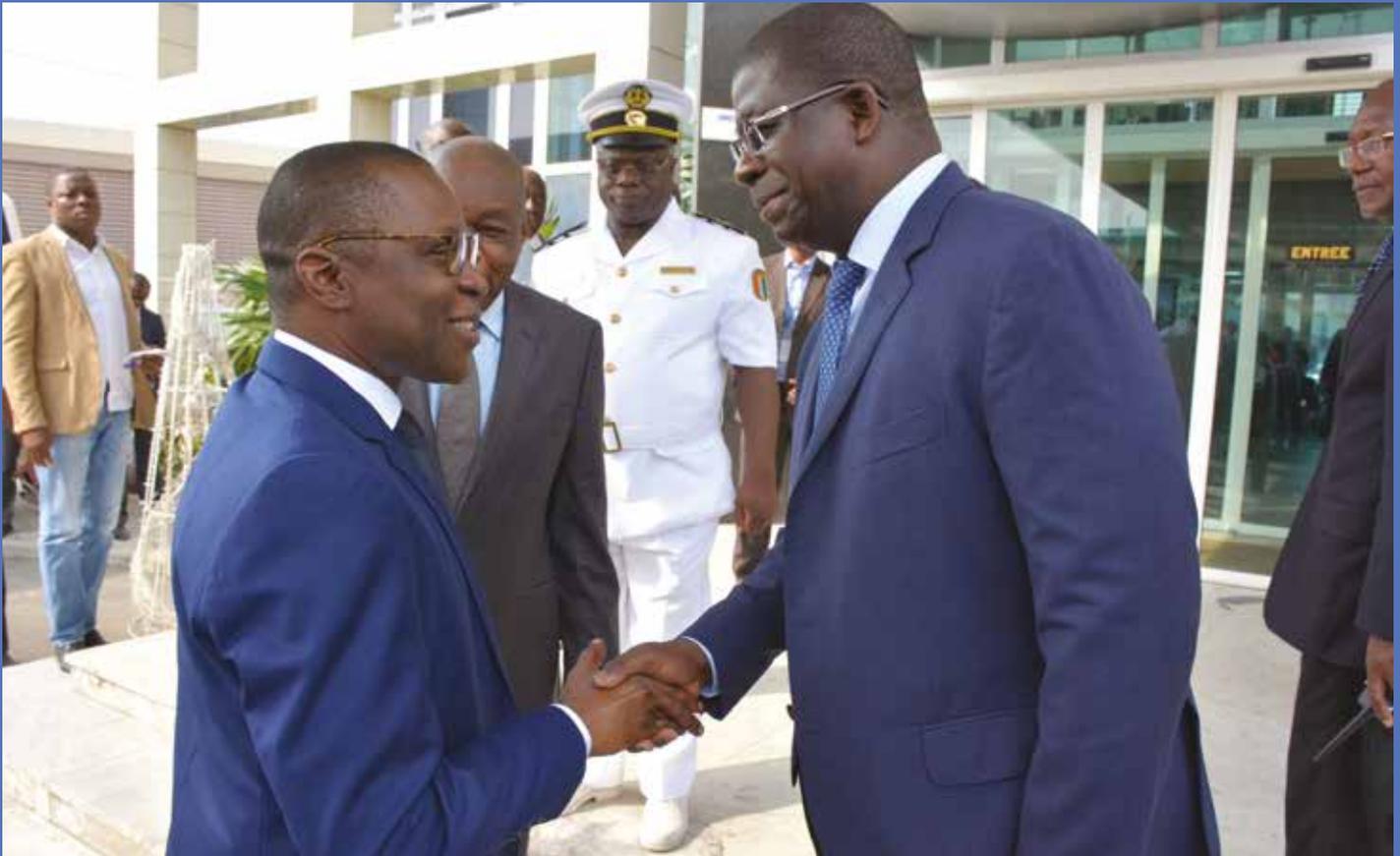




# PAA-Infos

## MAGAZINE

### LE NOUVEAU MINISTRE DES TRANSPORTS VISITE LE PORT D'ABIDJAN



38<sup>e</sup> CONSEIL DE L'AGPAOC

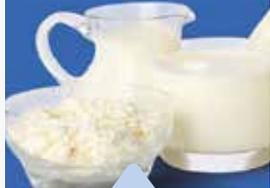
FOCUS SUR LA CARENA

### DOSSIER : LE TRAFIC ROULIER



IMPRESSION DURABLE





*Votre vie, notre bien*



GM.CI (Global Manutention Côte d'Ivoire) est la 2eme société de transit en côte d'ivoire, spécialisée dans la manutention de transit aérien et maritime.

