

Vol. 1, No. 2
Juin 2024

ISSN 2960-2858
P-ISSN 3006-4414

LES CAHIERS DU LARSOC

REVUE DES SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES
SUR LES SOCIÉTÉS ET LES CIVILISATIONS



Laboratoire d'Analyse et de Recherche
sur les Sociétés et civilisations
(**LARSOC**)

Département d'histoire
Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)
01 BP V 18 Bouaké 01
revuecahiersdelarsoc@gmail.com



Les Cahiers du LARSOC, *Revue des sciences humaines et sociales sur les sociétés et les civilisations*

ISSN 2960-2858

P-ISSN 3006-4414

revuecahiersdelarsoc@gmail.com

<https://revuecahiersdu.larsoc.net/>

<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/610041>



Périodique : semestriel

Vol. 1, No. 2, 2024

COMITÉ ÉDITORIAL

Directeur de publication

SANGARÉ Souleymane

Histoire médiévale de l'Afrique occidentale

Département d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

Comité de rédaction

Rédacteur en Chef :

KOUAMENAN Djro Bilestone Roméo

Histoire médiévale de l'Europe occidentale

Département d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

Rédacteur en Chef adjoint :

TRAORÉ Siaka

Histoire moderne et contemporaine

Département d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

Secrétaire de la rédaction :

YAPI Fulgence Thierry

Histoire de l'Antiquité

Département d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

Secrétaire adjoint de la rédaction :

YÉO Mitanhatcha

Archéologie

Département d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

Membres du Secrétariat de la rédaction

KOUAMENAN Djro Bilestone Roméo

TRAORÉ Siaka

GNAMIEN Kouamé Moïse

YAPI Fulgence Thierry

YÉO Mitanhatcha

OULAI Fabrice

FADIKA Massandjé

OUATTARA Issouf

Commissaires aux comptes

YAO Élisabeth

Histoire contemporaine

Département d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

BROU N'Goran Alphonse

Histoire contemporaine

Département d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

Trésorière de la rédaction

KRÉ Henriette

Histoire médiévale de l'Europe occidentale

Département d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

Trésorier adjoint de la rédaction

YAO Koffi Léon

Histoire contemporaine

Département d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

Web Master

KOUAKOU Kouadio Sanguen

Assistant, Ingénieur en informatique, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

COMITÉ SCIENTIFIQUE

ADDO Mahamane Addo

Professeur Titulaire, Université Abdou MOUMOUNI, Niamey (Niger)

ALLOU René Kouamé

Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

ARCHER Maurice

Maître de Conférences, École Normale Supérieure (ENS), Abidjan (Côte d'Ivoire)

ASSANVO Mian K. N. Mathieu

Maître de Conférences, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

BA Idrissa

Professeur Titulaire, Université Cheikh Anta Diop, Sénégal

BAMBA Assouman

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

BAMBA Mamadou

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

BINATE Issouf

Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

BORE El Hadji Ousmane

Maître de Conférences, Université des Sciences sociales et de gestion, Bamako, (Mali)

BROU Émile Koffi

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

COULIBALY Daouda

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

DIAKITÉ Moussa

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

DAKITE Samba

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

EICKELS Klaus van

Professeur Titulaire, Université Otto-Friedrich de Bamberg, Allemagne

ÉKANZA Simon Pierre

Professeur Titulaire, Doyen honoraire

GADO Alpha Boureïma

Professeur Titulaire, Université de Tillabery, Niger

KIÉNON-KABORÉ T. Hélène

Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

KONATÉ Doulaye

Professeur Titulaire, Université de Bamako, Mali

KONE Issiaka

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

KONIN Séverin

Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

KOUAKOU Edmond Pierre Yao

Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

KOUASSI Kouakou Siméon

Professeur Titulaire, Université de San Pedro, San Pedro (Côte d'Ivoire)

LATTE Egue Jean-Michel

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

MORITIÉ Camara

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

PARÉ Moussa

Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

SANGARÉ Souleymane

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

SARR Mahamadou Nissire

Professeur Titulaire, Université Cheick Anta DIOP, Dakar (Sénégal)

SEYNI Moumouni

Directeur de Recherches, Université Abdou Moumouni, Niamey (Niger)

SORO Donissongui

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

TROH Deho Roger

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

COMITÉ DE LECTURE

ADDO Mahamane Addo

Professeur Titulaire, Université Abdou Moumouni, Niamey (Niger)

ALLOU René Kouamé

Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

ASSANVO Mian K. N. Mathieu

Maître de Conférences, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

BA Idrissa

Professeur Titulaire, Université Cheikh Anta Diop, Sénégal

BINATE Issouf, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

BORE El Hadji Ousmane

Maître de Conférences, Université des Sciences sociales et de gestion, Mali

BROU Émile Koffi

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

COULIBALY Daouda Pondalla

Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

DÉDÉ Jean-Charles

Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

DIAKITE Moussa

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

EICKELS Klaus van

Professeur Titulaire, Université Otto-Friedrich de Bamberg, Allemagne

IBRAH Maman Moutari

Maître-assistant, Université Djibo Hamani, Tahoua (Niger)

KIÉNON-KABORÉ T. Hélène

Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

KONATE Mahamoudou

Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

KONÉ Yacouba

Maître-assistant, Université Jean Lorougnon Guédé, Daloa (Côte d'Ivoire)

KONIN Sévérin

Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

KOUASSI Kouakou Siméon

Professeur Titulaire, Université de San Pedro, San Pedro (Côte d'Ivoire)

KOUAKOU Edmond Pierre Yao

Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

KOUAKOU N'Dri Laurent

Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara, (Côte d'Ivoire)

KALOU épse LODUGNON Hiriey Evelyne Liliane

Maître-assistante, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

NAMOI Célestine

Maître-Assistante, École Normale Supérieure (ENS), Abidjan, (Côte d'Ivoire)

NOGBOU M'Domou Éric

Maître de Conférences, Université Felix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

PARÉ Moussa

Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan (Côte d'Ivoire)

SANGARÉ Souleymane

Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

SARR Mahamadou Nissire

Professeur Titulaire, Université Cheick Anta DIOP, Dakar (Sénégal)

POLITIQUE ÉDITORIALE

Les cahiers du LARSOC est une revue pluridisciplinaire qui publie des contributions originales (en français, en anglais, en espagnol et en allemand) à la recherche sur l'histoire et filières voisines des sciences humaines et des sciences sociales. Sont particulièrement bienvenues les contributions transcendant les limites entre les époques, espaces géographiques et domaines de recherches établis. La voie de distribution principale est la publication en ligne par article.

PRÉSENTATION DES MANUSCRITS

Les contributions, en texte justifié, doivent être envoyées sous la forme d'un document Word, police Times New Roman, caractère 12, interligne 1,5 et en portrait, pour le corps du texte. Caractère 10 pour les notes de bas de page.

La rédaction refusera, les contributions de moins de 10 pages et celles de plus de 25 pages. Les marges des manuscrits doivent respecter les paramètres suivants : 2,5 cm haut, bas, et 2,5 cm droite, gauche.

La structure des articles se fait selon :

- Article théorique et fondamentale : Titre (15 mots maximum, taille 14, gras et centré), Prénom et NOM de l'auteur (taille 12, gras et centré), Institution d'attache et Adresse électronique (taille 11, centré), Résumé en Français (200 mots maximum, taille 10), Mots-clés (maximum 5, taille 10), Abstract, Key words, Introduction (Justification du thème, Problématique, Hypothèses/Objectifs scientifiques, Approche méthodologique), Développement articulé, Conclusion, Références Bibliographiques.

