autorités portuaires de San Pedro se servent de l'amélioration progressive des liaisons routières et de la fluidité du transport dans l'arrière-pays (bitumage et réaménagement des voies, réduction des barrages routiers) pour inciter les opérateurs de ces régions à faire transiter davantage leurs marchandises par le port de San Pedro. Ces actions permettent à San Pedro de relancer ses activités en glanant des trafics perdus ou qui lui échappaient. Cela concourt vers une exploitation optimale des immenses richesses démographiques, agro-industrielles et minières de son arrière-pays. En revanche, pour un développement durable de ses activités, San Pedro devra étendre davantage son aire d'attraction par l'intégration d'un réseau ferroviaire et de plateformes logistiques dans sa stratégie de desserte de l'arrière-pays. En effet, la nécessité d'établir les connexions avec un réseau routier développé, un réseau de chemin de fer ou des plateformes logistiques ne peut que renforcer l'attrait d'un port africain par rapport à un autre (E. Matz, 2017, p3). Aujourd'hui, les développements portuaires en Afrique intègrent partout la dimension ferroviaire (P. Claes, 2017, p13). Centrés sur la desserte portuaire, différents services sont progressivement constitués, valorisant l'utilisation du mode de transport ferroviaire considéré comme outil d'un

élargissement des aires de marché potentielles (J. Debrie, 2004, p14). Dans un second temps, les effets positifs de la coopération entre le privé et le public dans le domaine portuaire, sont relatés par la CNCUED (2003, p23.) qui révèle « qu’avec l’ouverture des opérations aux partenaires privés, des ports comme Djibouti, Maputo, Buenos Aires, Panama, notamment ont affiché 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 ». Parlant du port de Lomé et de son avant-pays, Y. M. Kombaté, (2011, p213.), affirme que « les facilitations accordées aux chargeurs et aux opérateurs portuaires pour leurs installations contribuent inéluctablement à la redynamisation du port de Lomé ». En outre, la plupart des ports africains ayant consenti ces investissements ont pu rattraper leurs retards en quelques années, tant au niveau des normes internationales pour améliorer la productivité que de leur rentabilité et de leur compétitivité (E. Matz, 2017, p3), par la modernisation des équipements et des infrastructures, permise par l’intervention du secteur privé dans les investissements (G. Meyer, 2017, p22). Selon Ocean Shipping Consultants, Ltd, 2008, « en Afrique du Sud et au Kenya, les secteurs privés et publics ont beaucoup investi dans des matériels modernes qui leur procurent des gains considérables de productivité ». Au niveau de l’avant-pays, la stratégie opérée est celle de la diversification de ses partenaires commerciaux en réduisant le monopole du vieux continent. A travers cette stratégie, San Pedro s’inscrit davantage dans la mondialisation et le basculement des flux vers d’autres régions géographiques. En effet, il y a 20 ans, l’Europe tenait une place

largement dominante en tant que destination privilégiée des importations et des exportations africaines ; aujourd'hui, l'Asie l'a supplantée (sans pour autant la faire disparaître) en amenant le commerce extérieur des marchandises conteneurisées du continent africain à 40 % en direction de l'Europe (en moyenne), contre 60 % vers l'Asie, variant selon les ports (G. Meyer, 2017, p23).

Conclusion

L'étude révèle que la redynamisation des activités maritimes et portuaires à San Pedro résulte des mutations intervenues dans le port et ses aires d'influence (arrière-pays et avant-pays).

Dans l'arrière-pays, le dynamisme démographique, agro-industriel et minier conjugué au développement d'un réseau routier, ont été des facteurs indéniables dans la relance des activités du port de San Pedro. Fort de ces potentialités, l'autorité portuaire mène une politique par filière en organisant des missions commerciales auprès des chargeurs de l'hinterland. Elles se soldent par une relance du trafic origine-destination. Ces performances à l'actif à la fois des exportations et des importations résultent de l'installation de nouveaux importateurs (CIMAF, SOPRAC), la réalisation des grands travaux dans l'immédiat arrière-pays. Quant aux exportations, leur dynamisme résulte de la captation de trafics jadis perdus (coton, noix de cajou) conjuguée à la naissance de nouveaux trafics (nickel et manganèse), la consolidation et le développement des trafics traditionnels (cacao, caoutchouc, huile de palme). 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.

Sur le domaine portuaire, l'autorité a opéré des réformes institutionnelles, structurelles, logistiques et infrastructurelles aux effets très probants. Elles se sont matérialisées par le renforcement du partenariat public-privé à travers l'externalisation des activités de pilotage et de remorquage au groupe BOLUDA, la privatisation de l'activité de manutention et surtout la concession du terminal à conteneurs à MSC à partir de 2009. Cette coopération permet un partage des charges pour une plus grande efficacité dans les opérations portuaires. Le concessionnaire a investi dans la modernisation des équipements de manutention. Il a surtout développé un nouveau trafic (le transbordement) qui a connu un essor fulgurant (de 2 260 tonnes en 2009 à 3 105 474 tonnes en 2014) et qui a redynamisé l'ensemble du trafic portuaire.

Dans l'avant-pays, le port de San Pedro s'ouvre davantage au monde en multipliant ses relations diplomatiques et commerciales tant en Afrique que dans les autres continents. Ces coopérations ont permis au port de San Pedro d'être desservi par les plus grands armateurs mondiaux (MAERSK, MSC, CMA CGM, GRIMALDI HAPAG LLOYD etc.) et de conquérir de nouveaux partenaires commerciaux en Amérique, en Océanie et surtout en Asie. Ces partenaires accroissent de plus en plus leurs échanges avec San Pedro. Cela contribue à diversifier davantage les partenaires commerciaux du port en termes de volumes échangés et d'atténuer l'hégémonie de l'Europe dans les échanges commerciaux de San Pedro.