### NOS SERVICES

- CONSIGNATION MARITIME
- MANUTENTION
- TRANSIT MARITIME
- TRANSPORT
- AGENCE DE VOYAGE
- ENTREPROSAGE



# sommaire



Éditorial	p.02
Vitrine	p.04
Ports d'ici et d'ailleurs	p.07
<b>Au port d'Abidjan</b>	
Actualités	p.18
Evènements	p.30
Projets	p.41
<b>Focus</b>	
La Carena	p.44
<b>Dossier - Le trafic roulier au port d'Abidjan</b>	
Les développements du trafic roulier	p.54
Le Port d'Abidjan en première ligne	p.58
Rencontres	p.64
<b>Culture</b>	
L'éco-attitude	p.68
Lexique maritime et portuaire	p.71

## **PAA-Infos MAGAZINE**

Publication bimestrielle  
d'informations du Port  
Autonome d'Abidjan

BP V 85 Abidjan  
Tél.: +225 21 23 80 00  
Fax: +225 21 23 80 80  
Site web: [www.portabidjan.ci](http://www.portabidjan.ci)

**DIRECTEUR DE PUBLICATION**  
Hien Yacouba SIÉ,  
Directeur Général du PAA

**DIRECTEUR DE RÉDACTION**  
OKOU COULIBALY D. GON  
Directeur Commercial, Mar-  
keting et de la Communication

**RÉDACTEUR EN CHEF**  
Yves Alexis GUIÉ  
Chef du Département  
Communication

**SECRÉTAIRE DE RÉDACTION**  
Clarisse K. TRAORÉ

**RÉDACTEURS**  
Serge KIMOÛ, Armand AHOURE,  
Fathime DIÉNEPO, Jérôme  
SANSAN,  
Céna RICHMOND-DIA,

**PHOTOGRAPHIE**  
Anicet ADJOBI, Estelle MOHY,  
Souleymane COULIBALY

**PUBLICITÉ**  
AFRIQUE MEDIAS CÔTE D'IVOIRE

**CORRECTION**  
ALAKAGNI Hala

**CONCEPTION ET RÉALISATION**  
TRC

**IMPRESSION**  
Chevillon Imprimeur



Le papier de ce magazine est issu de  
pâtes produites à partir de forêts gérées  
durablement.

# éditorial

## 2017, relevons ensemble de nouveaux défis pour mieux satisfaire vos besoins et attentes !



Mme OKOU  
COULIBALY D. GON

L'année 2017 a bien commencé pour le Port Autonome d'Abidjan qui vient de voir couronner ses efforts en matière de gestion durable de l'environnement, par l'obtention le 13 mars 2017 de la certification ISO 14001 : 2004, décernée par l'organisme de certification international AFAQ AFONR. Ce premier résultat de l'année est accompagné par le renouvellement du certificat Qualité ISO 9001 : 2008, pour la qualité de ses prestations sur l'accueil des navires.

Cette nouvelle distinction marque la reconnaissance de

la contribution du Port Autonome d'Abidjan en faveur du Développement Durable. Au regard de l'impact des activités maritimes et portuaires sur l'environnement, la préservation de celui-ci s'impose désormais comme un critère majeur de compétitivité des ports. Par conséquent, la certification ISO 14001 : 2004 vient renforcer les atouts du port d'Abidjan.

Ce résultat encourageant s'inscrit dans la dynamique des actions conformes à la vision stratégique de l'Autorité Portuaire, qui consiste à bâtir sur la Côte Atlantique de l'Afrique, un Port Leader, capable



de répondre efficacement aux exigences et aux mutations du transport maritime. Cette vision a permis de profondes réformes aussi bien au niveau infrastructurel, managérial que de la sécurité et sûreté. A ce titre, un accent particulier a été mis sur la modernisation des infrastructures existantes à l'effet de les adapter aux exigences actuelles et d'en développer de nouvelles pour la satisfaction durable de nos partenaires et clients. Les travaux démarrés fin 2015, sont pour certains achevés, tandis que d'autres le seront globalement en 2019.

Il s'agit notamment de la construction du môle du port de pêche, opérationnel depuis le 21 septembre 2015, de la création de terrains supplémentaires par remblaiement de la baie lagunaire de Vridi-Biétry dont la première partie de 40 hectares est terminée, de l'élargissement et l'approfondissement de la passe d'entrée du canal de Vridi couplés avec la construction du deuxième terminal à conteneurs et du Terminal RORO. Suivront dans un proche avenir, la création de nouveaux terminaux, dont un céréalier et un minéralier.

Il est également prévu la construction de voies de desserte dont la liaison Vridi-Marcory, pour résoudre l'épineuse question de la congestion portuaire qui se pose depuis quelques temps avec beaucoup plus d'acuité.

Cette situation de congestion ponctuelle qui entrave notre compétitivité est préjudiciable aussi bien à la clientèle qu'à l'économie ivoirienne. C'est pourquoi, au plus haut niveau, les Autorités Gouvernementales ont décidé d'apporter le soutien nécessaire pour trouver, dans l'immédiat, des solutions transitoires.

Pour l'heure, dans le cadre d'un plan d'urgence arrêté, les Ministères des Transports et des Infrastructures Economiques, en collaboration avec le Port Autonome d'Abidjan, ont mis à disposition deux sites à savoir le parc OIC (gare de frêt de Vridi) et le parking HINO (Vridi), afin de soulager les acteurs de la plateforme portuaire. En outre, le processus d'acquisition d'un espace de 30 hectares (PK 26-27) sur l'autoroute du nord a connu une avancée significative.

Assurément, d'autres mesures complémentaires seront prises à l'issue d'un séminaire sur la compétitivité des ports Ivoiriens qui se tiendra bientôt.