- Article résultant d'une recherche de terrain : Titre (15 mots maximum, taille 14, gras et centré), Prénom et NOM de l'auteur (taille 12, gras et centré), Institution d'attache et Adresse électronique (taille 11, centré), Résumé en Français (200 mots maximum, taille 10), Mots-clés (maximum 5, taille 10), Abstract, Key words. Introduction (Justification du thème, Revue, Problématique, Hypothèses/Objectifs scientifiques, Question de recherche), Méthodologie, Résultats et Discussion, Conclusion, Références bibliographiques.

Les articulations de l'article, à l'exception de l'introduction, de la conclusion, de la bibliographie, doivent être titrées et numérotées par des chiffres (exemples : 1. ; 1.1. ; 1.2 ; 2. ; 2.2. ; 2.2.1 ; 2.2.2. ; 3. ; etc.). Pas plus de 3 niveaux. Les tableaux, figures, graphiques, photographies en noir et blanc ou en couleur, seront présentés dans le texte à leur emplacement exact.

CITATION DES AUTEURS

La revue se conforme aux normes éditoriales NORCAMES 2016.

Les références bibliographiques sont intégrées au texte comme suit : mettre entre parenthèses, l'initial (s) du Prénom ou des Prénoms + le Nom de l'auteur + année de publication suivie de deux points + la page à laquelle l'information a été prise. Ex : (S.-P. Ekanza, 2016 : 15).

DANS LE TEXTE : Les passages cités sont présentés en romain et entre guillemets. Lorsque la citation dépasse trois lignes, il faut aller à la ligne, pour présenter la citation (taille 11, interligne 1 ou simple) en romain et en retrait de 2 cm à gauche et à droite.

Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, de la façon suivante :

- (l'initial (s) du Prénom ou des Prénoms + le Nom de l'auteur + année de publication suivie de deux points + la page à laquelle l'information a été prise) ;
- l'initial (s) du Prénom ou des Prénoms + le Nom de l'auteur (année de publication suivie de deux points + la page à laquelle l'information a été prise).

Exemples :

- En effet, le but poursuivi par M. Ascher (1998 : 223) est « d'élargir l'histoire des mathématiques de telle sorte qu'elle acquière une perspective multiculturelle et globale (...), d'accroître le domaine des mathématiques : alors qu'elle s'est pour l'essentiel occupée du groupe professionnel occidental que l'on appelle les mathématiciens (...) ».

- Pour dire plus amplement ce qu'est cette capacité de la société civile qui, dans son déploiement effectif, atteste qu'elle peut porter le développement et l'histoire, S. B. Diagne (1991 : 2) écrit :

Qu'on ne s'y trompe pas : de toute manière, les populations ont toujours su opposer à la philosophie de l'encadrement et à son volontarisme leurs propres stratégies de contournements. Celles-là, par exemple, sont lisibles dans le dynamisme, ou à tout le moins, dans la créativité dont sait preuve ce que l'on désigne sous le nom de secteur informel et à qui il faudra donner l'appellation positive d'économie populaire.

- Le philosophe ivoirien a raison, dans une certaine mesure, de lire, dans ce choc déstabilisateur, le processus du sous-développement. Ainsi qu'il le dit :

« le processus du sous-développement résultant de ce choc est vécu concrètement par les populations concernées comme une crise globale : crise socio-économique (exploitation brutale, chômage permanent, exode accéléré et douloureux), mais aussi crise socio-culturelle et de civilisation traduisant une impréparation sociohistorique et une inadaptation des cultures et des comportements humains aux formes de vie imposées par les technologies étrangères » (S. Diakité, 1985 : 105).

Les sources historiques, les références d'informations orales et les notes explicatives sont numérotées en série continue et présentées en bas de page en indiquant :

Pour la source orale : l'initial (s) du Prénom ou des Prénoms de l'auteur + Nom de l'auteur + lieu + date de l'entretien.

Pour un livre : l'initial (s) du Prénom ou des Prénoms de l'auteur + Nom de l'auteur + année de publication suivie de deux points + pages citées.

Pour un article : l'initial (s) du Prénom ou des Prénoms de l'auteur + Nom de l'auteur + année de publication suivie de deux points + pages citées.

Pour les sources d'archives : il faut mentionner en toutes lettres, à la première occurrence, le lieu de conservation des documents suivi de l'abréviation entre parenthèses, la série et l'année. C'est l'abréviation qui est utilisée dans les occurrences suivantes. Ex. : Abidjan, Archives nationales de Côte d'Ivoire (A.N.C.I.), 1EE28, 1899.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES (PRÉSENTÉES EN ORDRE ALPHABÉTIQUE)

Dans la bibliographie, ne doivent figurer que les références des documents cités, à interligne 1,5 et justifiées, en respectant le protocole suivant :

Pour les sources orales : NOM Prénoms des informateurs + qualité et profession des informateurs + âges des informateurs ou leurs dates de naissance + date, heure et lieu de l'entretien + principaux thèmes abordés au cours des entretiens.

Par exemple : COULIBALY Gberna, *Dozoba* ou Vieux dozo, garant de L'initiation au *Dozoya* de Dagbakpli, 70 ans, 27 janvier 2016, de 16h20 à 17h, Korhogo, Rôle des Dozo dans la crise en Côte d'Ivoire de 2002 et 2011.

Pour les sources d'archives, mentionner en toutes lettres le lieu de conservation des documents, la série et l'année.

Ex. : Abidjan, Archives nationales de Côte d'Ivoire, 1EE28, 1899.

Pour les sources éditées : NOM Prénoms de l'auteur, année de publication, titre du volume (italique), lieu de publication, nom de la société d'édition. Attention à la différence entre l'éditeur, marqué (éd.), et le nom de la société d'édition.

Ex. 1 : FROISSART Jean, 1846, *Chronique de la traison et mort de Richart Deux roy Dengleterre*, éd. et trad. Benjamin WILLIAMS, Londres, S & J Bentley.

Ex. 2 : STUBBS William (éd.), 1882, *Chronicles of the Reigns of Edward I and Edward II*, vol. I, Londres, Longman.

Ex. 3 : *Calendar of Letter-Books of the City of London. Letter-Book H*, Reginald R. SHARPE (éd.), 1907, Londres, John Edward Francis.

Une monographie : NOM Prénoms de l'auteur, année de publication, titre du volume (italique), lieu de publication, nom de la société d'édition.

Ex. : EKANZA Simon-Pierre, 2016, *L'historien dans la cité*, Paris, L'Harmattan.

Ouvrage collectif : NOM Prénoms du ou des auteurs, année de publication (dir), titre du volume (italique), lieu de publication, nom de la société d'édition.

Ex. : MARCHANDISSE Alain, KUPPER Jean-Louis (dir.), 2003, *À l'ombre du pouvoir. Les entourages princiers au Moyen Âge*, Liège, Droz.

Un article de revue : NOM Prénoms de l'auteur, année de publication, titre de l'article (entre guillemets), nom de la revue (italique), volume et/ou numéro, première et dernière pages de l'article.

Ex. : SANGARÉ Souleymane, 2007, « Une famille de serviteurs d'États au Soudan occidental aux XV^e et XVI^e siècles : les Naddi », *Revue ivoirienne d'histoire*, N° 11, p. 102-119.

Un article dans un ouvrage collectif : NOM Prénoms de l'auteur, année de publication, titre de l'article (entre guillemets), dans : prénoms et NOM du ou des directeurs de publication (dir.), titre du volume (italique), lieu d'édition, nom de l'éditeur, première et dernière pages de l'article.

Ex. : GUILLEMAIN Bernard, 2003, « Les entourages des cardinaux à Avignon », dans : Alain MARCHANDISSE, Jean-Louis KUPPER, (dir.), *À l'ombre du pouvoir. Les entourages princiers au Moyen Âge*, Liège, Droz, p. 7-11.

Un mémoire, une thèse, un rapport, document manuscrit, ... : NOM Prénoms de l'auteur, année de soutenance ou de production du document, Titre, type de document, mention de "non publié", Ville de production, Institution d'origine, nombre de pages.

