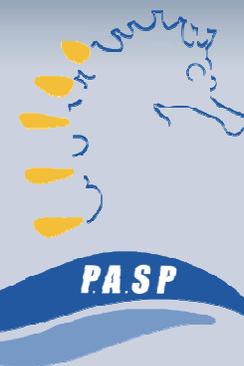


# STRATEGIE DE L'AUTORITE PORTUAIRE POUR LE DEVELOPPEMENT DU PORT DE SAN PEDRO

Présentation  
**DESIRE DALLO**  
Directeur Général



Port Autonome de San Pedro



# PLAN DE LA PRESENTATION

- **Présentation du Port de San Pedro**
- **L'environnement maritime et portuaire international**
  - ▣ Evolution du commerce mondial
  - ▣ Evolution du transport maritime et son impact sur le secteur portuaire
- **Les défis à relever par les ports africains**
- **Les orientations stratégiques du Port Autonome de San Pedro**
- **Perspectives**

# L'environnement maritime et portuaire international

- L'évolution du commerce mondial sur les quarante (40) dernières années est marqué par :
  - L'augmentation des échanges internationaux, supérieure à la croissance du PIB mondial.

Cette augmentation résulte de la globalisation des échanges et de l'approfondissement de l'intégration économique.

Taux de croissance	2004	2005	2006
PIB Mondial	4,1	3,4	4,0
Commerce extérieur	8,0	6,0	8,0

# L'environnement maritime et portuaire international

- L'évolution du commerce mondial sur les quarante (40) dernières années est marqué par :
  - L'ouverture des marchés de services de transport maritime à la libre concurrence,
  - La prise de conscience accrue relative aux questions de sécurité , de sûreté et protection de l'environnement avec la mise en place de diverses réglementations et recommandations internationales (MARPOL, ISPS, WPCI,etc..)

# L'environnement maritime et portuaire international

- La prédominance du transport maritime : 80% des échanges internationaux .
- Les marchandises transportées concernent principalement :
  - Les produits pétroliers : 2 681 millions de T (2007)
  - Les principales matières premières : 1 997 millions de T (2007)
  - Les vrac secs secondaires et les marchandises diverses : 344 millions de T (2007)

Les deux premiers types de produits ainsi que les vracs secs secondaires faisant appel pour leur acheminement à un service de transport par affrètement, leur impact sur les ports se traduit par des besoins en infrastructures adaptées et le développement de terminaux spécialisés exploités par des opérateurs privés.

# L'environnement maritime et portuaire international

- Importance accrue de la conteneurisation: 2/3 des marchandises diverses sont conteneurisées (la pénétration du conteneur est variable selon les régions).
- La conteneurisation apparue dans les années 60 a profondément modifié l'organisation des secteurs maritime et portuaire.
- L'accroissement du trafic conteneurs bénéficie de nouveaux concepts logistiques tels que:
  - Les flux tendus (Just In Time)
  - Le sur mesure (Customization)
- Mais sans conteneurisation, il n'y aurait pas ces nouveaux concepts logistiques

# L'environnement maritime et portuaire international

- Ces évolutions ont entraîné :

## Au niveau maritime:

- L'augmentation de la taille opérationnelle
- La concentration de l'offre
- L'optimisation des itinéraires avec le système de noyau et de ligne de collecte (hub and spoke)
- La densification du réseau avec des départs et des arrivées plus fréquents et à des jours fixes

# L'environnement maritime et portuaire international

## Au niveau portuaire:

- Une plus forte augmentation des trafics et débits portuaires
- Des chaînes et des systèmes logistiques plus complexes
- Une augmentation des itinéraires et des chaînes intermodaux (recours à une combinaison d'itinéraires et modes de transport)
- Une augmentation considérable de la concurrence portuaire;
- Un élargissement notable de l'arrière pays des ports
- [La hiérarchisation des ports](#)