C'est le lieu ici de rassurer les acteurs de la plateforme portuaire ainsi que nos clients, sur les retombées certaines de ces grands travaux d'infrastructures en cours. A terme, notre port pourra offrir de meilleures conditions d'exploitation : l'amélioration des tirants d'eau au niveau du canal et des quais permettra

d'accueillir aisément des navires de nouvelles générations sans limitation de longueur tandis que la construction de nouveaux terminaux et d'espaces supplémentaires, permettra de traiter efficacement tous types de marchandises. Pour l'armateur et le chargeur, les bénéfices seront perceptibles en termes d'économie d'échelle, de gain de temps, de sécurité et de sûreté, de coût de passage portuaire, entre autres. C'est dans la perspective de ce lendemain meilleur que doivent être abordées les difficultés du moment que nous devons considérer comme des défis à relever ensemble tout au long de cette année. Cela appelle la mobilisation de tous les acteurs du secteur (Autorité Portuaire, armateurs, chargeurs, consignataires...), notamment par la poursuite des efforts déjà consentis de part et d'autre.



Notre engagement et notre implication sont et resteront un gage d'efficacité pour le succès du port d'Abidjan, et une meilleure satisfaction de nos clients et partenaires.



Photos © africquephotos.net

## CAP SUR L'AMÉLIORATION DE NOS ACQUIS

**À** l'occasion de la parution du 100<sup>ème</sup> numéro de notre magazine d'informations portuaires, nous vous annonçons des mutations profondes afin d'adapter ce support aux besoins et recommandations

que vous nous avez faits, mais également pour tenir compte de la vision de l'Autorité Portuaire qui souhaite en faire la vitrine par excellence des activités de la plateforme portuaire d'Abidjan.

A partir de ce numéro que vous tenez dans vos mains, ces changements s'opèrent et sont perceptibles tant au niveau du design que du contenu du magazine, qui se veut désormais plus ouvert à l'ensemble des acteurs qui sont la force de notre port. L'objectif est de promouvoir le port d'Abidjan en mettant la lumière sur toutes ses

composantes.

L'idée de cette nécessaire ouverture se traduit par la mise en place, en cours, d'un réseau de correspondants au sein de la Communauté Portuaire d'Abidjan. Ainsi, chaque acteur pourra, à sa demande ou sur proposition de l'équipe de rédaction, faire publier des articles ou publi-reportages pour montrer ses savoir-faire et surtout sa contribution au rayonnement du port d'Abidjan.

Notre ligne éditoriale sera orientée par des thèmes d'intérêt dont le traitement permettra de faire découvrir aux lecteurs, les atouts qui déterminent notre compétitivité. Dans ce numéro, nous traitons du trafic roulier au Port d'Abidjan. Quelque peu méconnu, il est cependant un secteur dynamique, à forte valeur ajoutée. A partir de nos quais, c'est tout un pan de l'économie nationale qui est alimenté par le flot de véhicules et toutes sortes d'engins roulants livrés chaque semaine par ces grands navires rouliers qui fréquentent notre port.

Tout en parlant du port d'Abidjan, de ses activités et de ses projets, nous ne manquerons pas de faire quelques incursions dans les autres ports d'Afrique et du reste du monde, pour offrir à nos lecteurs, la possibilité de découvrir les grandes tendances de l'évolution du secteur maritime et portuaire en particulier et plus



**Yves Alexis GUIE**  
Chef du Département  
Communication



globalement celui des transports et de la logistique. Support d'information et de formation, le nouveau « PAAInfos Magazine » veut également donner l'occasion aux différents experts de notre secteur de s'exprimer à travers une rubrique qui leur sera consacrée. A cette tribune de contribution, des réflexions sur les grandes problématiques de l'activité pourront être menées, dans l'unique but de faire avancer ce port. A travers ces lignes, nous saisissons l'opportunité pour lancer un appel à toutes les éminences grises d'ici et d'ailleurs, pour nous accompagner dans ce projet.

Conscients que nous sommes qu'un grand port ne vaut que par les hommes qui y travaillent, nous n'oublierons pas d'ouvrir désormais une lucarne sur les ressources humaines. Nous voulons ainsi faire connaître tous les métiers, même ceux dits « petits », qui animent le port au quotidien et le font bouger.

Bien d'autres rubriques toutes aussi intéressantes viendront donner au contenu de votre magazine plus d'attrait pour votre satisfaction, car tel est notre objectif.

Dans la forme, les innovations apportées depuis le numéro 100 se poursuivent. La mise en page est plus dynamique et nous imprimons dorénavant sur du papier respectueux des normes environnementales, parce que le Port Autonome d'Abidjan n'est pas en

marge du combat mondial pour sauver notre planète. Dans ce bimestriel, nous proposons, à chaque parution, une dizaine de pages aux annonceurs.

Un grand merci à tous ceux qui nous ont témoigné leur fidélité jusqu'à présent, et nous invitons ceux qui sont en quête d'un support de référence pour se mettre en valeur, à prendre leur place dans les 2500 exemplaires de chaque numéro que nous produisons et distribuons aussi bien en Côte d'Ivoire qu'à l'international.

Cette nouvelle vision du « PAA Infos Magazine », nous l'avons voulu parce que nos lecteurs, très avisés, l'exigent et que nous leur devons le meilleur puisqu'à l'évidence, ils sont notre véritable raison d'exister.

