



**LIVRE BLANC DE LA RELANCE
ET DU DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS
DU PORT DE SAN PEDRO**

04 Décembre 2007



République de Côte d'Ivoire



Port Autonome de San

04 Décembre 2007

SOMMAIRE

I. INTRODUCTION	11
II. LE PORT DE SAN PEDRO ET SON HINTERLAND	14
II.1. Le projet initial	
II.2. Le port de San Pedro aujourd'hui	
II.2.1. Les infrastructures	
a) Le Port de Commerce	
b) Le Port de Pêche	
II.2.2. Le trafic	
II.2.3. L'Autorité portuaire	
II.2.4. L'hinterland du port de San Pedro	
III. LE DÉVELOPPEMENT DU PORT DE SAN PEDRO ET DE SON HINTERLAND : VISION STRATÉGIQUE À MOYEN ET LONG TERME	21
III.1. Renforcer la vocation de pôle pour le développement de la région Ouest de la Côte d'Ivoire	
III.2. Faire du Port de San Pedro, un hub sous-régional compétitif	
III.3. Promouvoir le développement intégré du port et de son Hinterland	
IV. LES CONTRAINTES AU DÉVELOPPEMENT DU PORT DE SAN PEDRO ET DE SON HINTERLAND	27
IV.1. L'environnement politique	
IV.2. Les infrastructures et équipements	
IV.3. L'exploitation portuaire	
IV.4. La Chaîne logistique	
IV.5. Le cadre juridique et fiscal	
IV.6. La coopération Villes/Port	
V. LES RECOMMANDATIONS	30