Ex. : ANNAN Elisabeth, 1984, Les mouvements migratoires des populations Akan du Ghana en Côte d'Ivoire, des origines à nos jours, Thèse pour le Doctorat de troisième cycle, non publiée, Abidjan, Université nationale de Côte d'Ivoire, 326 p.

Document internet : de façon générale, la présentation des Ressources Internet se fera selon le modèle de base suivant : Auteur, année de mise en ligne « Titre de la ressource », [S'il y a lieu, ajouter la ressource plus large à laquelle le document cité est rattaché. Il s'agit de l'auteur ou du titre du site ou du document qui contient la ressource.], Adresse URL (date : jour/mois/année de la consultation par l'utilisateur).

Ex. : WARNER Kathryn, 2010, « The Trial and Execution of Thomas of Lancaster », Edward II, Welcome to the site which examines the events, issues and personalities of Edward II's reign, 1307-1327, <http://edwardthesecond.blogspot.de/2010/10/trial-and-execution-of-thomas-of.html> (17/6/2023).

N.B :

- L'auteur pourra se référer aux NORCAMES 2016 pour des cas plus spécifiques.
- Les caractères majuscules doivent être accentués. Exemple : État, À l'effet de ...
- Le non-respect des recommandations ci-dessus entraîne le rejet systématique du manuscrit soumis à évaluation des pairs.
- En vertu du Code d'Éthique et de Déontologie du CAMES, toute contribution est l'apanage de son auteur et non celle de *Les cahiers du LARSOC*. Les responsabilités pénales sont donc à l'actif du contributeur. Les articles sont, cependant, la propriété de la revue.

Rédaction en Chef
Dr. KOUAMENAN Djro Bilestone Roméo
Département d'histoire, Université Alassane Ouattara

SOMMAIRE

Okpobé Henriette KRÉ : Le rôle des reines et princesses asturo-léonaises dans la transmission du pouvoir (VIII^e-XII^e siècle)	12-25
André 1^{er} Jumeau SEDOGO, Adama SANA : Droit traditionnel, valeurs morales et cohésion sociale dans le royaume de Wogdogo précolonial	26-47
Atchéma Bertine KOUADIO : Femme et pouvoir exécutif en Côte d'Ivoire de 1976 à 1999 : fondements juridiques et socioculturels	48-66
Mamadou DIARRASSOUBA : Réinsertion sociale des femmes malades de la fistule obstétricale dans le milieu rural de Boundiali au nord de la Côte d'Ivoire : quelle stratégie de communication ?	67-79
Marcel BAGARE : Usage des TIC et encadrement des mémoires à l'ENS au Burkina : cas des IEPENF	80-103
N'guessan Ange Flavie Elodie KAKOU, Gninlnan Hervé COULIBALY, Adja Ferdinand VANGA : Genre et accès au foncier autour du barrage de Solomougou dans le Poro ivoirien	104-115
Salama BELLA : Les entraves à une relance durable des activités maritimo-portuaires à San Pedro	116-132
Timothy Yaw MUNUFIE : Translation Quality Assessment: Looking into Types and Causes of French Translation Errors by Ghanaian Students	133-153

Les entraves à une relance durable des activités maritimo-portuaires à San Pedro

Salama BELLA

Département de Géographie
Université Felix Houphouët Boigny, Abidjan
raybella2009@yahoo.fr

Résumé

La redynamisation consiste à redonner un nouvel élan de dynamisme ou communiquer de l'énergie, des forces afin d'accroître efficacement le rendement. Depuis sa création en 1971, le port de San Pedro bénéficie de plans et schémas directeurs (1976, 2003-2005, 2007-2009, 2013-2015, 2017-2021) susceptibles de lui permettre d'enregistrer des performances soutenues et durables. Cependant, après un demi-siècle d'existence, le port de San Pedro a toujours du mal à connaître le rayonnement escompté. Cette étude a pour objectif de montrer les entraves à la redynamisation des activités maritimes et portuaires à San Pedro. Pour atteindre cet objectif, une collecte d'informations à partir de la revue bibliographique a été d'abord 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 que la redynamisation des activités maritimes et portuaires à San Pedro est obstruée par des carences infrastructurelles et logistiques à la fois sur le domaine portuaire et dans l'arrière-pays. Elles obèrent sa compétitivité en lui faisant perdre des trafics au profit de ses concurrents mieux équipés.

Mots clés : Entraves, redynamisation, activité portuaire et maritime, San Pedro, développement

Abstract

Revitalization consists in giving a new impulsion of dynamism or communicating energy and strength so that to increase efficiently the yield. Since its creation in 1971, the port of San Pedro benefits from plans and master plans (1976, 2003-2005, 2007-2009, 2013-2015, 2017-2021) able to allow it to record sustainable performances. However, after a half-century of existence, the port of San Pedro has still difficulties to achieve the expected rising. The objective of this survey is to show the hindrances to the revitalization of port and maritime activities in San Pedro. To achieve this goal, a collect of informations from the bibliographic review has first been necessary. This step has been achieved through field inquiries characterized by interviews with the port managers, public and private actors of ivoirian sea transport and remarks on the field. The survey reveals that the revitalisation of maritime and port activities in San Pedro is hampered by infrastructural and logistical shortcomings both in the port area and in the hinterland. They operate its competitiveness by making it lose business on behalf of its challengers, better equipments.

Keywords : Hindrances, revitalization, port and maritime activity, San Pedro, development

Introduction

Les mutations du commerce maritime international, avec notamment l'entrée en scène des navires toujours très grands, contribuent à creuser l'écart entre une poignée de grands ports et les autres ports ne disposant pas d'infrastructures adaptées à les recevoir. Cela accentue la concurrence portuaire au profit des grandes plateformes de la triade. Dans ce contexte de mondialisation et de forte concurrence, les ports africains, malgré leurs poids encore modeste dans les échanges maritimes mondiaux et leurs infrastructures encore loin des standards internationaux, se doivent d'assurer une bonne interface avec l'économie mondiale au regard des enjeux qu'ils représentent dans le développement du continent. Ainsi, pour avoir un rayonnement continental ou sous-régional, les ports africains s'invitent tous dans une compétition féroce par la réalisation de grands projets d'amélioration et de modernisation. Entre 2007 et 2017, pas moins de 50 milliards de dollars ont été investis dans le secteur portuaire africain, qui assure au continent, une croissance de sa part dans le commerce maritime mondial en représentant désormais 5 % de ces échanges maritimes mondiaux (E. Matz, 2017 : 3). Par ailleurs, ceux de la côte ouest-africaine ambitionnent tous de devenir des « hubs » avec à la clé des projets de développement non moins importants (Y. Alix, 2013 : 262). Dans cet élan de développement portuaire, les ports ivoiriens, avec à leur tête le port d'Abidjan, sont des plateformes incontournables dans la sous-région ouest-africaine.

En marge du port d'Abidjan, le port de San Pedro, deuxième porte océane du pays s'inscrit dans cette vague de redynamisation des activités maritimo-portuaires. Les autorités portuaires et étatiques adoptent les mécanismes nécessaires pour tirer grandement profit des immenses richesses naturelles, agricoles, minières et humaines de son hinterland et de sa position géostratégique, afin de redynamiser l'ensemble de ses activités maritimes et portuaires. Ces actions ont permis une croissance remarquable du trafic portuaire qui oscille entre 4 et 6 millions de tonnes depuis 2014, contre moins de 2 millions de tonnes auparavant. Cette évolution est rythmée principalement par la naissance du transbordement à partir de 2009.

Ces résultats, quoiqu'encourageants restent encore très loin des objectifs affichés à la mise en service des activités du port. En effet, compte tenu des projets, notamment celui minier, le trafic portuaire devra atteindre 15 millions de tonnes à l'horizon 1985, dont 12 millions de tonnes de produits miniers en exportations et 1 million de tonnes de produits divers en importation (calcaire, bentonite, pièces etc.). Encore aujourd'hui, cet objectif est loin d'être atteint malgré l'apparition du trafic minier dans les activités du port depuis 2018.