Merci à tous pour vos critiques, suggestions et contributions constructives qui nous permettent de poursuivre cette belle aventure. Demain sera meilleur, nous en sommes convaincus.



# OFFICE IVOIRIEN DES CHARGEURS

Professionalisme - Rigueur - Transparence



## UNE ASSISTANCE DYNAMIQUE AUX SERVICES DES OPÉRATEURS ÉCONOMIQUES SUR LA CHAÎNE DES TRANSPORTS

### MISSIONS

- Assistance aux chargeurs (importateurs/exportateurs)
- Représentation et défense des intérêts des chargeurs;
- Appui au développement harmonieux du commerce international

### ACTIVITES

- Suivi du trafic maritime ( BSC en ligne)
- Suivi du trafic routier (Géolocalisation, RFID)
- Gestion d'entrepôts réels sous douane
- Gestion des gares de fret ( Plateformes logistiques)
- Création d'infrastructures d'appui au transport
- Formation et accroissement des capacités (Ateliers, Séminaires et Colloques)
- Publication des statistiques des trafics maritimes et routiers
- Edition des lettres de voiture (DUT)
- Service transit (D11)

Abidjan, Treichville  
Rue le Havre, Zone portuaire  
01 B.P. 3709 ABIDJAN 01  
Tel : ( +225) 21 25 99 33 / 21 25 27 21  
FAX : (+225) 21 25 27 20  
Site Web : [www.oic.ci](http://www.oic.ci)  
E-mail : [Info@oic.ci](mailto:Info@oic.ci)

# Ports d'ici et d'ailleurs



*Une Référence Internationale*

## PORTS NATIONAUX

### PORT D'ABIDJAN

#### CHANGEMENTS À LA DIRECTION GÉNÉRALE DE MEDLOG CÔTE D'IVOIRE

Le Conseil d'Administration de MEDLOG CI, réuni à la date du 30 janvier 2017, a nommé MM. Fabio POLITI et Roland Kouadio YAO, aux postes respectifs de Directeur Général par Intérim et Directeur Général Adjoint de la société.

#### CHANGEMENT DE DÉNOMINATION ET DE GOUVERNANCE DE LA SOCIÉTÉ TRIDENT

À l'issue de l'Assemblée Générale extraordinaire de la société TRIDENT SHIPPING, en date du 3 mai 2016, une nouvelle dénomination sociale a été attribuée à cette entreprise. Celle-ci devient désormais : TRIDENT LOGISTICS SA, société anonyme unipersonnelle dotée d'un Conseil d'Administration, avec pour Président Directeur Général, M. David BILLON et Directeur Général Adjoint, M. Régis DE OLIVIERA.

#### UN NOUVEAU DIRECTEUR GÉNÉRAL NOMME À SEA-INVEST CÔTE D'IVOIRE

M. Anthony ARCIDIACO, anciennement Directeur des Opérations et du Développement d'Affaires

est nommé depuis le 11 janvier 2017, nouveau Directeur Général des sociétés SEA-Invest Côte d'Ivoire et SEA-Truck. Il remplace à ce poste M. Jean BENAÏM, ex-Président Directeur Général. Le poste du Conseil d'Administration sera proposé à un des administrateurs de nationalité ivoirienne.

Dans cette même veine, M. Darius KONAN est promu Directeur commercial et Administrateur de SEA-Invest Côte d'Ivoire tandis que M. Sory DIABATÉ est maintenu dans ses fonctions de Directeur et Administrateur de SEA-Invest Côte d'Ivoire.

Photo © afriquephotos.net



#### LE GROUPE GRIMALDI VEUT EXPLOITER LE FUTUR TERMINAL RO-RO du PORT D'ABIDJAN

Le Directeur du groupe GRIMALDI, M. Bernard SHORTT, a été reçu en audience le jeudi 08 juin 2017, par le Directeur général du Port Autonome d'Abidjan, M. Hien Yacouba SIÉ.

La coopération entre le géant européen, spécialisé dans le transport d'engin roulant, GRIMALDI et le Port Autonome d'Abidjan a été à l'ordre du jour de cette audience. Les échanges ont principalement porté sur l'évolution des travaux de développement en cours au port d'Abidjan et les perspectives d'exploitation du futur terminal Ro-Ro par le groupe.

Le Directeur général du Port Autonome d'Abidjan s'est dit disposé à analyser toute proposition qui sera faite par le groupe GRIMALDI, 6<sup>e</sup> armateur roulier au monde.



# PORTS SOUS-RÉGIONAUX

## PORT DE LOMÉ (TOGO)

### TERMINAL A CONTENEURS : QUI EST LE PLUS GRAND EN AFRIQUE ?

Selon le classement 2015 d'Iloyd's, une revue spécialisée sur les questions maritimes basée à Londres, et repris également par Africa Check sur son site, [www.africacheck.org](http://www.africacheck.org), le Port Autonome de Lomé n'est ni le premier port à conteneurs d'Afrique de l'ouest ni le premier sur le continent, comme affirmé quelques semaines plus tôt par M. Diego Aponte, président de la Mediterranean Shipping Compagny. Cette place revient à celui de Port-Saïd en Egypte (37<sup>e</sup> mondial). Il est suivi du port de Tanger Med au Maroc (50<sup>e</sup> mondial), indique le dernier classement de Lloyd's, en se basant sur le trafic d'Equivalent vingt pieds (EPV). Au plan régional, le port de Lagos avec 1 538 086 EPV occupe la première place. Lomé ne fait pas partie du top 5 des ports à conteneurs du continent composé de Port-Saïd, Tanger Med, Durban, Alexandrie et Lagos.