Vue aérienne du site d'origine du port de San Pedro, 1968

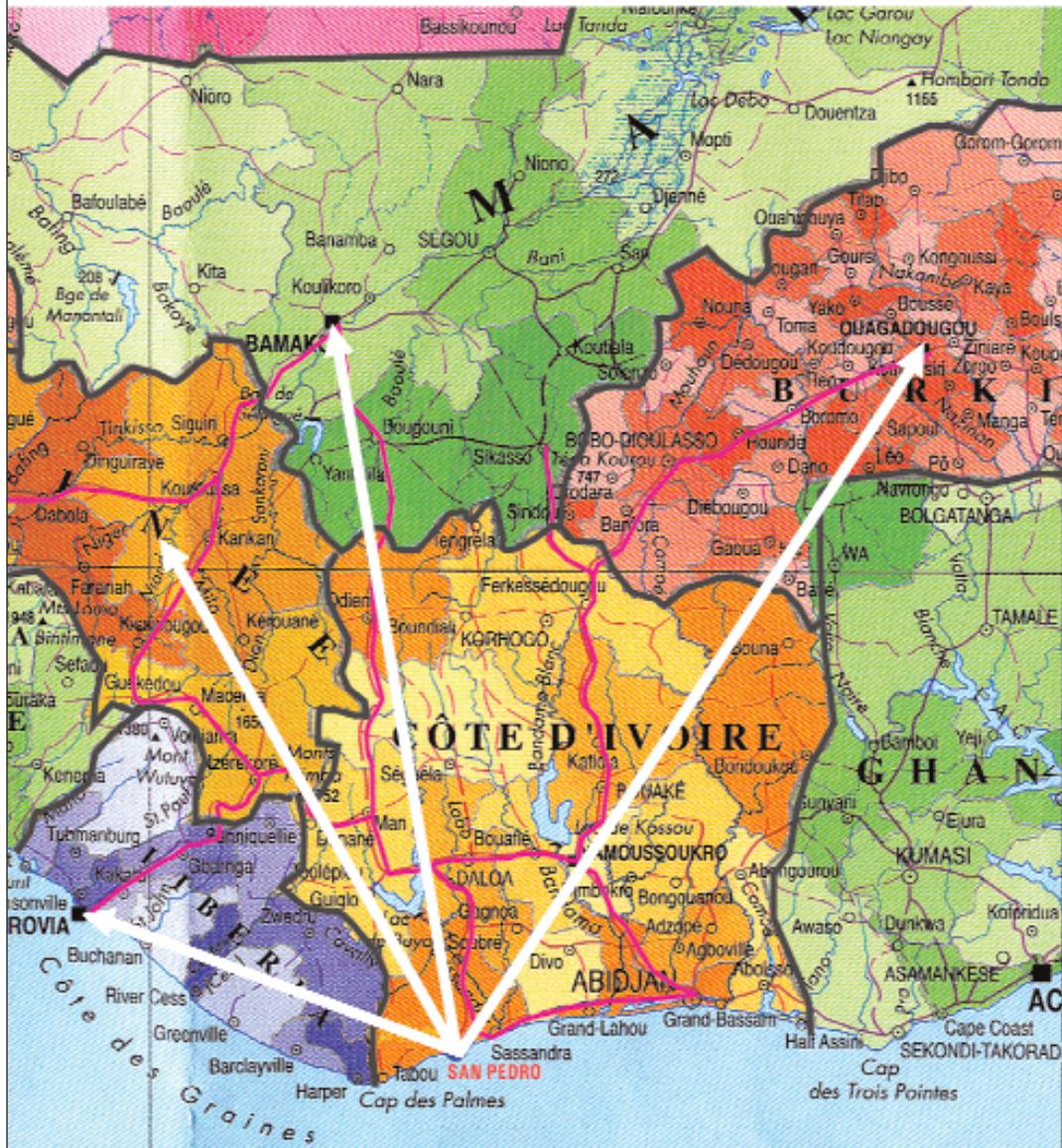


Vue aérienne du port de San Pedro, en 2004

REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE
**CARTE DES ACCES TERRESTRES
 AU PORT DE SAN PEDRO**



PORT DE SAN PADRO
HINTERLAND SOUS REGIONAL



I. INTRODUCTION

Le Port de San Pedro, premier port de la Côte d'Ivoire indépendante, est le fruit de la volonté des autorités ivoiriennes, dès le début de la décennie 60, de réduire les disparités régionales en créant un pôle de développement au Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire. Ce nouveau pôle devait promouvoir le développement de cette région et de celle de l'Ouest potentiellement riches (importantes ressources forestières, agricoles, minières, touristiques, etc.), à l'instar d'Abidjan et de son port qui ont catalysé le développement des régions du Sud et de l'Est du pays.

Le Gouvernement lança, dans cette optique, une vaste opération de développement intégré dénommée «Opération San Pedro» dont le pilotage fut confié à une structure créée à cet effet, l'ARSO (Autorité pour l'Aménagement de la Région du Sud-Ouest). Cette opération comprenait :

- la construction d'un port en eau profonde,
- la création d'une ville nouvelle,
- l'aménagement de l'arrière pays,
- la mise en place d'un réseau routier devant relier cet ensemble à l'arrière-pays.

Le port, moteur de l'«Opération San Pedro» devait ainsi fournir à la Côte d'Ivoire indépendante une infrastructure à la mesure de ses besoins et de ses ambitions économiques.

Le Président Houphouët-Boigny, lors de la commémoration du 9^{ème} anniversaire de l'indépendance de la Côte d'Ivoire, célébré à Man, résumait les objectifs de cette opération dans son message à la nation, le 06 août 1969, en ces termes : **«San Pedro, c'est pour nous l'espoir, en donnant vie à une région de fournir des emplois nouveaux, en**

nombre considérable et aussi des terres à tous ceux qui auront le souci de les mettre en valeur, de créer, en définitive, un pôle de développement qui contribuera à l'équilibre de notre économie. C'est aussi un pari raisonnable, celui de l'enthousiasme, de la foi en l'avenir, de notre volonté de doter notre pays d'une infrastructure à la mesure de nos besoins».

Cette opération a été, à bien des égards, un succès du point de vue socio-économique. En effet, petit village de pêcheurs d'environ 40 habitants avant le démarrage du projet, la population de la ville de San Pedro se situe, en 2006, à 173 494 habitants, selon les estimations de l'Institut National de la Statistique (INS). Le produit local brut¹ de San Pedro s'élève, en 2006 à 226 milliards de francs FCFA, soit environ 2,5% du produit intérieur brut national (PIB). L'activité portuaire génère environ 40 000 emplois directs et indirects.

Cependant, du fait de l'ajournement des projets de développement définis dans le cadre de l'opération San Pedro consécutif à la récession économique des années 80, le trafic du port n'a pas connu la croissance escomptée. De 850 000 T en 1972, il a atteint 1 540 000 tonnes en 1980. Ce trafic stagne aujourd'hui autour de 1 000 000 tonnes.

Il est composé essentiellement d'exportation (80%) des produits agricoles de base (café, cacao, bois et caoutchouc). Les produits cimentiers et céréalières constituent le trafic à l'importation (20%).

Ce déséquilibre structurel et le faible niveau du trafic du port de San Pedro ont fait dire au Président Laurent Gbagbo, lors de sa visite historique au Port de San Pedro, le 04 septembre 2002 : **«Je ne souhaite pas que le Port de San Pedro soit un demi port ; je veux qu'il soit un port à part entière. Je suis disposé à tout mettre en œuvre**

¹ PLB équivalent du PIB au niveau national

pour qu'il en soit ainsi.»

L'Autorité portuaire, consciente des enjeux liés à cette situation, a élaboré un premier projet d'entreprise couvrant la période 2003-2005, qui précise son ambition de «faire du Port de San Pedro un port moderne, outil de développement de la Côte d'Ivoire et moteur de l'intégration sous-régionale». La mise en œuvre de ce projet a été compromise par la crise militaro-politique intervenue en septembre 2002. Cependant, le programme de réhabilitation des infrastructures et équipements du port inscrit dans le projet d'entreprise a été réalisé à plus de 80%.

Cette ambition a été réaffirmée dans le second projet d'entreprise 2007 – 2009.

