

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

MINISTÈRE AUPRES DU PREMIER
MINISTRE, CHARGÉ DE L'ÉCONOMIE ET
DES FINANCES

MINISTÈRE DU COMMERCE, DE
L'ARTISANAT ET DE LA PROMOTION DES
PME

MINISTÈRE AUPRES DU PREMIER
MINISTRE, CHARGÉ DU BUDGET

MINISTÈRE D'ETAT, MINISTÈRE DE
L'INTÉRIEUR ET DE LA SÉCURITÉ

MINISTÈRE DES INFRASTRUCTURES
ÉCONOMIQUES

MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DE LA LUTTE
CONTRE LE SIDA

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE

COMMUNICATION EN CONSEIL DES MINISTRES

Objet : Compétitivité des ports ivoiriens

A- CONTEXTE ET JUSTIFICATION

Conscient des avantages de sa position géographique et des potentialités de son économie, la Côte d'Ivoire a très tôt fait jouer aux ports d'Abidjan et de San Pedro un rôle déterminant dans sa politique de transport et d'ouverture sur l'extérieur.

Seulement, après un passé florissant, la position de leaders de ces deux ports est mise à mal, surtout depuis l'avènement de la crise militaro-politique, en raison notamment du déficit de réalisation d'infrastructures essentielles et de l'absence d'une véritable politique de suivi des instruments de la compétitivité desdits ports. Ces facteurs restent des faiblesses pour la bonne conduite de l'activité portuaire.

Par ailleurs, d'autres menaces planent sur le développement de l'activité des ports ivoiriens. Elles sont liées essentiellement à la concurrence du secteur portuaire et maritime sous régional (l'ouverture d'un Terminal à Conteneurs par MSC à Lomé, la mise en œuvre de projets portuaires similaires dans d'autres pays de la sous-région...).

Au regard de ces faiblesses et menaces liées au déficit d'investissement dans le secteur d'une part, et d'autre part à la compétition maritime sous régionale de plus en plus accrue, il s'avère nécessaire de remédier à l'inadaptation des infrastructures portuaires existantes et au manque d'investissement de modernisation par l'adoption d'une ambitieuse stratégie de développement des ports d'Abidjan et de San Pedro.

Pour le Gouvernement, cette opération a un enjeu stratégique et l'objectif visé est de hisser nos ports au rang des ports leaders du continent.

La démarche consiste donc à activer des leviers porteurs, en termes de vision stratégique, de dynamisme managérial, de célérité dans les prises de décisions, de réalisation et de renforcement des infrastructures.

B- ETAT DES LIEUX

Le Port Autonome d'Abidjan (PAA), conscient de ce que la comparaison du coût direct de passage, bien qu'apparemment facile à réaliser, ne suffit pas pour une bonne appréciation de la compétitivité, a réalisé en interne une analyse préliminaire du **coût de passage direct**.

Il en ressort que la formation du coût de passage direct portuaire est surtout le fait des opérateurs privés (consignation, manutention, transit).

Fort de ce constat, l'Autorité portuaire d'Abidjan a tout de même engagé une étude globale sur la compétitivité du Port d'Abidjan. Elle a été réalisée par un Consultant international reconnu (INECOR) et les résultats provisoires montrent que :

- **pour l'importation des marchandises (exemple de 15 tonnes de riz)**, le PAA arrive en troisième position ex aequo avec le port de Lomé derrière Dakar et Cotonou en terme de compétitivité ;
- **pour l'exportation des marchandises (exemple de 17 tonnes d'anacarde)**, le PAA est en dernière position derrière Cotonou, Lomé, Dakar et Tema du fait surtout des coûts de manutention terre ;
- **pour les navires porte-conteneurs de 1500 TEU et les navires RORO**, le PAA arrive en quatrième position derrière Tema, Cotonou et Lomé du fait du niveau élevé des droits de pilotage et des coûts de remorquage et de manutention bord ;
- **pour les navires vraquiers**, le PAA occupe la troisième place derrière Lomé et Tema. A ce niveau, quand bien même le PAA est le plus compétitif au niveau du coût de séjour au port, ses efforts sont annihilés par les droits de port navire, les droits de pilotage et de remorquage.