Par ailleurs, le trafic portuaire a connu une dynamique négative, entre 2016 et 2018. Il est passé de 4 851 390 tonnes en 2015 à 4 612 105 tonnes en 2016, 4 530 649 tonnes en 2017 et à 4 081 163 tonnes en 2018, soit une baisse de 6 % en moyenne. Les escales navires ont suivies ce même rythme avec 515, 496, 449 et 418 navires, respectivement au cours de ces mêmes années. Le transbordement, qui a permis une relance du trafic portuaire, enregistre également depuis 2014 des volumes en baisse. De 3 105 474 tonnes en 2014, il décroît à 2 866 085 tonnes l'année suivante, puis à 2 046 802 tonnes en 2016, 1 633 171 tonnes en 2017 et à 1 014 174 tonnes en 2018. Ces chiffres témoignent d'une redynamisation non soutenue et entravée par des carences.

Le présent article a pour but de relever les obstacles à la redynamisation des activités maritimes et portuaires à San Pedro. Ainsi, elle se veut de répondre à la question suivante : Quelles sont les entraves à la redynamisation des activités maritimes et portuaires à San Pedro ?

1-Méthodologie

La quête d'informations pour la rédaction du présent article se résume en trois étapes. Dans un premier temps, il a été nécessaire de consulter des ouvrages bibliographiques, des revues et articles, des mémoires et thèses, des rapports d'activités du PASP, de la DGAMP, de l'OIC, de TSP, de BOLLORÉ TRANSPORT LOGISTICS. Cette étape a été suivie des entretiens avec les responsables ou acteurs des structures ou sociétés intervenant dans les opérations portuaires et maritimes à San Pedro. Le tableau 1 récapitule les structures enquêtées.

Tableau 1 : Effectif des acteurs maritimo-portuaires enquêtés à San Pedro

Structures/entités	Services/Sociétés	Effectif interrogés
Port Autonome de San Pedro	La Direction de la Stratégie et de Développement	2
	La Direction des Infrastructures	2
	Direction de l'Exploitation	1
Office Ivoirien des Chargeurs	Office Ivoirien des Chargeurs	1
Chargeurs	<i>Café-cacao</i> (SUTEC, OLAM, CARGIL, SACO); <i>Bois</i> (SOFIBEX, ITB, SIP CATALA); <i>Caoutchouc et huile de palme</i> (SOGB, PALMCI); <i>Coton et cajou</i> (IVOIRE COTON, OLAM. BOLLORE); <i>Produits cimentiers</i> (SOCIM, CIMAF), <i>Produits alimentaires</i> (GMA, AFRIGO); EMACI, CBC	18
Transitaires	MATRANCI, GMA, APM TERMINAL SOCIM, MEDLOG, BOLLORE T.LOGISTIQUES	6
Transporteurs routiers		

Armateurs/Consignataires	MSC, MAERSK, CMA CGM	3
Manutentionnaires	MEDLOG	1
Total		34

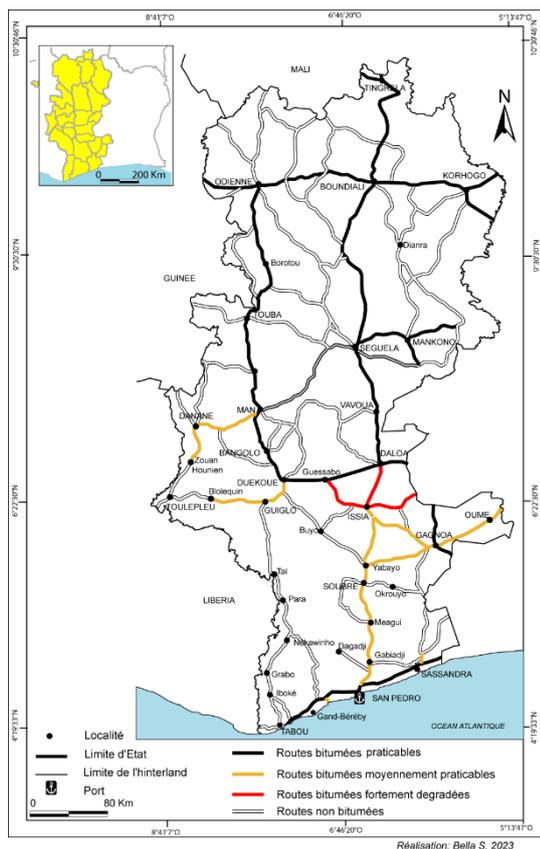
Source : enquêtes de terrain, 2019

À la direction du port autonome de San Pedro, nous nous sommes entretenu avec les sous-directions citées. Ces entretiens nous ont permis de glaner des informations sur l'organisation et le fonctionnement. L'arrondissement des Affaires maritimes et portuaires à San Pedro, nous a ressassé l'insuffisance en équipements d'intervention et des problèmes d'ordre structurel. À L'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC), nous avons obtenu des entretiens avec le responsable chargé des statistiques, de l'informatique et de la communication portant sur les conditions de transport de marchandises vers ou en provenance de l'arrière-pays. Avec les transitaires, les manutentionnaires, les armateurs, les transporteurs, les entretiens ont été orientés de sorte à connaître la nature des difficultés qu'ils rencontrent dans l'exercice de leurs activités avec le port de San Pedro. Au cours des entretiens, il a également été indispensable de faire des observations sur le domaine portuaire et l'arrière-pays pour nous rendre compte des difficultés recensées. 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.

2-Résultats

2.1-San Pedro, un port connecté à un arrière-pays aux capacités infrastructurelles peu évolutives et dépourvues de liaison ferroviaire et de plateformes logistiques

Le choix d'un port, est fortement tributaire des conditions de transport dans l'hinterland et la fiabilité de l'ensemble de la route revêt de plus en plus d'importance pour les acteurs de la chaîne d'approvisionnement qui la tracent (OCDE/FIT, 2009). Dans ce contexte, le port de San Pedro possède une position très affaiblie vis-à-vis de ses concurrents. Contrairement à la plupart de ses voisins sous-régionaux (Abidjan, Dakar, Tema, Cotonou, etc.) qui bénéficient d'une double liaison (routière et ferroviaire), le port de San Pedro n'est relié à son arrière-pays que par un réseau routier peu dense et globalement de mauvaise qualité. La figure 1 présente l'état du réseau routier dans l'arrière-pays du port de San Pedro.



Dans l'arrière-pays du port de San Pedro, le réseau routier a connu une certaine amélioration avec le bitumage de plusieurs tronçons. Il s'agit des tronçons Odienné-Gbéléban (73 Km, bitumé en 2020) ; Boundiali-Odienné (134 Km, bitumé en 2020) ; Mankono-Tiéningboué (58 Km, bitumé en 2019) ; Boundiali-Tengrela-Frontière Mali (124 Km, bitumé en 2016) ; Ségoula-Mankono (60 Km, bitumé en 2023). Le bitumage de ces axes revêt une importance capitale pour le développement des activités portuaires de San Pedro.

Figure 1 : L'état du réseau routier dans l'arrière-pays du port de San Pedro

Cependant, ces efforts restent encore insuffisants car des axes stratégiques pouvant permettre au port du sud-ouest de jouer pleinement son rôle de pôle sous-régional ne sont toujours pas bitumés. En effet, il n'existe aucune voie bitumée reliant l'ouest de la Côte d'Ivoire au Libéria. La connexion entre ces deux pays se fait par des voies non bitumées au niveau de l'Ouest (à partir de Danané, Toulepleu, etc.), par des pistes clandestines et par bacs, à la limite avec le département de Tabou dans la localité frontalière de Prollo (ville située à 28 km de Tabou).