Photo © africaphotos.net

### PRIVATISATION DE LA CAPITAINERIE DU PORT AUTONOME DE LOMÉ

La décision de la privatisation de la capitainerie du Port Autonome de Lomé (PAL) est rentrée dans sa phase active. En effet, la société Boluda Lomé SA deviendra ainsi l'exploitant exclusif des services de remorquage et de lamanage à partir de janvier 2017, pour une durée de 20 ans, soit jusqu'en 2037.



## PORTS SOUS-RÉGIONAUX

### PORT DE TAKORADI (GHANA)

#### TERMINAL A CONTENEURS DE TAKORADI : DEBUT DE L'EXPLOITATION FIN JANVIER 2017

Les travaux d'aménagement sont en cours sur le site du nouveau terminal à conteneurs de Takoradi. La construction du terminal à conteneurs qui est une des composantes des projets d'extension portuaire, vise à réduire la congestion au niveau du port de Takoradi. Bâti sur une superficie de 87.000m<sup>2</sup>, ce terminal sera opérationnel en 2017 et sera capable d'accueillir non seulement des navires à fort tirant d'eau mais aussi la plupart des conteneurs qui transitent par le port.



Photo © afriquephotos.net

### PORT DE DAKAR (SENEGAL)

#### LE CHIFFRE D'AFFAIRES DEPASSERA LA BARRE DES 40 MILLIARDS FCFA

Dans un entretien accordé au quotidien l'Observateur, M. Cheikh Kanté s'est réjoui de cette information : « Notre chiffre d'affaires s'est accru d'une façon exponentielle et jamais égalée dans l'histoire du port. De 28 milliards environ en 2012, nous allons dépasser le cap des 40 milliards ». Le Port sénégalais enregistre une performance avoisinant les 30.000 tonnes au niveau du terminal de Necotrans. Quant au terminal RO-RO, la performance a été de plus de 75.000 tonnes au cours de l'année 2015, tandis que le wharf pétrolier est passé de 250 tonnes/heure à 2000 tonnes/heure à ce jour. Le Directeur général du PAD a toutefois mentionné que le conteneur DTW doit amorcer sa phase de croissance en 2016. Ce terminal passera la barre de 10 millions de tonnes en 2012, à plus de 16 millions de tonnes pour la période de 2016. Il a aussi ajouté que le PAD demeure le leader sur le corridor malien, avec un monopole de 70% sur les conteneurs et 60% sur le conventionnel.



Photo © afriquephotos.net

## TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL

### MAROC : TANGER-MED EN VOIE DE DEVENIR LE PLUS GRAND PORT DE TRANSBORDEMENT EN AFRIQUE

Selon la revue panafricaine African Business, l'opérateur portuaire néerlandais APM Terminals, filiale du géant danois Maersk, est en train de développer un quatrième terminal à conteneurs (TC4), qui devra porter la capacité du Port Tanger-Med à 9 millions de conteneurs par an. Le seul TC4, qui aura une capacité de 5 millions de conteneurs par an, sera le plus grand terminal dans tout le continent africain. Ce TC4 sera capable d'accueillir la nouvelle génération de porte-conteneurs géants, d'une capacité de 20.000 conteneurs. Il devrait entrer en service en 2019 et permettra au Maroc de renforcer son rôle de hub industriel.



### TANGER MED VISE D'INTEGRER LE TOP 20 MONDIAL DES PLATEFORMES PORTUAIRES

A Tanger Med 1, près de 40% des volumes de conteneurs traités ont pour origine et destination l'Afrique. Le complexe portuaire est connecté à 170 ports mondiaux dont 35 ports africains. Avec Tanger Med 2, l'ensemble du complexe portuaire est désormais doté d'une capacité de 9 millions de conteneurs annuels. Pour rappel, l'opérateur APM Terminals y réalise un nouvel investissement privé de l'ordre de 8,5 milliards de DH. L'objectif est de développer un terminal de nouvelle génération dédié à la première alliance maritime mondiale M2, regroupant les deux premiers armateurs mondiaux Maersk et MSC qui contrôlent conjointement 30% de la flotte mondiale.

Tanger Med, 1<sup>er</sup> port marocain à dimension internationale, constitue un hub naturel de transbordement pour les flux logistiques mondiaux.