L'embellie du climat sociopolitique née de l'accord politique de Ouagadougou, signé le 04 mars 2007, ouvre de nouvelles perspectives relatives à la poursuite des objectifs de développement du port.

Trente cinq (35) ans après l'inauguration officielle du Port de San Pedro le 04 décembre 1972, l'Autorité portuaire se propose d'approfondir la réflexion, selon une approche participative, sur la problématique de la relance et du développement du Port de San Pedro, en vue d'en faire un port à part entière, conformément à la vision exprimée par le Président de la République.

Le présent document, qui examine les questions fondamentales liées à cette problématique, a été élaboré sur la base, d'une part d'études sectorielles, juridiques et fiscales commandées par le Port Autonome de San Pedro, et d'autre part des résultats du séminaire de réflexion organisé par le Port Autonome de San Pedro du 21 au 23 novembre 2007.

II. LE PORT DE SAN PEDRO ET SON HINTERLAND

Trente-cinq (35) ans après la mise en œuvre de l'opération San Pedro, le bilan est en deçà des attentes, notamment en ce qui concerne le développement du port.

II.1. Le projet initial

Les autorités politiques, en mettant en place l'opération San Pedro, avaient bien compris que l'une des composantes essentielles de la prospérité d'un port résulte du dynamisme économique de son arrière-pays.

Le programme ARSO comprenait donc les projets principaux suivants:

- développement d'une industrie forestière: transformation des grumes en produits semi-finis et finis, création d'une usine de pâte à papier;
- intensification et diversification des cultures de rente: café, cacao, palmier à huile, hévéa, cocotiers, agrumes;
- création d'une industrie lourde: exploitation du fer du mont Klahoyo, construction d'un chemin de fer minéralier, d'une unité de production de billettes de métal, d'une unité de production d'énergie, etc.
- développement d'une industrie légère: usine de gaz comprimé, cimenterie, minoterie, etc.
- implantation de diverses industries induites: conditionnement d'explosifs, raffinerie de pétrole, etc.
- développement du tourisme: aménagement de sites balnéaires, du site du mont Ménoukoué (parc national de Tai).

La réalisation de ces projets devait créer un véritable tissu industriel et commercial à San Pedro et dans l'arrière-pays du port, devant fournir, à

terme, un trafic de 15 millions de tonnes et générer des centaines de milliers d'emplois.

Sur la base de ces perspectives, un schéma directeur du Port de San Pedro, adopté par le gouvernement en 1976, prévoyait la configuration finale suivante :

- un plan d'eau de 200 hectares ;
- un linéaire de quai de dix (10) kilomètres ;
- 200 hectares de terre-pleins commerciaux ;
- 650 hectares de zone industrielle.

II.2. Le port de San Pedro aujourd'hui

II.2.1. Les infrastructures

Le Port de San Pedro s'étend sur un domaine de 2000 ha d'un seul tenant dont seulement 25 % sont occupés. La majeure partie de ce domaine est, toutefois, constituée de terres marécageuses.

Le Port de San Pedro comprend un port de commerce et un port de pêche.

a) Le Port de commerce

Il est directement ouvert sur la mer et protégé par deux jetées. Il est composé principalement d'un linéaire de quai d'environ 800 mètres d'une profondeur variant de 9 à 12 mètres, pouvant accueillir simultanément 2 à 3 navires en opération et de dix (10) hectares d'aires de stockage dont 13 800 m² de magasins couverts.

b) Le Port de pêche

Le port de pêche a été rénové en 1997 grâce à un don du Gouvernement japonais. Il comprend principalement un chenal d'accès de 300 mètres de long d'une profondeur de 4 mètres, un quai de 160 mètres de long d'une profondeur d'environ 3 mètres et divers équipements frigorifiques.

II.2.2. Le trafic

De 1972 à 1980, le trafic des marchandises au Port de San Pedro a été dominé par l'exportation de bois en grumes (90%). Le trafic import (3%) était essentiellement constitué d'hydrocarbures. Sur cette période, le trafic global a progressé de 850 000 tonnes à 1 540 000 tonnes, le niveau le plus haut atteint à ce jour.

Le trafic des marchandises s'est diversifié par l'apparition, à partir de 1983, de nouveaux produits tels que le caoutchouc, le cacao, le coton, le citron à l'exportation et les produits cimentiers, le blé et le riz, à l'importation.

De 1988 à 1997, une modification du trafic s'est opérée. Le trafic d'hydrocarbures disparaît en 1988, le cabotage maritime n'étant plus compétitif par rapport au transport routier. L'année 1995 correspond à la cessation de l'exportation du coton en raison de l'insuffisance de capacité pour faire face aux besoins de stockage liés à l'accroissement des volumes de fèves de cacao exportées. Enfin, le décret n° 95-682 du 06 septembre 1995 portant interdiction de l'exportation des bois bruts, équarris et plots, entré en vigueur en 1997, a entraîné l'augmentation de la part des produits dérivés du bois (débités, placages, etc.) dans le trafic du port et la hausse de la valeur ajoutée générée dans la filière des produits ligneux. Depuis 2006, l'importation de poissons congelés est réalisée au Port de San Pedro.