A l'analyse, le niveau élevé du coût de passage (direct et indirect) et l'existence de multiples prélèvements effectués par divers services de l'Administration rendent nos ports moins compétitifs.

Ces résultats montrent bien que le Port Autonome d'Abidjan est globalement le port le moins compétitif de la sous-région ouest-africaine, après Dakar et Cotonou, et qu'Abidjan doit encore faire des efforts importants pour rattraper Lomé et Tema.

En vue donc de rendre nos ports plus performants et plus compétitifs dans leur environnement concurrentiel, il est important d'identifier des mesures majeures et de les mettre en œuvre avec célérité. Il s'agit de mesures :

- d'ordre institutionnel et administratif ;
- d'amélioration des voies de pré et post acheminement ;
- de réduction des coûts de passage ;
- d'amélioration des performances opérationnelles ;
- d'amélioration des infrastructures et équipements portuaires.

C- MESURES A METTRE EN ŒUVRE

1) Mesures d'ordre institutionnel et administratif

Les mesures recensées portent sur (i) la prise d'un arrêté pour réactiver la Commission Compétitivité des ports ivoiriens, (ii) l'installation d'un observatoire de veille et d'alerte chargé de l'harmonisation et de l'application de tarifs incitatifs et concurrentiels, (iii) la réduction effective du nombre de barrages routiers en vue de booster davantage les activités de nos ports, (iv) l'accélération des procédures administratives et douanières relatives aux marchandises

destinées au transit et au transbordement et (v) la suppression des lourdeurs administratives avec la mise en place de circuits vert et rouge de sorte que les déclarations soient faites avec célérité et les documents délivrés dans des délais raisonnables.

2) Mesures pour l'amélioration des voies de pré et post acheminement

En plus de l'amélioration de la fluidité routière et de la lutte contre le racket (application effective de la limitation des barrages routiers, création des parcs de stationnement hors de la zone portuaire, construction du pont de Vridi-Biétry, mise en place d'un système de régulation des arrivés et des départs du port), il revient à l'Etat d'assurer une bonne interconnexion routière avec les pays limitrophes, surtout ceux de l'hinterland.

3) Mesures pour la réduction des coûts de passage

Les conclusions de l'étude commanditée par le PAA ont montré que le taux du Droit de Trafic Maritime ivoirien est l'un des plus élevés de la sous-région surtout comparativement aux ports concurrents. Pour inverser cette tendance, il importe de mettre en œuvre certaines actions, notamment (i) la suppression du monopole des acconiers dans la livraison des conteneurs dans la zone d'Abidjan, (ii) la définition des conditions d'accès au trafic maritime ivoirien, (iii) la régularisation des contrats de concession des manutentionnaires et des consignataires conformément aux statuts du PAA de sorte que l'Autorité portuaire puisse influencer à la baisse les différents coûts proposés par les opérateurs du secteur.

4) Mesures pour l'amélioration des performances opérationnelles

La nécessité d'accroître l'offre de logistique de stockage et de terrains industriels dans les zones portuaires étant établie, les ports, la Douane et les opérateurs privés du secteur devraient, de manière concertée, créer des zones logistiques extérieures à la zone portuaire, réduire la durée de séjour des marchandises au port, augmenter le coût de stockage en zone sous-douane et autoriser la sortie des céréales et du sucre dans les magasins extérieurs sous régime douanier.

Par ailleurs, il est suggéré de supprimer le monopole de la main d'œuvre docker et d'acquérir de nouveaux wagons et locomotives afin d'accroître les capacités de transport des marchandises par voie ferroviaire.