# Défis à relever par les ports Africains

1. Adaptation des infrastructures à la hiérarchisation résultant de la massification des flux et des avancées technologiques
  - Financement des infrastructures portuaires
2. Attractivité des ports (gouvernance institutionnelle, accroissement du rôle du secteur privé dans les opérations portuaires, optimisation des opérations portuaires)
3. Flexibilité pour s'adapter aux mutations du monde maritime et portuaire;
4. Multi modalité , fluidité des transports et interconnexions régionales en vue de l'élargissement de l'arrière pays
5. Respect des normes de sécurité, de sûreté et protection de l'environnement

# Les orientations stratégiques du PASP

- Dans cet environnement, l'Autorité Portuaire a redéfini sa mission en 2003 :  
*« Faire du Port de San Pedro, un port moderne, outil de développement de la côte d'ivoire et moteur de l'intégration sous-régionale »*
- Cette vision a été opérationnalisée par des projets d'entreprise: PE 2003 - 2005 et PE 2007 – 2009
- Les axes stratégiques prioritaires de ces projets d'entreprise:
  1. Faire du PASP, une société publique de service qui crée de la valeur
  2. Accroître la compétitivité du port de San Pedro
  3. Faire du port de San Pedro un pôle de développement durable.

# Les orientations stratégiques du PASP

- Résultats de la mise en œuvre de ces plans:
  - ▣ Restructuration du Port autonome de San Pedro qui a atteint l'équilibre financier (PDP, Procédures et équipements de travail – TIC etc.)
  - ▣ Réhabilitation et modernisation des infrastructures et équipements du Port de San Pedro( voies d'accès, terre-pleins, magasins, équipements de quai, équipements de sureté, grue mobile portuaire)
    - Financement Etat, Banque Mondiale, BOAD
    - Coût: 20Mfcfa

# Les orientations stratégiques du PASP

- Obtention du financement d'études en vue d'accroître l'offre de services portuaires et de l'amélioration des voies d'accès terrestres au Port de San Pedro. ( BAD – IPPF NEPAD : \$1,8 million US)
- Redynamisation de la Communauté Portuaire ( CPSP) afin d'en faire un outil de concertation et de promotion de la place portuaire de San Pedro
- Développement du SIP – PSP
- Création du TSP ( Terminal de San Pedro) en attribuant , après appel d'offres international, la concession de ce service public à MSC, 2ème armateur mondial

# Les orientations stratégiques du PASP

Investissement: 11 milliards FCFA ( grues de parc, grue mobile portuaire supplémentaire, etc..)

- Contribution au développement économique et social de la région du Bas-Sassandra en élaborant un programme pilote de réduction de la pauvreté

(Coût: 2 milliards , en cours de mise en œuvre)

# Les orientations stratégiques du PASP

La stratégie de l'Autorité Portuaire pour la période 2010- 2035

- ❑ **Elle est à bâtir. Elle sera basée sur:**
  - ▣ Le potentiel de développement de l'hinterland national et sous-régional du Port de San Pedro
  - ▣ Les atouts propres au Port de San Pedro
  - ▣ L'évolution de l'environnement international

# Les orientations stratégiques du PASP

## La stratégie de l'Autorité Portuaire pour la période 2010- 2035

- Déclinaison en deux étapes : PE 2010-2035 et MP 2035  
(Financement: Union Européenne)

### **A court terme : La consolidation**

Consolidation des activités du port de San Pedro et évolution vers un Port Hub sous-régional

- Plein fonctionnement du TSP avec un débit portuaire supplémentaire d'environ 135 000 EVP (dragage)
- Maximisation de l'utilisation des TIC avec la pleine utilisation du système communautaire SIP – PSP en vue de l'optimisation de la facilitation du passage de la marchandise

# Les orientations stratégiques du PASP

La stratégie de l'Autorité Portuaire pour la période 2010- 2035

## La consolidation (suite)

- Amélioration de la sûreté portuaire avec la mise en œuvre complète du code ISPS par l'utilisation de scanner, VTMS, AIS et CCTV
- Certification de la démarche QSHE du PASP (qualité sécurité hygiène environnement ) aux standards ISO
- Consolidation du trafic local et développement du trafic import et du trafic de transit pour le Mali , la Guinée forestière et le Libéria
- Fluidité du pré et post acheminement des marchandises
- Renforcement du rôle de port propriétaire foncier et meilleure régulation des activités concédées; création d'un terminal polyvalent.