La structure du trafic du port se présente aujourd'hui comme suit :

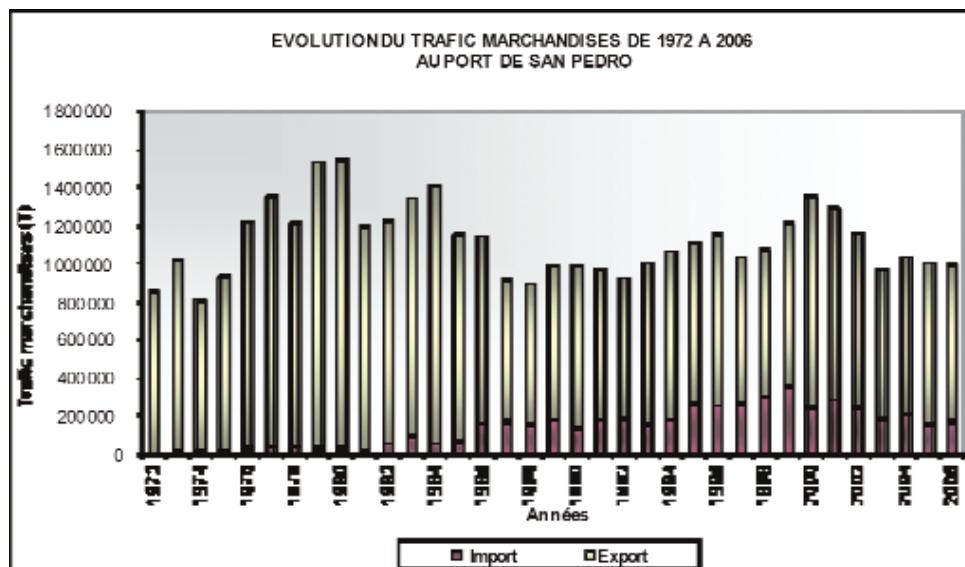
- ◆ 80 % de produits exportés dont :
 - 62 % de café, fèves et masse de cacao;
 - 19 % de bois débités, placages et autres dérivés de bois;
 - 10 % de caoutchouc ;

- 3% d'huile de palme et dérivés ;
- 3 % de bois de teck.
- ◆ 20 % de produits importés comprenant majoritairement des produits de cimenterie (66%) et de minoterie (29%).

Ce trafic est conteneurisé à 40% environ, soit plus de 50 000 EVP (équivalent vingt pieds).

Les principales destinations des marchandises exportées à partir du Port de San Pedro sont : l'Europe (60%), l'Asie (20%) et l'Amérique du Nord (15%). Les produits importés proviennent essentiellement de l'Europe (40%) et de l'Asie (50%).

Graphique 1 : Évolution du trafic marchandises de 1972 à 2006 (T)



Source : Statistiques du Port Autonome de San Pedro

La diversification du trafic des marchandises s'est accompagnée d'une modification de la structure de la flotte de navires accostant au Port de San Pedro. De 1972 à 1980, le trafic était de 800 navires par an en moyenne et cette flotte était composée principalement de navires conventionnels. A partir de 1980, le Port de San Pedro est fréquenté par des navires spécialisés tels que les navires porte-conteneurs, les navires rouliers, etc.

La baisse du trafic des marchandises et l'évolution technologique vers la massification des cargaisons ont ensuite conduit à la réduction du trafic de navires au Port de San Pedro. Avant la crise de septembre 2002, il était d'environ 500 navires par an.

Depuis 2004, ce trafic est passé à 400 navires en moyenne composé principalement de navires rouliers (35%), de navires conventionnels (33%) et de navires porte-conteneurs (26%).

II.2.3. L'Autorité portuaire

Le Port Autonome de San Pedro est l'autorité publique chargée de la gestion du Port de San Pedro. D'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) à l'origine, le Port Autonome de San Pedro a aujourd'hui le statut juridique de société d'Etat institué par le décret N° 95-818 du 29 septembre 1995. Son capital social est de 2 milliards de FCFA. Il est placé sous la tutelle technique du ministère chargé des ports et sous la tutelle financière du ministère chargé de l'Economie et des Finances.

Le Port Autonome de San Pedro est concessionnaire du domaine public portuaire et, à ce titre, exerce l'ensemble des fonctions portuaires comprenant les opérations d'exploitation, les services aux navires, l'entretien, le renouvellement et l'extension des infrastructures. Toutefois, les opérations d'exploitation sont assurées par le secteur privé

y compris le remorquage et le pilotage qui ont fait l'objet de concession de services publics par l'autorité portuaire. Le Port Autonome de San Pedro se présente ainsi comme une organisation de type "port propriétaire foncier" (land-lord port).

II.2.4. L'hinterland du Port de San Pedro

Le Port de San Pedro dispose d'un hinterland qui offre d'importantes opportunités de développement.