5) Mesures pour l'amélioration des infrastructures et équipements portuaires

• Au titre du Port Autonome d'Abidjan

Tenant compte de la faiblesse des infrastructures et équipements portuaires, le PAA a lancé, en 2011, un ambitieux programme d'investissement aux fins de se repositionner durablement. Ce programme, conçu sous la forme d'un Partenariat Public Privé (PPP), porte sur un certain nombre de projets structurants. Il s'agit, entre autres :

- de l'élargissement et de l'approfondissement de la passe d'entrée du canal de Vridi ;
- de la construction du deuxième terminal à conteneurs ;
- des travaux de modernisation du port de pêche ;
- du remblaiement de la baie lagunaire de Vridi ;
- de la création d'un terminal minéralier et d'un terminal céréalier.

- **Au titre du Port Autonome de San Pedro**

Compte tenu de la courbe ascendante du trafic conteneurs au plan mondial, Il est impératif pour le PASP et pour l'Etat, de mettre en œuvre une stratégie efficace afin de permettre au port de San Pedro de consolider sa position de pôle de transbordement. Dans cette perspective, les projets suivants, identifiés par l'Autorité portuaire, sont à réaliser dans les meilleurs délais :

- la construction d'un nouveau terminal à conteneurs ;
- la viabilisation et le remblaiement de 150 ha du domaine portuaire ;
- la construction de terminaux polyvalent industriel et minéralier, d'une base logistique pétrolière, d'un terminal d'hydrocarbure et de butane, d'un port avancé à Odienné ;
- le bitumage de certaines voies essentielles pour le développement des activités du port (Odienné-Frontière Mali, Danané-Frontière Guinée) ; *Danané-Frontière Libérienne et Toulepleu*
- la construction d'un pont sur le fleuve Cavally à Ppollo (frontière du Libéria). *& Toulepleu - Zourou Houm*
- ~~Port sec de Danané~~

- **Au titre des contrôles effectués par les Services d'Inspection Sanitaire et Phytosanitaire**

Pour rendre les Services d'inspection sanitaire et phytosanitaire opérationnels à l'image de ceux des pays de l'Union Européenne et des pays d'Asie et afin de garantir une meilleure qualité sanitaire et phytosanitaire des denrées aussi bien à l'exportation qu'à l'importation, un certain nombre d'actions sont à mettre en œuvre. Il s'agit de :

- l'équipement du Laboratoire National d'Appui au Développement Agricole (LANADA) en vue de réduire les délais d'analyses ;
- la mise aux normes sanitaires de la halle de criée ;
- la construction d'une chambre froide pour la conservation des échantillons témoins ;
- la création d'une station de quarantaine pour l'isolement des animaux et plantes suspects importés ;
- l'achat d'un incinérateur pour la destruction des produits et plantes saisis ;
- la dotation des Services de moyens de déplacement pour une meilleure efficacité dans les inspections.

En raison du caractère multi-acteur de la compétitivité des ports ivoiriens, l'implication effective de toutes les Structures concernées est vivement souhaitée.

Telle est l'économie de la présente Communication dont les conclusions sont soumises à l'adoption du Conseil des Ministres.