Le fleuve Cavally sert de frontière naturelle entre la Côte d'Ivoire et le Libéria. En revanche, aucun pont n'a été réalisé sur ce fleuve pour mettre en connexion ces deux pays. La liaison est assurée par des pirogues et des bacs, comme illustrés sur la planche 2.



Planche 2 : Bacs sur le fleuve Cavally servant de liaison entre la Côte d’Ivoire et le Libéria, situés à la localité frontalière de Prollo, *cliché : Bella, 2021*

Les projets de bitumage ou de réalisation des liaisons frontalières, (Odienné-frontière malienne, Danané-frontière guinéenne et Tabou-frontière libérienne) pouvant permettre à San Pedro d’être reliée par des axes communautaires au sens du TRIE, tardent à être mis en œuvre, compromettant ainsi la volonté du port de San Pedro d’être un pôle de développement géostratégique de la Côte d’Ivoire et un moteur de l’intégration régionale. Par ailleurs, le port se caractérise par l’inexistence de plateformes logistiques dans son arrière-pays et est toujours dépourvu de réseau ferroviaire. En outre, le principal voie l’unique tronçon (San Pedro-Soubré-Issia-Daloa) le reliant à l’essentiel de son arrière-pays est fortement dégradé. Ce sont ainsi de nombreux handicaps qui lui font perdre des trafics au profit des autres ports concurrents.

2.2-Des infrastructures et équipements portuaires inadaptés aux besoins des opérateurs et occasionnant des services de mauvaise qualité

La superficie totale du domaine réservée aux activités portuaires de San Pedro est de 2 000 ha. Cependant, seulement un peu plus de 500 ha est pour l’instant exploité, soit à peine 25% du domaine. La majeure partie du domaine est constituée de zones marécageuses et rocheuses. Le domaine portuaire se compose d’une zone sous-douane, d’une zone d’entrepôts, d’une zone industrielle, des industries pieds dans l’eau et d’un plan d’eau. La figure 2 montre la structuration du domaine portuaire de San Pedro.

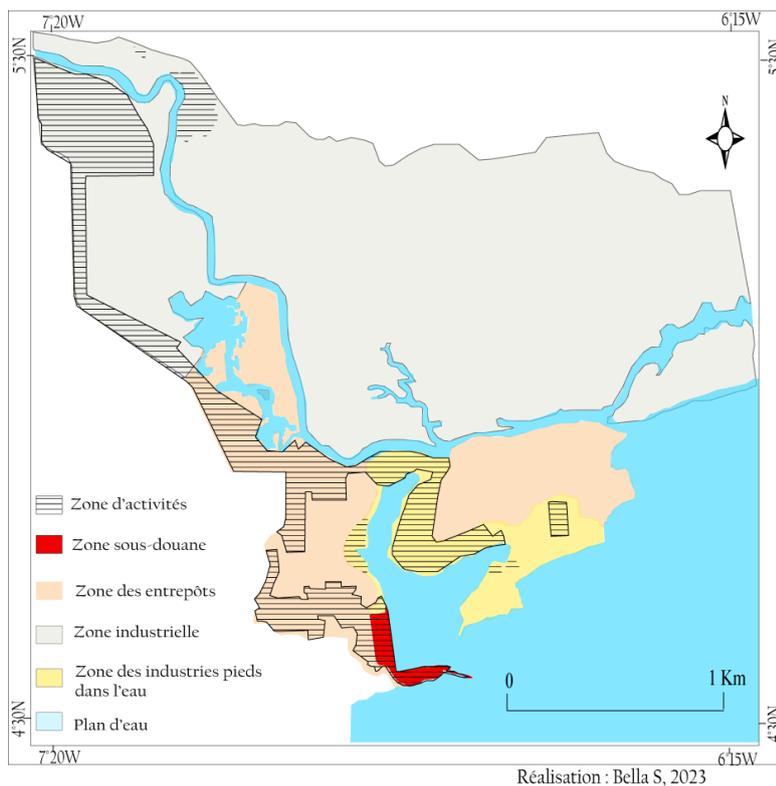


Figure 2 : Structuration du domaine portuaire de San Pedro

Ouvert directement sur la mer, le port de San Pedro dispose, depuis la construction du terminal Industriel Polyvalent, d'un linéaire quai total de 1 116 m avec des profondeurs variant de 9 à 15 m. Le tableau 2 montre les caractéristiques de ces quais.

Tableau 2 : Caractéristiques des postes à quai au port de San Pedro

Zones d'activités	Superficie (ha)	Quais	Profondeur (m)	Longueur (m)	Utilisation	Statut
Port de commerce	13	Quai Ouest	11-12,5	n°1&2 et GMA(281)	Trafics conventionnels et conteneurs	Public
				n°3&4 (300)	Trafics conteneurs	Privé (Concession MSC-TSP)
		Quai Sud	9	155	Trafic conventionnel	Public
		Quai de servitude	6	110	Remorqueurs	Privé (Concession IRES)
Poste minéralier		Quai Cimentier	11	200	Trafic conventionnel	Public
Parc à bois	7	Quai de la mise à l'eau des Grumes	4	165	Inexploité	Public
Port de pêche	1,8	Quai du port de pêche	2-3	160	Inexploité	Public
Terminal Industriel Polyvalent	14 ha	Quai TISP	15	270	Trafic conventionnel	Privé

Source : PASP, 2013 et enquêtes de terrain 2023

La zone sous-douane ou port de commerce (13 ha, soit 0,6 % du domaine portuaire) correspond à l'espace réservé aux opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises par navires. D'une superficie totale de 119 ha la zone des industries pieds dans l'eau abrite le port de pêche, le parc à bois SEPBA, la minoterie des Grands Moulins (GMA), les cimenteries SOCIM et CIMAF et le Terminal Industriel Polyvalent de San Pedro (TIPSP). La zone industrielle s'étend sur 1 395 ha et celle des entrepôts est de 383 ha et le plan d'eau (500 ha).

Hormis le quai du terminal Industriel Polyvalent mis en service à la fin de l'année 2021 et exploité par la société ARISE P&L pour l'exportation de minerais, les autres postes à quai du port de San Pedro sont fortement exploités. Ils affichent des taux d'occupation très élevés au-delà des normes comme l'illustre le tableau 3.

Tableau 3 : Évolution du taux moyen d'occupation des quais du port de San Pedro de 2012 à 2018

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Moyenne
Quai 3&4	63,11	84,97	76	60,82	55,27	51,95	47,46	62,79
Quai 1&2	60,25	73,75	74,01	75,92	60,96	66,87	64,62	68,05
Sud	41,65	61,85	61,95	52,45	32,80	41,98	35,75	46,91
Poste 4	23,74	22,82	30,24	28,08	31,11	41,76	54,78	33,21
Moyenne	47,18	60,84	60,55	54,31	45,03	50,64	50,65	52,74

Source : Statistiques annuelles PASP 2012-2018.

Les quais du port de commerce à San Pedro sont très fortement utilisés ou exploités. Leur taux d'utilisation se chiffre en moyenne à 59,25 %. Ce taux est largement supérieur aux normes usuelles qui sont de 40 %. Les quais du terminal polyvalent (Ouest 1 et 2) sont les plus exploités avec un taux d'utilisation moyen de 68,05 % contre 62,79 % au terminal à conteneurs. La pluralité des opérateurs sur le terminal polyvalent explique la forte utilisation de ses quais au détriment de ceux du terminal à conteneurs exploité par un seul opérateur (MSC).