L'hinterland national

L'Hinterland national du Port de San Pedro comprend 9 régions sur les 19 que compte la Côte d'Ivoire, à savoir le Haut Sassandra, le Worodougou, le Fromager, les Montagnes, le Moyen Cavally, le Denguélé, le Bas Sassandra, le Bafing et les Savanes.

L'estimation² de la population de l'ensemble de ces neuf (9) régions en 2006 était de 7.835.752 habitants, soit près de 40% de la population nationale.

L'économie de l'arrière pays du port repose essentiellement sur les principales cultures³ d'exportation que sont le cacao (897.219 tonnes), le café (33.658 tonnes), le palmier à huile (463.045 tonnes), l'hévéa (40.677 tonnes), le coton (220.488 tonnes), l'ananas (40.075 tonnes) et la banane (12.412 tonnes).

En plus de ces cultures d'exportation, l'hinterland du port dispose d'un potentiel minier important⁴, notamment dans la région des montagnes avec :

- le fer, 2,7 milliards de tonnes,
- le nickel ferrifère, 254 millions de tonnes,
- le nickel magnésien, 140 millions de tonnes,
- le nickel sulfuré, 6 millions de tonnes,

² Sources : l'INS • ³ Sources : Recensement National d'Agriculture 2005 • ⁴ Sources :

- l'argile blanche, 450 mille tonnes,
- l'argile grise, 66 mille tonnes,
- l'ilménite, 3 mille tonnes,
- l'or, 20 tonnes.

L'hinterland sous régional

L'hinterland sous régional, directement accessible à partir du Port de San Pedro, comprend le Burkina Faso, le Mali, le Liberia et la Guinée.

Le Burkina Faso et le Mali ont une économie similaire dominée par l'exportation du coton. En 2005, leur production de coton cumulée s'élevait à 1.181.000 tonnes et leurs populations estimées respectivement à 13.229.000 et 13.520.000 habitants.

Le Liberia et la Guinée comptent parmi les pays africains ayant un sous sol très riche, notamment en minerais de diamants. En 2005, leur production de diamants était de 560.000 carats. De même, l'Est libérien renferme d'importantes réserves d'or. En outre, la Guinée forestière dispose d'un massif forestier très important. Les populations de la Guinée et du Liberia sont estimées respectivement à 9.404.000 et 3.284.000 habitants en 2005. Les productions de bois du Liberia et de la Guinée, en 2005, ont été respectivement de 680.000 m³ et 1.272.000 m³. En 2005, la production de caoutchouc naturel du Liberia a été de 117.000 T.

taf : potentiel import mali et Burkina Faso, Guinée et Liberia

III. LE DÉVELOPPEMENT DU PORT DE SAN PEDRO ET DE SON HINTERLAND : VISION STRATÉGIQUE A MOYEN ET LONG TERMES

Au regard de l'écart important existant entre le projet initial et les réalisations du programme, Il se pose, dès lors, la question de savoir ce qu'il conviendrait de mettre en place pour que le port puisse accomplir véritablement la mission qui lui est dévolue.

Les projets d'entreprise 2003-2005 et 2007-2009 du Port Autonome de San Pedro proposent des réponses à cette interrogation. Ils mettent en exergue la vision de l'autorité portuaire de faire du Port de San Pedro un port moderne, outil de développement de la Côte d'Ivoire et moteur de l'intégration sous-régionale et définissent les axes stratégiques qui en découlent. Ceux-ci sont de trois ordres, à savoir :

- 1- la création de valeurs ;
- 2- l'accroissement de la compétitivité de la place portuaire ;
- 3- la transformation du port en un pôle de développement durable.

L'axe stratégique 1 répond au souci de sécurisation et de développement des ressources propres du port autonome, conditions nécessaires à l'équilibre global du projet d'entreprise. Trois objectifs généraux sous-tendent la mise en œuvre de cet axe :

- accroître les ressources financières du port autonome ;
- optimiser la gestion des ressources financières ;
- développer une culture d'excellence.

L'axe stratégique 2 vise à réaliser le programme de réhabilitation des infrastructures et équipements, à rendre l'outil portuaire plus performant afin de mieux assurer sa promotion. La mise en œuvre réussie de cet axe

repose sur la réalisation des objectifs généraux suivants :

- améliorer l'offre de services portuaires ;
- optimiser la chaîne logistique ;
- renforcer le dispositif de sûreté et de sécurité.

L'axe stratégique 3 place la problématique de la durabilité du développement au cœur de la démarche de l'autorité portuaire. La mise en œuvre de cet axe s'organise autour des deux objectifs généraux suivants :

- promouvoir le progrès économique et social du port et de son hinterland ;
- assurer la protection de l'environnement.

Si le premier axe se focalise essentiellement sur l'optimisation du fonctionnement interne de l'autorité portuaire, les deux autres axes requièrent, dans leur mise en œuvre, la prise en compte de facteurs externes. Ceux-ci se résument en la volonté politique de faire du Port de San Pedro :

- le pôle économique majeur du développement de l'Ouest de la Côte d'Ivoire ;
- un hub compétitif ;
- un instrument d'intégration sous-régionale.

