



REUTERS/SAVOIR-AGF

Pour le moment, le trafic de San Pedro repose à 60 % sur l'exportation de cacao.

PORTS Et si le concurrent d'Abidjan était ivoirien ?

EN CE 18 MARS 2009, les équipes du port de San Pedro, à l'ouest de la Côte d'Ivoire, ne cachent pas leur fierté. Diego Aponté, l'un des hommes les plus puissants du transport maritime mondial, est venu rencontrer Laurent Gbagbo. Le président du groupe MSC (Mediterranean Shipping Company), deuxième armateur mondial pour le transport en conteneurs, a tenu à exposer en personne ses ambitions pour le port de San Pedro au chef de l'État ivoirien. Depuis la fin de 2008, le groupe suisse tient en effet entre ses mains

l'avenir du deuxième port du pays, une petite structure à l'échelle africaine, mais un poumon économique pour l'ouest de la Côte d'Ivoire, voire pour le pays tout entier.

C'est en effet ici, à quelque 400 km de la capitale économique, Abidjan, que sont chargées chaque année les centaines de milliers de tonnes de cacao que la Côte d'Ivoire, premier producteur mondial, exporte vers l'Europe et les États-Unis, où il y sera transformé en produits chocolatés. Si MSC tient l'avenir du port, c'est parce qu'il s'est engagé à y construire un

terminal à conteneurs offrant 1 kilomètre de quai, donnant à San Pedro la possibilité de changer singulièrement de dimension. À Abidjan, Diego Aponté a parlé d'investissements avoisinant les 50 millions d'euros actuellement, et qui devraient atteindre les 200 à 250 millions d'euros dans les quatre ans à venir. Une manne considérable alors que le trafic maritime, notamment en conteneurs, recule très fortement depuis quelques mois.

L'idée de la direction du port de San Pedro, menée par Désiré Dallo, son directeur général, est simple. Aujourd'hui, le port, créé en 1972, est pour l'essentiel dédié aux matières agricoles (cacao, bois, caoutchouc), et son trafic dépend à 60 % du cacao. Il faut le transformer en port à conteneurs destiné à desservir à la fois l'intérieur du pays, mais aussi – en améliorant le réseau de transport terrestre – les pays proches, la Guinée, le Liberia et le Mali. L'objectif est de multiplier par plus de trois le trafic conteneurs, actuellement de 60 000 « boîtes » environ par an. Irréaliste ?

Pas vraiment, si l'on prend en compte le trafic actuel : environ 1 million de tonnes de marchandises passent par San Pedro, le tirant d'eau est élevé (près de 12 mètres), permettant à des porte-conteneurs de bonne taille d'accéder aux futurs quais, une grande partie de la zone portuaire est encore inutilisée et il n'y a pas réellement de port concurrent dans cette région avant plusieurs centaines de kilomètres.

Seule incertitude : les premiers armateurs mondiaux, autant Maersk et CMA-OGM que MSC, ont annoncé leur volonté de réduire leurs coûts, notamment en revoyant certains projets et rationalisant leurs lignes. Que devient San Pedro dans ce schéma, face à la multitude d'autres projets de créations de ports à conteneurs dans le golfe de Guinée, comme Malabo (Guinée équatoriale) ou Pointe-Noire (Congo) ? ■