En effet, la mise en concession du terminal à conteneurs oblige l'essentiel des autres opérateurs à n'exercer leur activité que sur le terminal polyvalent. Compte tenu du nombre important d'opérateurs utilisant le terminal polyvalent, ses quais s'avèrent exigus et génère des facteurs bloquants. Comme alternative temporaire, l'autorité portuaire a procédé à une réorganisation pour une gestion optimale des quais. Elle met en place un outil de gestion des quais appelé fenêtre d'accostage. Le principe de ce dispositif est d'accorder des priorités d'accostage à certains opérateurs selon un calendrier journalier établi. Par exemple, l'armateur CMA CGM a la priorité d'accostage tous les Mercredis sur les quais du terminal polyvalent avec un séjour à quai de 36 heures. Les Jeudis sont attribués à MAERSK qui bénéficie également des mêmes privilèges ces jours.

Toutefois, cette disposition n'est pas sans incidence sur les autres opérateurs qui ont une durée d'escale prolongée en cas d'arrivée simultanée de leurs navires avec ceux des opérateurs bénéficiant des priorités. Cette forte sollicitation du terminal polyvalent est à l'origine de ses taux d'occupations restés supérieurs à 60 %. Au niveau du terminal à conteneurs, l'évolution du taux d'occupation des quais est proportionnelle à la croissance du trafic de transbordement. Avec 85 % en 2013, ce taux baisse progressivement d'année en année au rythme du volume de marchandises transbordées et atteint 47 % en 2018. Toutefois, ces taux demeurent toujours

élevés. Il en est de même pour le quai Sud qui enregistre un taux d'occupation moyen de près de 47 %. Seul le poste cimentier a un taux d'utilisation en dessous de la norme. Cependant, ces deux dernières années, avec l'installation d'une seconde cimenterie, le taux d'occupation de ce poste franchit la barre de 40 %. Il est passé de 41,76 % en 2017 à 54,78 % en 2018.

Avec de tels taux, il manque de poste à quai surtout dans le contexte de l'exploitation actuelle (transbordement). Les infrastructures sont insuffisamment spécialisées et la qualité des services est perturbée par les longues attentes sur rade des navires. L'insuffisance des quais reste une véritable faiblesse pour le développement du port de San Pedro car elle exerce un impact négatif sur les opérations portuaires et la croissance du trafic. Les besoins en postes à quai sont encore plus pressants en raison de l'augmentation de la taille des navires.

A cela s'ajoute la faible capacité d'entreposage du port. San Pedro et son arrière-pays sont des zones d'intenses activités agricoles notamment des cultures dites d'exportation telles que le cacao, le café, l'hévéa, le palmier à huile, le coton, l'anacarde, etc. Elles regorgent également d'une quantité importante de ressources minières, encore insuffisamment exploitées. En outre, la croissance rapide de la population dans cet arrière-pays fait accroître les besoins en produits exotiques dont le port se veut de répondre en servant à la fois de canal d'approvisionnement et d'évacuation des marchandises issues de cet espace. Une fonction que le port ne joue pas encore de façon optimale car certains trafics en provenance ou à destination de son hinterland continuent de transiter par les quais de ses concurrents, Abidjan en l'occurrence. Une telle situation trouve son fondement dans la mauvaise qualité des liaisons terrestres mais aussi dans la faible capacité d'entreposage du port. En effet, sa capacité d'entreposage évaluée à environ 200 000 m², s'avère faible au regard des trafics déjà traités. Cette capacité est dédiée principalement à son produit phare (le cacao) qui occupe 90 % des entrepôts et représente 48 % des produits traités sur la place portuaire de San Pedro. Les nouveaux trafics captés (coton, noix de cajou...), viennent exacerber la situation.

En effet, l'arrivée simultanée des trafics accentue le déficit d'entrepôts, car certains trafics ne peuvent être stockés ensemble dans le même magasin. C'est le cas du cacao et du coton qui ne peuvent être stockés concomitamment. Ainsi, les opérateurs, toujours en manque d'espace, sont pour l'heure contraints d'optimiser l'existant, en l'occurrence pendant les périodes de forte activité (grande campagne de novembre à mars). Pourtant des volumes importants de trafics restent encore à capter dans son hinterland. Les besoins en aire de stockage sont très élevés car 83 % des opérateurs déclarent ne pas disposer suffisamment d'espace de stockage de leurs marchandises. Cette situation d'insuffisance d'entrepôts et d'aires de stockage s'oppose au développement et à la volonté de diversification des trafics prônée par l'autorité

portuaire de San Pedro. La construction de nouveaux entrepôts s'impose car les opérateurs expriment de réels besoins en espaces d'entreposage. Ces besoins varient entre 1 000 et 6 000 m² selon les volumes de trafics et se situent globalement autour de 40 000 m².

La mise à disposition de ces espaces est vitale pour le développement du port, car les opérateurs souhaitent y faire transiter davantage de trafics en investissant dans l'importation et l'exportation de certains trafics quasi inexistantes actuellement au port. Par exemple, 53 % d'entre eux veulent capter des produits manufacturés à l'import, 29 % pour la noix de coco et 12 % pour la mangue séchée. Au niveau des trafics traditionnels et des nouveaux trafics, 27 % des opérateurs souhaitent sur le moyen terme capter davantage du cajou, 23 % sont intéressés par le coton, 20 % penchent pour le cacao, 10 % pour l'importation d'engrais et 20 % pour d'autres produits. Ce sont là autant d'opportunités auxquelles le port devra fournir les infrastructures nécessaires pour leur écoulement.

Par ailleurs, la concession de près de 70 % de la superficie totale des terre-pleins à MSC oblige les autres opérateurs à se partager annuellement les 30 % restante. Ainsi, les superficies octroyées à chaque opérateur connaissent annuellement des variations. En outre, le déficit d'entrepôt est aggravé par l'indisponibilité de conteneurs. En effet, la tendance à la conteneurisation au port de San Pedro accroît les demandes en conteneurs vides, notamment pendant les périodes de forte campagne (novembre à mars). Or, il arrive que les stocks de conteneurs des armateurs ne soient pas en quantités suffisantes pour satisfaire toutes les demandes. Ainsi, dans l'attente de conteneurs, les marchandises restent stockées au-delà du délai prévu. Cela occasionne, non seulement des frais supplémentaires, mais aussi des engorgements car de nouvelles marchandises sont dans l'attente d'espaces de stockage.

Ces dommages sont parfois plus coûteux lorsque les documents nécessaires au passage de la marchandise arrivent à expiration alors que les conteneurs ne sont pas encore disponibles. Dans ces cas de figure, le transitaire est contraint de reprendre les formalités administratives et douanières, ce qui représente des charges additionnelles pour les chargeurs. Pareille situation affecte négativement la notoriété du port vis-à-vis des opérateurs qui recherchent toujours des ports qui leur permettent de minimiser les coûts de passage. L'exiguïté des espaces offs dock dédiés aux contrôles et à la réparation des conteneurs accentue la problématique du déficit d'entrepôts.

Le port de San Pedro se caractérise également par l'inexistence de portiques pour les opérations de manutention des marchandises. Les opérations se font avec des grues mobiles (comme l'illustre la planche 3) acquises à partir de 2009 grâce au renforcement du partenariat

public-privé à travers la concession du terminal à conteneurs à MSC et à l'installation de la société ARISE P&L au terminal Industriel Polyvalent. Ce sont désormais neuf grues que compte le port, dont sept au terminal à conteneurs et deux au terminal Industriel Polyvalent.

Photo A



Planche 3 : Grues mobiles au port de San Pedro, *cliché : Bella, 2021*

Ces apports sont certes salutaires, mais insuffisants car contrairement à ses voisins sous-régionaux, San Pedro reste à ce jour dépourvue de portiques à la fois de parc et de quai. Cela contrarie sa compétitivité vis-à-vis de ses concurrents.

L'insuffisance des postes à quai, la faible capacité d'entreposage et l'inadéquation des équipements de manutention affectent la qualité des services et la notoriété du port auprès de ses clients à travers des cadences de manutention encore loin des standards internationaux et des séjours toujours longs des navires au port. Le tableau 4 montre l'évolution du séjour des navires au port de San Pedro.