III.1. Renforcer la vocation de pôle pour le développement de la région Ouest de la Côte d'Ivoire

Le développement de la ville d'Abidjan s'est fait autour de deux infrastructures majeures, à savoir le port d'Abidjan et le chemin de fer reliant la Côte d'Ivoire au Niger. Les autorités politiques s'étaient engagées, à travers l'Opération San Pedro, à reproduire ce schéma pour le développement de l'Ouest de la Côte d'Ivoire.

L'arrêt de cette opération avec la dissolution anticipée de l'ARSO, en 1980, n'a pas permis d'atteindre cet objectif : le développement du Port de San Pedro et de son hinterland s'est trouvé freiné depuis lors.

Ainsi donc, la volonté politique est une exigence incontournable pour la relance et le développement du port de San Pedro et de son arrière pays.

Cette volonté politique devra être affirmée, sans équivoque, comme elle l'est aujourd'hui pour la reprise du projet de construction de la ville de Yamoussoukro.

Elle devra se refléter dans tous les documents de stratégies de développement au plan national et dans les programmes d'investissements publics. Elle devra se traduire par :

- la réalisation des investissements d'appels en infrastructures et en équipements ;
- la mise en place d'un cadre juridique et institutionnel approprié pour l'accroissement des investissements privés et le développement des partenariats public-privé (PPP) ;

En prenant en compte les potentialités économiques de l'arrière pays du port, le nouveau schéma de développement du port de San Pedro et de la région Ouest pourrait être bâti autour des grands projets suivants :

- l'exploitation des minerais de fer et de nickel de l'Ouest du pays, la construction d'un quai minéralier, la construction d'un chemin de fer;
- la construction de l'autoroute de l'Ouest ;
- la construction d'une raffinerie, d'unités de stockage d'hydrocarbures et d'un terminal pétrolier;
- l'exploitation des champs pétroliers au large de San Pedro ;
- la réhabilitation et le développement du réseau routier reliant le

- port à son hinterland;
- la transformation accrue du cacao par l'interdiction d'exporter les fèves à l'instar de la mesure prise pour le secteur du bois.

Cas spécifique de la transformation du cacao

Une étude réalisée par le Bureau National d'Etudes Techniques et du Développement (BNETD) et l'Ecole Nationale de la Statistique et d'Economie Appliquée (ENSEA), en novembre 2007, commanditée par le Port Autonome de San Pedro, démontre que la transformation de 35 000 tonnes de fèves de cacao par une usine installée à San Pedro, génère une valeur ajoutée de 13 milliards FCFA.

Une (01) tonne supplémentaire de fèves de cacao transformée génère une valeur ajoutée de 380 millions FCFA. A titre d'exemple, la transformation de 500 000 tonnes supplémentaires de fèves de cacao produirait une valeur ajoutée de 190 milliards FCFA et plus de 3 000 emplois directs.

Sur une production nationale de fèves de cacao de 1 300 000 tonnes en 2006, la part réalisée par l'arrière pays du Port de San Pedro s'élève à 900 000 tonnes environ dont 600 000 tonnes par la seule région du Bas Sassandra, confirmant bien que la boucle du cacao s'est déplacée au Sud Ouest.

Eu égard à ces données, la définition et la mise en œuvre d'une politique volontariste de transformation du cacao dans le Bas Sassandra apparaît éminemment stratégique. Une telle politique permettrait de réaliser plus de valeur ajoutée non seulement dans la filière, mais également pour les autres activités qui y sont directement ou indirectement liées, tout en créant des milliers d'emplois nouveaux.

Malgré la volonté politique affichée, après la dévaluation du franc CFA de 1994, d'atteindre un taux de transformation primaire de 50% de la production nationale de cacao à fin 2001, le taux de transformation se situe actuellement à 16,6% au plan national et à 20% pour la région du Basassandra.

La politique préconisée devra intégrer des mesures d'accompagnement visant à rendre plus compétitives les usines de transformation.

III.2. Faire du Port de San Pedro, un hub sous-régional compétitif

Le Port de San Pedro était appelé, dès sa création, à jouer également un rôle sous-régional. Cette fonction ne peut être efficacement remplie que si le Port de San Pedro offre aux opérateurs économiques de la place portuaire et à ceux des pays frontaliers des conditions de dessertes répondant à leurs besoins. Il s'agit donc de réaliser, d'une part, l'optimisation de l'offre de services portuaires et, d'autre part, de développer une chaîne logistique appropriée.