Le Ministre des Transports



Gaoussou TOURE

Le Ministre d'Etat, Ministre de
l'Intérieur et de la Sécurité

Hamed BAKAYOKO

Le Ministre auprès du Premier Ministre,
Chargé de l'Economie et des Finances

Nialé KABA

Le Ministre des Infrastructures
Economiques

ACHI Patrick

Le Ministre du Commerce, de l'Artisanat et
de la Promotion des PME

Jean-Louis BILLON

Le Ministre de la Santé et de la
Lutte contre le Sida

Raymonde GOUDOU COFFI

Le Ministre de l'Agriculture

Le Ministre auprès du Premier Ministre,
Chargé du Budget

Mamadou Sangafowa COULIBALY

Abdourahmane CISSÉ

ANNEXE

**MATRICE DES MESURES POUR L'AMELIORATION
DE LA COMPETITIVITE DES PORTS IVOIRIENS**

Nº	Mesures proposées			Responsabilités	Coût (milliards FCFA)	Financement	Délai de réalisation	Observations
		PAA	PASP					
I. MESURES D'ORDRE INSTITUTIONNEL ET ADMINISTRATIF								
1	1.1 Prendre un arrêté pour réactiver la Commission Compétitivité des ports ivoiriens qui sera assisté de l'observatoire de veille et d'alerte chargé de l'harmonisation et de l'étude de l'application de tarifs incitatifs et autres mesures arrêtées	X	X	Min. Transports			Juillet-Août 2014	La Commission n'a plus fonctionné depuis 1999. Le Min. des Transports a transmis le projet d'arrêté pour réactiver la Commission de Compétitivité. L'observatoire sera un instrument de la Commission.
	1.2 Réduction du nombre de barrages routiers	X	X	Min. d'Etat Intérieur et Sécurité			Juillet-Août 2014	
2	2.1. Echange automatisé de données avec les exploitants des terminaux à conteneurs afin de réduire les délais de passage des marchandises au transit et au transbordement						Juin 2015	En cours
	2.2. Interconnexion avec les systèmes informatiques des pays de l'hinterland afin de suivre la marchandise (traçabilité et fluidité des marchandises de bout en bout)	X	X	Direction Générale des Douanes (DGD) DGD			Délai à définir	Projet PACIR (Union Européenne)
	2.3. Multiplication des magasins extérieurs afin de désengorger les magasins du port et de réduire les délais d'attente des navires			Opérateurs privés/DGD			Décembre 2014	Mesures mises en application au niveau de la DGD

			District d'Abidjan/ PAA	5	PAA/BM (Terrassement)	2015	L'Observatoire sous régional des Pratiques Anormales en matière de fluidité routière-OPA).
4.3. Créer des parcs de stationnement hors de la zone portuaire (projet de gare de camions au Nord d'Abidjan)	X	MIE/Min. Transports	40	A rechercher	2017		
4.4. Construction du pont Vridi-Biétry	X	Min. Transports					
4.5. Mettre en place un système de régulation des arrivées et départ des Camions du port	X	Min. Transports				Décembre 2014	
4.6. Mieux organiser et informer sur les actions d'enlèvement des camions sur les routes (SOAD et autres) au corridor Nord	X	Min. Transports				Décembre 2014	
4.7. Construction d'un port avancé à Odienné	X	ETAT/PASP	7				
4.8. Etablissement d'une zone franche portuaire en dehors de la zone sous douanes des ports	X	ETAT/PASP				2014-2016	
Assurer l'interconnexion routière avec les pays limitrophes							
5.1. Bitumage de la route Odienné-Frontière Mali	X	MIE	63	Délai à définir			
5.2. Bitumage de la route Danané-Frontière Guinée	X	MIE	35	Novembre 2017			
5.3 Construction d'un pont sur le fleuve Cavally à Ppollo (frontière RCI/Libéria)	X	MIE	7,5	Délai à définir			

III. MESURES POUR LA REDUCTION DES COÛTS DE PASSAGE					
	Réduire les coûts des prestations portuaires				
6	6.1. Régularisation des contrats de concession des Manutentionnaires et des Consignataires conformément aux statuts du PAA	X	PAA	Mars 2015	Selon le PASP, les coûts appliqués paraissent dans la norme tant en ce qui concerne les navires que les marchandises
	6.2. Définir les conditions d'accès au trafic maritime ivoirien	X	Min. Transports	Août 2014	
	6.3. Supprimer le monopole des accioniers dans la livraison des conteneurs dans la zone d'Abidjan	X	PAA	Fin Août 2014	
IV. MESURES POUR L'AMELIORATION DES PERFORMANCES OPERATIONNELLES					
	Augmentation de l'offre de logistique de stockage et des terrains industriels				
7	7.1. Créer des zones logistiques privées ou publiques extérieures à la zone portuaire	X	Opérateurs privés/ PAA	Décembre 2015	
	7.2. Réduire la durée de séjour des marchandises	X	Opérateurs privés/ PAA	Décembre 2014	
	7.3. Augmenter le montant des frais de stockage en zone sous-douane	X	Opérateurs privés/ PAA	Décembre 2014	