Tableau 4 : Évolution du séjour moyen des navires et du ratio attente/temps de service au port de San Pedro

Années	Attente en rade (heure/navire)	Temps de service (heure/navire)	Séjour (jour/navire)	Attente/Temps de service (%)
2011	16,8	45,6	62,4h = 2,6 j	36,84
2012	24	38,4	62,4h = 2,6 j	62,5
2013	50,4	50,4	100,8h = 4,2 j	100
2014	55,2	52,8	108h = 4,5 j	104,5
2015	31,2	45,6	76,8h = 3,2 j	68,42
2016	24	48	72h = 3 j	50
2017	21,6	48	69,6h = 2,9 j	45
2018	21,6	52,8	74,4h = 3,1 j	40,9
Moyen	30,6	47,7	78,3h = 3,2 j	63,52
Taux (%)	39%	61%	100%	-

Source : *Statistiques annuelles du PASP de 2011 à 2018*

Le séjour des navires prend en compte l'attente en rade et le temps de service. Il est l'un des indicateurs de la qualité de services portuaires fournis aux usagers. Malheureusement, le port de San Pedro ne présente toujours pas une image reluisante en la matière, malgré les réformes institutionnelles opérées et les apports en équipements modernes. En effet, depuis 2013, un navire passe en moyenne 3 à 5 jours au port contre 2 à 3 jours (déjà très élevé) auparavant. Sur l'ensemble de la période 2011 à 2018, le séjour moyen des navires au port de San Pedro s'établit à 78,3 heures, soit 03,2 jours. Jusqu'en 2012, la durée des escales était en moyenne de 2,6 jours.

Cependant, l'intensification des activités a allongé le séjour des navires qui atteint 4,2 et 4,5 jours respectivement en 2013 et 2014. Ces longs séjours sont surtout à l'actif des attentes en rade qui se chiffrent à 30,6 heures/navire contre 10 heures/navire avant le début de la deuxième décennie des années 2000, soit une hausse d'environ 24 heures. Elles représentent 39 % du séjour des navires contre 61 % pour le temps de service. Malgré l'amélioration des cadences de manutention, le temps de service des navires connaît néanmoins une hausse. De 39 heures en moyenne auparavant, il atteint 47,7 heures/navires soit 2 jours de service. La durée des escales relativement longue résulte à la fois de l'insuffisance des postes d'accostage au regard de l'intensité du trafic et aussi des cadences de manutention encore peu élevées en l'occurrence au terminal polyvalent.

Sur ce terminal dépourvu de grues mobiles, les opérateurs utilisent principalement les appareils des navires qui affichent des cadences loin des minimales admises. L'approche par type de navires révèle que les minéraliers et les conventionnels ont les temps de séjour les plus longs allant jusqu'à une semaine. Les minéraliers et les conventionnels représentent à eux deux 33 % du séjour total des navires. Un conventionnel passe au minimum quatre (04) jours au port de San Pedro. En effet, compte tenu de leur durée d'escale largement supérieure à 12 heures, ils sont obligés de fractionner leur présence à quai pour laisser accoster d'autres navires dont l'escale n'excède pas 12 heures. Un conventionnel qui doit débarquer plus de 12 000 tonnes de riz en opérant avec les grues de bord peut avoir une durée de manutention allant jusqu'à une semaine. Ainsi, il ne peut être travaillé en une seule fois. Il convient de le remettre sur rade pour traiter des navires à durée de manutention plus courte, en attendant une autre période de disponibilité de quai.

Les rouliers et les porte-conteneurs ont les séjours les plus courts avec respectivement 2,1 jours et 2,8 jours. Ces derniers bénéficient de l'avantage lié à la priorité d'accostage qui leur est accordé sur le quai Ouest notamment sur le quai TSP qui accueille principalement ces deux

types de navires. Cela réduit considérablement leur temps d'attente par rapport aux autres navires. En revanche, l'escale de ces derniers excède largement les 36h soit 1,5 jours stipulée dans le règlement spécial du port. L'analyse du ratio temps d'attente/temps de service confirme la mauvaise qualité des services fournis aux navires au port de San Pedro.

En effet, un ratio supérieur à 15 % traduit la dégradation de la qualité des services. Or, au port de San Pedro, le ratio sur la période 2011-2018 varie entre 36,84 % et 104,5 % avec une moyenne de 63,5 % par an. Ces ratios nettement supérieurs à la norme usuelle de 15 % attestent de la mauvaise qualité des services au port de San Pedro. Les années 2013 et 2014 sont particulièrement les plus mauvaises en termes de qualité de services. Elles affichent des ratios au-delà de 100 %. Ce qui signifie que les temps d'attente ont été supérieurs ou égaux au temps de service. L'insuffisance de postes d'accostage explique particulièrement cette situation car ces années furent marquées par une forte fréquentation du port par les navires (533 navires en 2013 reste le nombre d'escale le plus élevé enregistré depuis 1999 (563 navires).

Toute chose qui confirme que le port n'est pas dimensionné pour traiter un grand nombre de navires contrairement à ses voisins sous-régionaux. L'année 2013 prouve une fois de plus que le port a atteint les limites de sa capacité. Son entrée dans la catégorie des grands ports de la sous-région est alors conditionnée à un accroissement significatif de ses capacités opérationnelles.

2.3-San Pedro, une ville au tissu industriel peu diversifié, gage de l'inexistence de nombreux trafics dans la structure des importations du port

San Pedro est, après Abidjan la deuxième ville industrielle de la Côte d'Ivoire. Cependant, contrairement à Abidjan qui dispose d'activités industrielles variées, le tissu industriel de San Pedro est peu diversifié. Il est constitué quasi exclusivement d'unités industrielles agroalimentaires (usines de cacao, l'huile de palme) et forestières (usines de bois, d'hévéa). La production de ces unités industrielles (Masse ou Beurre de cacao, tourteaux de cacao, Huile de palme, Amandes palmistes, Bois débités, caoutchouc, etc.) est directement destinée à l'exportation par le port de San Pedro. San Pedro et son arrière-pays manquent d'unités industrielles fabricants des produits manufacturés nécessaires aux besoins quotidiens de sa population et de son hinterland. Ce sont les produits chimiques et phytosanitaires (engrais, pesticides, insecticides, etc.), les produits alimentaires (boissons, conserves, huile, biscuits, arôme d'assaisonnement, café et cacao en poudre, etc.), les produits cosmétiques (savons,

parfums, pommades, etc.), les produits en caoutchouc (chaussures, sceaux, bouloirs, nattes, assiettes etc.), les produits textiles (pagnes) et autres produits divers.

Ainsi, hormis les produits cimentiers (ciments) et de la minoterie (farine), les unités industrielles de San Pedro offrent très peu de produits aux opérateurs pour leur fret retour dans l'hinterland. Ce déficit pousse ces derniers à toujours privilégier Abidjan et les autres ports malgré la distance et les longs séjours.

Par ailleurs, l'absence de nombreux trafics dans les importations du port de San Pedro est un handicap à une croissance soutenue de ses activités. Il s'agit, entre autres, du trafic d'engins roulant, de produits énergétiques (hydrocarbures), de produits divers comme les vêtements. Son arrière-pays demeure dépendant du port d'Abidjan quant à l'importation de ces produits. Ce sont des trafics qui pourraient impulser davantage les activités portuaires de San Pedro.