Optimisation de l'offre de services portuaires

Au plan des superstructures et infrastructures :

- construction d'un terminal à conteneurs moderne;
- accroissement de la capacité nautique (dragage du chenal d'accès et des quais, etc.) et redimensionnement des ouvrages de protection;
- extension de la zone sous douane ;
- création d'entrepôts portuaires ;
- aménagement de zones d'activités économiques ;
- extension de la capacité du port de pêche visant le développement de la pêche industrielle ;
- création d'infrastructures de transport de passagers (gare

maritime), de ports de plaisance et de pêche sportive ;

Au plan de l'exploitation portuaire :

- acquisition d'équipements de manutention (portiques, grues, etc.) ;
- finalisation de la mise en œuvre du plan de sûreté des installations portuaires conformément au code ISPS (International Ships and Port Facility Security Code) ;
- simplification des procédures (mise en place d'un guichet unique, harmonisation nationale des procédures portuaires) ;
- régulation des activités concédées ;
- définition et mise en œuvre d'un cadre pour la protection de l'environnement et pour la sécurité des biens et des personnes ;
- vulgarisation des technologies de l'information, notamment par la mise en place de l'informatique communautaire;

Au plan du renforcement des capacités :

- création d'un centre de formation aux métiers portuaires, maritimes et logistiques à l'intention du personnel d'exécution ;
- mise en place de filières de formation en gestion et économie portuaire pour le personnel d'encadrement;

Développement d'une chaîne logistique appropriée

- Création de plate formes logistiques dans la zone portuaire et dans l'hinterland (marchandises générales, véhicules, etc.);
- création de ports secs à Man (pour le trafic de la Guinée forestière) et à Odienné (pour le trafic du Sud du Mali);
- réhabilitation et développement du réseau routier de l'hinterland, y compris « la côtière »;
- mise en place de procédures appropriées permettant d'assurer la fluidité du pré et post acheminement des cargaisons ainsi que

leur sécurisation et leur traçabilité.

III.3. Promouvoir le développement intégré du port et de son Hinterland

La dissolution de l'ARSO a entraîné la rupture de la synergie villes/port. Cette synergie se présente pourtant comme un facteur indispensable à la promotion du développement intégré du port et de son hinterland.

Le nouveau cadre institutionnel de développement mis en place est caractérisé par la décentralisation.

Dans ce contexte, la promotion du développement intégré du port et de son hinterland, selon la vision de l'Autorité portuaire, devra se traduire par l'élaboration d'un schéma directeur du développement durable de l'Ouest de la Côte d'Ivoire bâti autour du « complexe port/ville de San Pedro ».

IV. LES CONTRAINTES AU DÉVELOPPEMENT DU PORT DE SAN PEDRO ET DE SON HINTERLAND

IV.1. L'environnement politique

La mise en œuvre de la volonté politique de faire de San Pedro le pôle de développement de la région du Sud-Ouest a été compromise par le repli des investissements publics consécutif aux difficultés financières de l'Etat, liées aux crises économiques, militaires et politiques.

Parmi les conséquences majeures de ces crises, l'on peut citer l'état de dégradation des voies terrestres reliant le port à son arrière-pays, notamment la « Côtière » et les rigidités à la fluidité des transports sur les axes de pré et post acheminement des marchandises.

IV.2. Les infrastructures et équipements

Les contraintes au plan des infrastructures et équipements sont constituées par :

- l'insuffisance du linéaire de quai ;
- la faiblesse de la capacité nautique du port de commerce et de celle du port de pêche;
- le manque d'équipements portuaires modernes (portique, grue mobile);
- l'insécurité des infrastructures, des navires à quai, de la cargaison ainsi que des personnes et des biens liée à l'inexistence d'une compagnie de sapeurs pompiers à San Pedro ;
- le domaine portuaire marécageux à plus de 60%.

IV.3. L'exploitation portuaire

Les contraintes au plan de l'exploitation portuaire sont constituées par :

- la faiblesse du tissu industriel et commercial de l'hinterland avec pour conséquence un trafic structurellement déséquilibré entre l'export et l'import et constitué essentiellement de produits agricoles de base ;
- les tracasseries liées au contrôle des administrations à bord des navires ;
- la congestion du port pendant la période de campagne principale café/cacao (octobre – mars) ;
- l'insuffisance de capacité de stockage (sous douane et hors douane);
- la faiblesse des cadences de manutention ;
- la lourdeur des procédures liées aux opérations d'import/export ;

IV.4. La chaîne logistique

Les contraintes au plan de la chaîne logistique sont constituées par :

- le mauvais état et l'insuffisance de développement du réseau routier reliant le port à son hinterland national et sous-régional ;
- les tracasseries routières ;
- l'insuffisance de plate formes logistiques dans la zone portuaire et dans l'hinterland (marchandises générales, véhicules, etc.).

IV.5. Le cadre juridique et fiscal

Au plan juridique

Le Port Autonome de San Pedro est concessionnaire du domaine public portuaire. Cependant, il n'existe aucun texte légal, réglementaire ou conventionnel qui définisse :

- les droits et privilèges attachés à ce statut de concessionnaire, et notamment les prérogatives de puissance publique lui permettant d'assumer efficacement sa mission (en matière de domanialité, de travaux, etc.)
- le statut juridique spécifique du domaine public portuaire, des infrastructures et superstructures affecté par l'Etat à l'Autorité portuaire,
- le financement des travaux d'amélioration, d'extension, de remise en état des infrastructures portuaires.