# INTERNATIONAL

## TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL

### LES COMPAGNIES MARITIMES CONTINUENT A PARIER SUR LE COMMERCE ESPAGNE-AFRIQUE DE L'OUEST

Combalia Noatum Shipping Agency vient d'annoncer la "consolidation" d'un service direct mensuel entre Bilbao, principal port du nord de l'Espagne, et la côte de l'Afrique de l'ouest. Les escales prévues pour débiter, sont les suivantes : Dakar, Takoradi et Conakry. Quelques mois auparavant, la compagnie allemande BOCS (Bremen Overseas Chartering and Shipping) avait annoncé la centralisation de ses opérations en Espagne à Bilbao. La compagnie opère un service Europe-Afrique de l'Ouest avec des escales dans les ports de Tema (Ghana), Libreville



(Gabon), Douala (Cameroun) et Abidjan (Côte d'Ivoire). Elle transporte principalement des vrac, des marchandises diverses et des colis lourds. Ces initiatives témoignent de la place croissante occupée par Bilbao dans le trafic Europe-Afrique de l'Ouest. Traditionnellement, le port a été tourné vers l'Europe du Nord (37% du trafic en 2015) et les Etats-Unis (9%). Cependant, en 2015, le trafic avec l'Afrique de l'Ouest a doublé (+108%), représentant 10% du total (3,2 Mt).

### AP MOLLER MAERSK :

### CMA CGM VA ACQUERIR MERCOSUL POUR ACCELERER SON DEVELOPPEMENT EN AMERIQUE LATINE

Le groupe de transport maritime CMA CGM a annoncé la conclusion d'un accord ferme en vue de l'acquisition du transporteur brésilien de conteneurs Mercosul auprès du danois Maersk Line, afin d'accélérer son développement en Amérique du Sud. "L'acquisition de Mercosul Line permettrait à CMA CGM de renforcer son offre de services depuis et vers l'Amérique du Sud, notamment au Brésil, un marché à fort potentiel de développement, en particulier sur le cabotage et les services porte-à-porte", souligne le groupe français dans un communiqué.



# INTERNATIONAL

## PORTS DU MONDE

### LE PORT D'ANVERS : UNE CROISSANCE DE 2,7% EN 2016

Le port d'Anvers a réalisé un trafic total de 214.057.529 tonnes en 2016, soit une croissance annuelle de 2,7% par rapport à 2015. La croissance du volume des conteneurs est de 4,1%. L'atteinte de 10.037.318 EVP en 2016 comparativement au trafic habituel qui est moins de 10 millions a été une grande première dans l'histoire du port, selon l'Autorité Portuaire d'Anvers.



### PORT DE STRASBOURG : LE TRAFIC MARITIME EN HAUSSE POUR LES MARCHANDISES

Le Port Autonome de Strasbourg, 2<sup>ème</sup> port intérieur français après Paris, a enregistré une légère augmentation de 1,6 % de son trafic de marchandises en 2016, à 7,54 millions de tonnes, a-t-il indiqué dans un communiqué.

Parmi les quatre principaux types de trafic, la croissance de près de 14 % des graviers (soit un total de 3,34 millions de tonnes) et de 10 % des objets manufacturés (911 000 tonnes) a plus que compensé le recul des céréales (- 15 % pour un total de 1,15 million de tonnes) et des produits pétroliers (-17 %, 1,23 million de tonnes), selon les statistiques diffusées.

Le transport spécifique de marchandises par conteneurs a par contre baissé de 1,6 % pour représenter 417.000 équivalents vingt-pieds (EVP, unité conventionnelle de mesure de ce type de trafic), à cause d'un recul de 27 % du conteneur ferroviaire.

## COOPÉRATION

### LE PORT AUTONOME DE CONAKRY ET LE PORT DE MARSEILLE FOS SIGNENT UN ACCORD DE COOPERATION

Le 12 janvier dernier, la nouvelle directrice du Port Autonome de Conakry, Madame Hawa Kéita Touré accompagnée du Directeur National de la Marine Marchande Monsieur Cellou Diallo, étaient en visite au siège du port de Marseille Fos pour la signature d'un accord-cadre de coopération avec le 1<sup>er</sup> port de France. Les deux ports ont convenu de rapidement se rapprocher pour mettre en œuvre un programme de travail dont la première étape mènera le port phocéen à se déplacer à son tour à Conakry, afin d'évaluer avec son partenaire, les différents chantiers à prioriser.



# ENVIRONNEMENT/PORT CITOYEN

## ENVIRONNEMENT / PORT CITOYEN

### LUTTE CONTRE LA POLLUTION : LE PORT DE DAKAR SE DOTE D'UNE CHARTE ENVIRONNEMENTALE

Pour mieux lutter contre la pollution et la prolifération des déchets au Port de Dakar, autorités et acteurs portuaires ont adopté un code de conduite applicable à tous. Cette charte environnementale renforce les dispositions et mesures déjà prises pour un port propre. A l'issue du séminaire sur la gestion des déchets et la pollution au Port de Dakar, co-présidé par le ministre de la Pêche et de l'Economie maritime et celui de l'Environnement et du Développement durable, **une charte environnementale de gestion de la pollution et des déchets** a été adoptée en plénière. Cette charte est d'une part, un acte d'engagement entre l'Autorité Portuaire et les usagers du port et, d'autre part, les compagnies maritimes et autres acteurs. Elle repose sur quatre principes : **la responsabilité, la gestion durable, la concertation et la mutualisation ainsi que le principe du pollueur-payeur** (Chaque pollueur sera aussi mis devant ses responsabilités réglementaires dans le but de limiter les atteintes à l'environnement).



Photo © D.R.