Ces mutations intervenues dans les trois espaces du triptyque portuaire de San Pedro sont les facteurs responsables de la nouvelle dynamique positive dont jouissent ses activités. Elles améliorent depuis 2012 sa notoriété et sa position concurrentielle dans la range des ports ouest et centre-africains.

Une telle position se bonifiera davantage avec la réalisation des projets entrepris sur le domaine portuaire (projets d'extension du port et de modernisation des équipements), et dans l'arrière-pays (plateformes logistiques à Daloa et Odienné, connexion ferroviaire et routière avec les régions nationales et des pays limitrophes).

Bibliographie

Adou S.G., Silue K., Kablan N.H.J. (2018). Impact des infrastructures portuaires sur la dynamique des activités : Cas de SAN PEDRO. L'Afrique maritime : réalités et perspectives, *revue espace géographique et société marocaine* n°24-25 Novembre 2018, Maroc, pp329-341.

<https://revues.imist.ma/index.php/EGSM/article/view/14190/7859>

Boulon A. (2005). Incidence de la crise politico-militaire sur les activités du port de San-Pedro, mémoire de maîtrise, université de cocody-Abidjan, Côte d'Ivoire, 159 p.

Claes P. (2017). La maîtrise de l'hinterland, clé de voûte du versant terrestre. Le secteur portuaire en Afrique : plein cap sur le développement. *SP&D La Revue N°26 de PROPARCO Groupe AFD*; Mars-Avril-Mai 2017, France, pp 10-13.

<https://www.proparco.fr/fr/article/La-maitrise-de-l-hinterland-clé-de-voûte-du-versant-terrestre.pdf>

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

<https://hubrural.org/Reformes-et-place-du-secteur-privé.html?lang=fr.pdf>

Dago L.F. (2018). La redynamisation des ports ivoiriens. L'Afrique maritime : réalités et perspectives, *revue espace géographique et société marocaine*, n°24-25 Novembre 2018, Maroc, pp247-262.

<https://revues.imist.ma/index.php/EGSM/article/view/14185/78>
55

Debrie J. (2004). Acteurs et pratiques spatiales des dessertes terrestres portuaires : axe sou réseaux européens?, Flux n°55 Janvier-Mars2004 pp. 6-16.

https://www.cairn.info/load_pdf.php?ID_ARTICLE=FLUX_055_0006&download=1

ENSEA (1998). San Pedro et son arrière-pays : Dynamisme et synergie d'une ville portuaire 3 tomes 187 p.

Kablan N.H.J. (2008). Les avant-pays des ports ivoiriens, *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, n° 1, 2008 © EDUCI, 2008, Abidjan-Côte d'Ivoire, pp 52-73.

Kablan N.H., Yro K.H. (2016). Le port de San-Pedro à l'épreuve de la croissance du trafic conteneurisé, in *Regardsuds; Deuxième numéro, septembre 2016 ISSN-2414-4150*, Abidjan-Côte d'Ivoire, pp 165-175.

<https://regardsuds.org/> Le-port-de-San-Pedro-à-l'épreuve-de-la-croissance-du-traffic-conteneurisé/

Kombate Y.M. (2011). Le port de Lomé et son avant-pays. Thèse Unique d'État Université de Lomé, Département de Géographie, Lardymes, Lomé, 401 p.

Loukou F.A. (1991). Étude contributive à la redynamisation du port de San-Pedro, mémoire de maîtrise, université de cocody-Abidjan, Côte d'Ivoire, 206 p.

Matz E. (2017). Des outils juridiques au service du développement des ports africains. Le secteur portuaire en Afrique : plein cap sur le développement. *SP&D La Revue N°26 de PROPARCO Groupe AFD*; Mars-Avril-Mai 2017, France, p 3.

<https://www.proparco.fr/fr/article/des-outils-juridiques-au-service-du-développement-des-ports-africains.pdf>

Meyer G. (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.

<https://www.proparco.fr/fr/article/linsertion-des-ports-africains-dans-les-flux-mondiaux-atouts-et-faiblesses.PDF>

Océan Shipping Consultants Ltd. (2008). *Diagnostics des infrastructures nationales en Afrique Au-delà des goulots d'étranglement : les ports en Afrique subsaharienne*, Banque mondiale, Guildford, 11 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, 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, 2013. *Rapport d'activités annuel 2013*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro 41 p.

PASP, 2014. *Rapport d'activités annuel 2014*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro 31 p.

PASP, 2015. *Rapport d'activités annuel 2015*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro 34 p.

PASP, 2016. *Rapport d'activités annuel 2016*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro 32 p.

PASP, 2017. *Rapport d'activités annuel 2017*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro 32 p.

PASP, 2018. *Rapport d'activités annuel 2018*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro 32 p.

PASP, 2020. *Rapport d'activités annuel 2018*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro 29 p.

PASP, 2021. *Rapport d'activités annuel 2018*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro 37 p.

PASP, 2022. *Rapport d'activités annuel 2018*, Port Autonome de San Pedro, San Pedro 47 p.

Tapé B.J. (2004). Économie maritime et portuaire de la côte d'Ivoire, étude géographique, thèse de troisième cycle, Doctorat d'État, université de Cocody, Abidjan, 3 tomes, 876 p.

Yro K.H. (2009). Relations ville port : cas de San-Pedro, mémoire de maîtrise, Université de Cocody, IGT, Abidjan-Côte d'Ivoire, pp 36-90.