Par ailleurs, la convention prévue par l'article 31 de la loi de 1997 sur les sociétés d'Etat définissant les obligations, notamment financières, de l'Etat en tant que propriétaire de ce domaine public portuaire n'est pas intervenue.

En outre, les droits coutumiers n'ont pas été purgés, de manière à

permettre le déguerpissement des propriétaires terriens.

Au plan fiscal

Le Port Autonome de San Pedro ne bénéficie pas du régime fiscal et douanier privilégié prévu par l'article 35 de ses statuts approuvés par décret; ce qui fragilise ses capacités de financement du développement du Port.

IV.6. La coopération Villes/Port

L'inexistence d'un cadre institutionnel de coopération villes/port ne permet pas de mettre en place une politique susceptible de créer la synergie nécessaire pour un développement intégré du port et de son hinterland.

V. LES RECOMMANDATIONS

Au vu de ce qui procède, l'autorité portuaire formule, à l'attention de l'État, les recommandations suivantes :

Au plan politique et institutionnel

Affirmer la volonté ferme de l'État de faire de San Pedro le pôle de développement économique et social de l'Ouest du pays, et dans cette optique :

- rédiger un Document Cadre de Développement Stratégique de l'Ouest;
- adopter un ensemble de dispositif légal permettant de réaliser le Plan de développement stratégique : mesures d'incitation fiscale en faveur des entreprises ou activité implantées dans la région, institution d'une taxe de développement portuaire (sans impact négatif sur le coût de passage portuaire) afin d'accélérer la définition et l'exécution du programme de développement du port et de la région Ouest;

- créer un programme spécial en vue de coordonner l'élaboration, la mobilisation des ressources publiques et privées et la mise en œuvre du projet de développement intégré de l'Ouest autour du pôle portuaire de San Pedro, en relation avec le secteur privé, les sociétés d'État (PASP, SODEMI, SIFP et BNETD) et les collectivités décentralisées;

Au plan juridique et fiscal :

Au plan juridique

1. Nécessité d'adopter un Code des Ports, afin :
 - de définir le régime juridique des ports;
 - d'actualiser les conditions d'exploitation des ports, les règles et procédures applicables aux activités portuaires dans le respect des normes internationales;
 - de définir les obligations respectives de l'Etat et des autorités portuaires, en ce qui concerne notamment le financement des infrastructures portuaires;
 - d'instaurer des mesures dérogatoires au code des marchés publics, notamment en matière de délégation de service public au secteur privé (partenariat PPP);
 - de définir le régime fiscal et douanier des autorités portuaires.
2. Prendre un décret portant purge des droits coutumiers des communautés autochtones installées sur le domaine portuaire, conformément au décret n° 96-884 du 25 octobre 1996, en vue de régler définitivement les conflits fonciers récurrents dans la gestion du domaine portuaire.
3. Intervention d'une convention entre l'État et le Port en application de l'article 31 de la loi de 1997 régissant les sociétés d'État et

définissant :

- le cadre d'intervention du Port Autonome de San Pedro en tant que concessionnaire du domaine public portuaire;
- les obligations de l'État, notamment en matière de programmation et de financement des travaux d'entretien et de renouvellement des infrastructures et des équipements.

Au plan fiscal

- Définition , dans l'attente de l'adoption d'un code des ports, d'un régime douanier et fiscal privilégié, par un texte ayant valeur législative, déterminant les différentes exemptions et exonérations à accorder aux gestionnaires du domaine portuaire.

Au plan économique

- Injecter environ 20 milliards de FCFA par an, sur 5 ans, afin de mettre à niveau les infrastructures du port, de la ville de San Pedro et de son hinterland pour attirer les investissements directs étrangers et favoriser les partenariats public-privé ;
- réhabiliter et moderniser les voies d'accès au port de San Pedro, notamment réhabilitation de la Côtère Abidjan-Tabou et la construction de l'autoroute de l'Ouest dans le cadre d'un partenariat public-privé ;
- élaborer et faire adopter une loi rendant obligatoire la transformation d'au moins 70% du cacao en fèves en vue d'obtenir une valeur ajoutée et créer des emplois nouveaux;
- prendre des mesures institutionnelles en vue de faire de San Pedro la capitale du cacao par l'implantation des sièges des différentes structures de gestion et de régulation de la filière et en incitant significativement l'implantation d'unités de

- transformation de fèves de cacao à San Pedro ;
- mettre en place le Guichet Unique pour la facilitation des formalités administratives de passage de la marchandise ;
 - œuvrer à la réalisation des connexions routières du port avec les régions de son hinterland sous-régional dont notamment les axes Odienné Bougouni, Danané – Lola et le pont sur le fleuve Cavally ;
 - viabiliser le domaine portuaire ;
 - relancer les infrastructures ferroviaires et portuaires indispensables à l'exploitation du minerai du mont Klahoyo dans le cadre d'un partenariat public-privé.



**Port Autonome de San
Pedro**

Achévé d'imprimer