### UN COLLOQUE « MER ET ENSEIGNEMENT », POUR DONNER AUX PORTS ET À LA MER UNE PLACE PLUS IMPORTANTE DANS L'ÉDUCATION NATIONALE FRANÇAISE

Ce colloque à l'initiative du Rectorat de Rennes, avait comme objectif de sensibiliser les acteurs de l'éducation à l'enseignement lié à la mer et aux ports. La dimension géopolitique, les interfaces mer/terre, mais aussi l'approche sensible de ces thèmes, étaient au cœur des débats. La rencontre a été aussi l'occasion d'insister sur le caractère interdisciplinaire des thématiques maritimes.

### MAERSK LINE ET JF HILLEBRAND SIGNENT UN « CARBON PACT »

A l'occasion du salon Vinexpo de Bordeaux, Maersk Line, première compagnie de transport maritime mondiale et JF Hillebrand, prestataire international de services logistiques spécialisés dans la bière, les vins et spiritueux ont signé un accord pour réduire de façon significative les émissions de CO2 par conteneur transporté (de 20% d'ici à 2025) et promouvoir la transparence et la durabilité dans le transport maritime. Cet engagement conjoint a été formalisé par la signature d'un pacte carbone (« Carbon Pact »). Le « Carbon Pact » représente un engagement tangible pour réduire l'empreinte carbone des expéditions de JF Hillebrand réalisées via Maersk Line, tout en affirmant leur ambition commune pour promouvoir la durabilité dans le secteur du transport maritime par conteneurs.

# ENVIRONNEMENT/PORT CITOYEN

## ORGANISATIONS MARITIMES

### LE DIRECTEUR GENERAL DU PORT AUTONOME DE DOUALA, M. NGO'O CYRUS ELU NOUVEAU VICE-PRÉSIDENT DE L'AIVP, CHARGE DE L'AFRIQUE

Au cours du Conseil d'Administration, qui s'est tenu le 14 novembre 2016 à Paris, M. Cyrus Ngo'o, Directeur Général du Port Autonome de Douala (Cameroun), a été élu Vice-Président de l'AIVP, chargé de l'Afrique. Après son élection, le nouveau Vice-Président Afrique de l'AIVP, dans son mot de reconnaissance s'est engagé à représenter l'association sur le territoire africain, et à poursuivre le développement du réseau des adhérents. Pour lui, l'AIVP doit être une plateforme où le Cameroun, autant que d'autres pays africains, puise des ressources et l'expérience pour assurer une synergie Ville Port efficace et gagnante-gagnante.



Photo © D.R.

### MISSION DE L'AIVP AU CAMEROUN

Répondant à l'invitation de M. Josué YOUMBA, Directeur général de l'Autorité Portuaire Nationale (APN), Philippe Matthis, Président de l'AIVP et Olivier Lemaire, Directeur général de l'AIVP se sont rendus au Cameroun à l'occasion des deuxièmes journées maritimes et portuaires nationales. Une excellente occasion de visiter les installations portuaires du pays et de découvrir les projets de coopération ville-port tant à Douala qu'à Kribi.

L'AIVP et 20 autres organismes ont décidé de renforcer leur coopération dans le cadre de l'Industry Alliance for Multimodal (IAM). Au travers de ce partenariat, l'AIVP livrera son point de vue et ses attentes à l'égard des initiatives politiques formulées par l'Union européenne en vue d'encourager et d'améliorer la connectivité et la logistique multimodales durables.

### AWARD ESPO 2016: LE JURY RETIEN UNE SHORT LIST DE 5 PORTS

L'Espo a choisi le thème de « *La Nature dans le port* » pour la 8<sup>ème</sup> édition des Awards sur l'intégration sociétale des ports. Réuni le 26 septembre à Bruxelles, le jury a retenu 5 ports parmi les 11 propositions reçues : Bremen/Bremerhaven, Carthagène, Dunkerque, Guadeloupe et Riga. Le lauréat sera annoncé à Bruxelles le 9 novembre 2017.

L'étude des 11 candidatures a révélé une attention toute particulière à la nécessité de collaborer avec une diversité d'acteurs de la société civile et professionnelle. Les projets bénéficient ainsi d'une adhésion et d'une visibilité sur le long terme.

L'environnement est une dimension à laquelle l'AIVP, membre du jury, a toujours été très attentive. En témoignent la « Charte des villes et des ports pour l'environnement » signée dès 1993 à Montréal, ou encore la « Charte pour le Développement durable des villes portuaires » adoptée à Sydney en 2006. Nul doute que les membres de l'AIVP pourront s'inspirer des projets proposés dans le cadre de cet Award 2016 pour mettre en œuvre des solutions novatrices permettant de préserver, voire d'améliorer l'efficacité de leur port, tout en réduisant son impact environnemental sur la communauté vivant à proximité.