			DGD		2015	
7.4.	Autoriser la sortie des céréales (notamment le riz) et du sucre dans les magasins extérieurs sous régime douanier	X				
7.5.	Augmenter l'offre de terrains industriels par le remblaiement de la baie lagunaire de Vridi	X	PAA	120	BOARD : 20 Mds 100 Mds à rechercher	35 ha : 2015 160 ha : 2018
7.6.	Sécuriser les réserves foncières du Port d'Abidjan	X	MCLAU/PAA	180	Etat	2020
8	Libéraliser l'offre de la main d'œuvre docker dans les Ports	X	Min. Transports		2015	
9.1.	Acquérir de nouveaux wagons et locomotives, accroître les capacités de transport de marchandises par voie ferroviaire	X	SITARAIL/ETAT		Délai à définir	
9	9.2 : Réhabiliter le chemin de fer Abidjan-Kaya	X	SITARAIL/ETAT		Délai à définir	
V. MESURES POUR L'AMELIORATION DES INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS PORTUAIRES						
10.1.	Elargissement et approfondissement de la passe d'entrée du Canal de Vridi.	X	ETAT/PAA	130	Etat /Eximbank	2018
10	10.2. Construction du 2 ^{ème} terminal à conteneurs du PAA.	X	ETAT/PAA	339	Etat /Eximbank	2018
						Disposer de 200 ha de terrains pour les opérateurs industriels

10.3.	Moderniser le port de pêche (travaux en cours)	X	ETAT/PAA	29	PAA
10.4.	Moderniser le terminal minéralier pour avoir un tirant d'eau allant jusqu'à 13 m	X	ETAT/PAA	35	A rechercher/PPP
10.5.	Création d'un terminal céréalier	X	ETAT/PAA	35	A rechercher/PPP
10.6.	Construction d'un nouveau terminal à conteneurs	X	ETAT/PASP	260	2017
10.7.	vialibilitation et remblaiement de 150 hectares du domaine portuaire	X	ETAT/PASP	95	2014-2017
10.8.	Construction d'un terminal polyvalent industriel	X	ETAT/PASP	20	2014-2018
10.9.	Construction d'une plate-forme logistique pétrolière	X	ETAT/PASP	12	2014-2017
10.10.	Construction d'un terminal hydrocarbures et butane	X	ETAT/PASP	30	2014-2016
10.11.	Construction d'un terminal minéralier	X	ETAT/PASP	500	2014-2019

Cotonou, 15 m à Tema en 2016.
Ils permettront d'accueillir les plus grands navires

PASP :
Ces réalisations s'inscrivent dans le projet d'extension du PASP conformément à son schéma directeur de développement.

Il s'agit d'augmenter la capacité du terminal à conteneur,

faciliter l'expansion du trafic RoRo, créer une vaste zone logistique et industrielle

10.12.	Construction d'un port de pêche semi-industriel	X	ETAT/PASP	7
10.13.	Mise en œuvre du projet de chemin de fer Man/San Pedro	X	ETAT/PASP	2014-2016 Délai à définir
10.14.	Equipement du Laboratoire National d'Appui au Développement Agricole	X	ETAT/MINAGRI	Budget 2015
10.15.	Construction d'une antenne du LANADA à San Pedro	X	ETAT/MINAGRI	Budget 2015
10.16.	Construction d'une chambre froide pour la conservation des échantillons témoins	X	ETAT/MINAGRI	Budget 2015
10.17.	Mise en place d'une station de quarantaine pour l'isolement des animaux et plantes suspectes importés	X	ETAT/MINAGRI/ PROD. ANIMALE	Budget 2015
10.18.	Achat d'un incinérateur pour la destruction des produits et plantes saisis	X	ETAT/MINAGRI	Budget 2015