# Les orientations stratégiques du PASP

La stratégie de l'Autorité Portuaire pour la période 2010- 2035

## A long terme : La maximalisation

Consolidation en tant que port hub sous régional et développement d'activités de port hub régional et de port de 3<sup>ème</sup> génération

- La construction d'un nouveau terminal à conteneurs avec un linéaire de quai d'au moins 0.7 Km fondé à 16 mètres et pouvant accueillir des navires post panamax d'au moins 6 000 EVP, terre plein de 75ha ;
- La construction d'un quai minéralier dans le cadre de l'exploitation des minerais de manganèse, de fer et de Nickel de l'Ouest du pays

# La stratégie de l'Autorité Portuaire pour la période 2010- 2035

## **A long terme (Suite): La maximalisation**

- ▣ L'aménagement de vastes plateformes logistique et industrielle sur le domaine portuaire(zone franche?) ainsi que dans l'arrière pays du port (ports secs);
- ▣ La réhabilitation et le développement d'infrastructures routière (autoroute de l'ouest, autoroute côtière), ferroviaire (train minéralier), énergétique et de communication desservant le port de San Pedro et son hinterland;
- ▣ La construction d'unités pétrochimiques ;

# Contraintes et perspectives

- Au niveau international:
  - la crise financière internationale et ses conséquences sur le commerce mondial qui pourrait conduire à trois (3) types de scénarios:
    - Une reprise rapide de de l'économie et du commerce mondial
    - Une crise plus longue (3 à 4 ans ) avec une reprise moins importante que les prévisions avant la crise (environ 5 à 6% de croissance pour le commerce mondial)
    - Une changement structurel du commerce international avec l'augmentation de l'importance de nouveaux secteurs tels que l'écologie et la perte du poids d'autres secteurs tels que les industries automobile et chimique.
  - Cette crise pourrait affecter les capacités de financement des opérateurs privés
  - L'incertitude sur le futur impose d'opter pour des solutions flexibles qui pourraient s'adapter à l'environnement international

# Contraintes et perspectives

- Au niveau sous-régional,  
Concurrence de plus en plus accrue entre les ports de la sous région du fait du:
  - Développement du transbordement
  - Développement des infrastructures routières et ferroviaires d'interconnexion

# Contraintes et perspectives

- Au niveau national, la réalisation de ces objectifs est tributaire:
  - De la stabilité politique;
  - Des reformes visant à une meilleure gouvernance institutionnel des ports (code des ports, projets intégrés);
  - De la capacité à mobiliser les ressources pour le financement des infrastructures d'accompagnement : la perspective de l'atteinte du point d'achèvement de l'initiative PPTTE permettrait à l'Etat de disposer et/ou de mobiliser davantage de ressources pour le financement des infrastructures :

# Conclusion

- L'autorité portuaire est déterminée à faire du port de San Pedro, un port majeur de la sous-région;
- Nous ambitionnons, à terme, de créer un complexe cohérent, comprenant des terminaux modernes spécialisés (pour les conteneurs, les polyvalents, les produits pétroliers et les produits miniers), opérés efficacement par des opérateurs privés, offrant de grandes opportunités de développement d'activités industrielle et logistique, parfaitement intégré à hinterland national et sous-régional.

# Conclusion

- La réussite de ce projet nécessite l'adhésion et le soutien de tous.
- L'Autorité portuaire souhaite que les partenaires du port l'accompagnent dans ce « *pari raisonnable sur le futur* » qui vise à hisser le port de San Pedro au rang de port pivot régional, plateforme structurante pour le développement de son arrière pays national et sous-régional, et grand port minéralier.

**MERCI DE VOTRE ATTENTION**



# STRATEGIE DE L'AUTORITE PORTUAIRE POUR LE DEVELOPPEMENT DU PORT DE SAN PEDRO

Présentation  
**DESIRE DALLO**  
Directeur Général



Port Autonome de San Pedro