3-Discussion

Le déficit infrastructurel et logistique est observé aussi bien sur le domaine portuaire que dans l'arrière-pays. Ainsi, le port connaît une congestion structurelle (N H J. Kablan et K H. Yro, 2016 : 5 ; L F. Dago, 2018 : 255 ; Adou *et al*, 2018 : 329). Les conséquences de cette situation sont les retards entraînant des coûts supplémentaires aux opérateurs et des pertes de trafics au profit des ports voisins plus adaptés. Cette réalité est relatée par A Z. Abdoli (2014 : 12), dans son étude sur la congestion portuaire. Il affirme « qu'au Royaume-Uni, les ports de Felixstowe et Southampton ont subi les premières conséquences de la congestion car quelques navires opérateurs ont opté de décharger leur cargaison à Rotterdam ou à Anvers ». Il ajoute que « certains ports de taille modeste sont situés près de grand ports, et si un transporteur n'a pas été reçu dans les délais au sein de ces petits ports, il donne rarement une seconde chance et se dirigera dans le futur vers des ports plus adaptés ». C'est le cas typique du port de San Pedro qui est entouré de géants sous-régionaux, comme Abidjan, Dakar, Lagos, Lomé, Tema et Cotonou.

Par ailleurs, dans la concurrence avec ces géants sous-régionaux pour la conquête du marché commun de l'arrière-pays, San Pedro demeure handicapé par sa faible et mauvaise desserte. Or, dans un climat où les ports sont en concurrence pour attirer les flux de marchandises, disposer d'une diversité et bonne connexion avec l'arrière-pays est un facteur

clé (P. Claes, 2017 : 1). En plus de l'inexistence de liaison ferroviaire, ses connexions routières sont fortement dégradées (N H J. Kablan, 2000 : 263) au point où le risque d'enclavement du port et de la ville de San Pedro est devenu imminent. Malgré les missions commerciales menées au Mali et au Burkina Faso, l'essentiel des opérateurs de ces pays rechignent à y faire transiter leurs marchandises à cause de la mauvaise desserte et de la faiblesse du fret retour. Les échanges maritimes de ces pays sahéliens sont principalement orientés vers les ports concurrents de Cotonou, Dakar, d'Abidjan, Lomé, Tema (B J. Tapé, 2005 : 315 ; M. Lihoussou, 2014 : 102).

L'autorité portuaire de San Pedro et les pouvoirs publics (Etat et collectivités territoriales) gagneraient surtout à développer la desserte terrestre pour une meilleure insertion dans le processus de globalisation de l'économie maritimo-portuaire (Adou et *al*, 2018 : 340). Certes, le port a engagé des projets de modernisation sur son domaine, mais au-delà de l'infrastructure portuaire proprement dite, les projets de modernisation portuaire supposent aussi des efforts coordonnés pour améliorer les réseaux ferrés et routiers qui les relieront aux marchés de l'arrière-pays (Ocean Shipping Consultants, Ltd, 2008 : 8 ; Adou et *al*, 2018 : 340 ; L F. Dago, 2018 : 260).

Conclusion

L'essor des activités maritimes et portuaires à San Pedro est freiné par des carences infrastructurelles et logistiques à la fois sur le domaine du port que dans sa connexion avec l'arrière-pays. En effet, les réformes institutionnelles et structurelles n'ont pas été accompagnées par l'adaptation des infrastructures du port et de son arrière-pays à la croissance du volume des échanges et des besoins des opérateurs. La capacité opérationnelle du port n'a pas connu d'évolution depuis 1979 malgré le développement du trafic global et du transbordement, néanmoins très consommateur d'espace. Le port se trouve, donc congestionné alors que les possibilités d'extension existent, d'autant plus près de 75 % de son domaine est encore inexploité. La concession de 70 % de la superficie totale des terre-pleins à un seul opérateur oblige les autres à opérer sur les 30 % restantes. Ainsi, les attentes en rade sont inévitables, prolongeant le séjour des navires au port (de 3 à 5 jours actuellement contre 2 à 3 jours avant la concession) avec un ratio temps d'attente/temps de service supérieur à 63 %. Les taux d'utilisation des quais atteignent 60 % et 83 % des opérateurs ne disposent pas suffisamment d'espace pour l'entreposage et le stockage de leurs marchandises.

Les investissements réalisés se sont limités à l'entretien des infrastructures existantes et à l'acquisition d'équipements. En outre, l'absence d'entretien des infrastructures d'accès au

port, accentue son risque d'isolement (forte dégradation du réseau routier dans son arrière-pays) et contrarie sa compétitivité dans la conquête des trafics de l'arrière-pays national et sous-régional. Les insuffisances actuelles du port pèsent lourdement sur ses activités à travers la perte des trafics au profit des autres ports concurrents mieux équipés, notamment Lomé pour le trafic de transbordement. Selon Ocean Shipping Consultants, Ltd, (2008 : 5) « le trafic de transbordement tend à être la première victime quand les ports atteignent les limites de leur capacité, comme cela a été récemment le cas d'un certain nombre de ces plateformes ». San Pedro ne s'est pas préparé à cette éventualité pourtant légion. Face au non accroissement de la capacité opérationnelle du port, son trafic de transbordement entame une forte baisse. Il a chuté de 67 % de 2015 à 2018, passant respectivement de 3 105 474 tonnes à 1 014 174 tonnes. Toute chose qui impacte négativement le trafic global du port qui chute à 4 081 163 tonnes en 2018, contre 4 851 390 en 2015, soit une baisse de 16 %.

Références bibliographiques

ABDOLI Alex Zagros, 2014, La congestion maritime, Travail de Bachelor réalisé en vue de l'obtention du Bachelor HES, le 30 mai 2014, Genève, Haute École de Gestion de Genève (HEG-GE), 52p.

ADOU Sokou Gérard, SILUE Kounamiga, KABLAN N'Guessan Hassy Joseph., 2018, « Impact des infrastructures portuaires sur la dynamique des activités: Cas de SAN PEDRO », dans : Mostafa NACHOUÏ (dir), *L'Afrique maritime : réalités et perspectives, revue espace géographique et société marocaine n°24-25 Novembre 2018*, Maroc, p329-341.

ALIX Yann, 2013. « Conteneurisation des marchandises conventionnelles Enjeux stratégiques et opérationnels », *Logistique et transport des vracs*, Fondation SEFACIL, Le Havre -France, 247 p.

CLAES Patrick., 2017, « La maîtrise de l'hinterland, clé de voûte du versant terrestre », dans Grégory CLEMENTE (dir), *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.

DAGO Lohoua Flavient., 2018, « La redynamisation des ports ivoiriens », dans : Mostafa NACHOUÏ (dir.), *L'Afrique maritime : réalités et perspectives. Revue espace géographique et société marocaine, n°24-25 Novembre 2018*, Maroc, p. 247-262.

KABLAN N'guessan Hassy Joseph, YRO Koulaï.Hervé., 2016, « Le port de San-Pedro à l'épreuve de la croissance du trafic conteneurisé », dans : N'guessan Hassy Joseph KABLAN (dir), *Regardsuds; Deuxième numéro, septembre 2016 ISSN-2414-4150*, Abidjan, Côte d'Ivoire, p 165-175.

KABLAN N'guessan Hassy Joseph, 2000. Les arrière-pays des ports ivoiriens, Thèse de Doctorat 3^{ème} Cycle, Abidjan, Université de Cocody-Abidjan, 342 p.

LIHOUSSOU Messan., 2014, « La compétition portuaire pour la desserte des territoires enclavés. Le cas de Cotonou (Bénin) », dans : Jean VARLET (dir), *Géotransports 2014 Acteurs du transport maritime et mondialisation*, N° 4, France, p. 99-115.

MATZ Emmanuelle, 2017, « Des outils juridiques au service du développement des ports africains », dans Grégory CLEMENTE (dir), *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 3-36.

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.

TAPE Bidi Jean., 2005, « Impact de la crise ivoirienne sur les ports ouest-africains », dans Michel KORINMAN (dir), 2005/2 N°11 | ISSN 1636-3671 ISBN 2749204577 Outre-terre, p 309-318.