**Une sélection de Céna Richmond-Dia et Armand Ahoure**

N° 2008/30619.4

AFNOR Certification certifie que le système de management mis en place par :  
AFNOR Certification certifies that the management system implemented by:

## PORT AUTONOME D'ABIDJAN

pour les activités suivantes :  
for the following activities:

**ACCUEIL DES NAVIRES : LA PROGRAMMATION, LE CONTROLE, LA REGULATION DU TRAFIC, LE PILOTAGE, LE LANANAGE, LE REMORQUAGE A L'ENTREE ET A LA SORTIE, LA SECURISATION DE LA CIRCONSCRIPTION PORTUAIRE ET DU NAVIRE, LA SURETE, L'ACCUEIL DES MARCHANDISES ; LES ACTIVITES DU PORT DE PECHE, LA GESTION DU DOMAINE, LA GESTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SECURITE MARITIME.**

**RECEPTION OF SHIPS: TRAFFIC CONTROL, PILOTAGE, INSHORE PILOTAGE, INWARD AND OUTWARD TOWAGE, INWARD AND OUTWARD TOWAGE, THE SAFETY OF PORT AREA AND SHIPS, GOODS RECEPTION; FISHING HARBOUR ACTIVITIES, ESTATE MANAGEMENT, MANAGEMENT OF MARITIME ENVIRONMENT AND SECURITY.**

a été évalué et jugé conforme aux exigences requises par :  
has been assessed and found to meet the requirements of:

## ISO 9001 : 2008

et est déployé sur les sites suivants :  
and is developed on the following locations:

BP V 85- ABIDJAN- COTE D'IVOIRE

Ce certificat est valide à compter de (validité/jour)  
This certificate is valid from (validity/dates)

2017-03-13

Jusqu'à  
until

2018-03-16



Signature/Signature

Frédéric LEBEUGLE  
Directeur Général d'AFNOR Certification  
Managing Director of AFNOR Certification

Scannez ce QR Code  
pour vérifier la validité  
de ce certificat



AFNOR Certification est une marque déposée de AFNOR Certification. Toute réimpression ou utilisation non autorisée sans la permission écrite de AFNOR Certification est formellement interdite. Toute réimpression ou utilisation non autorisée sans la permission écrite de AFNOR Certification est formellement interdite. Toute réimpression ou utilisation non autorisée sans la permission écrite de AFNOR Certification est formellement interdite.

# au port d'Abidjan

---

Actualités p.18

---

Evènements p.30

---

Projets p.41

---



*Une Référence Internationale*

## CÉRÉMONIE DE PRÉSENTATION DE VŒUX 2017 LE PORT D'ABIDJAN MAINTIENT LE CAP

Dans l'environnement de succès national remarquable, le Port d'Abidjan, pilier de l'économie ivoirienne maintient son leadership sur la Côte Ouest Africaine.

« En termes de volumes, le Port d'Abidjan maintient le cap avec un trafic maritime de 21, 73 millions de tonnes de marchandises en 2016, contre 21,93 millions de tonnes en 2015 et 20,81 millions de tonnes en 2014. Ce léger repli de 0,9%, qui n'est pas dû à une baisse des activités portuaires, s'explique principalement par la régression du trafic des produits pétroliers (-5,3%), conséquence de l'irrégularité des entrées de pétrole brut ainsi que de la baisse des exportations des produits raffinés par la Société

de fonctionnement et au renforcement de la bonne gouvernance, ce qui permet d'envisager sereinement la poursuite des importants investissements liés aux grands projets de développement, indispensables au renforcement de la compétitivité du port d'Abidjan.

« La bonne santé de l'entreprise s'est davantage consolidée ». De sorte qu' « en juillet 2016, l'agence de notation financière Bloomfield Investment Corporation nous a attribué la note A+ qui crédibilise la signature du Port Autonome d'Abidjan sur les marchés financiers nationaux et internationaux et nous donne des garanties pour réaliser de nouveaux investissements. (...), a indiqué le premier responsable du Port



*M. Hien Yacouba SIE, Directeur Général du PAA*



*Des membres de la Communauté Portuaire d'Abidjan*

Ivoirienne de Raffinage (SIR). Le port d'Abidjan affiche cependant une bonne tenue du trafic de marchandises générales avec 18 189 750 en 2016 contre 18 180 489 en 2015, soit une hausse de 0,1 %.

Ces résultats encourageants ont été annoncés par le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, M. Hien Yacouba SIE, au cours de la cérémonie de présentation de vœux aux Autorités Portuaires, qui s'est déroulée le 7 janvier 2017 au Seamen's Club d'Abidjan.

Concernant la santé financière de l'entreprise, le Port Autonome d'Abidjan maintient ses indicateurs au vert grâce à la maîtrise des charges



*Les agents du PAA mobilisés pour la cérémonie de présentation de vœux.*

Autonome d'Abidjan.

Au vu de ces résultats probants, M. Hien Yacouba SIE a salué les efforts du personnel venu échanger ses vœux avec la Direction Générale sans oublier les autres membres de la Communauté Portuaire. *« Merci à vous pour le travail fait qui nous a permis d'avoir des résultats intéressants. En 2016, nous avons enregistré des avancées notables, tant au plan de la réalisation des grands projets de développement de nos infrastructures que de l'amélioration de la gestion de notre entreprise (...) »*, a-t-il dit.

Mais M. Hien SIE a prévenu que *« beaucoup reste à faire... »*. D'où son appel à la mobilisation de tous les acteurs de la plateforme portuaire et particulièrement aux travailleurs du Port Autonome d'Abidjan : *« Nous avons déjà effectué un parcours remarquable depuis 2011. Autant que les années précédentes et certainement bien*

*plus encore, nous devons poursuivre les efforts pour réaliser notre commune ambition d'offrir sur la Côte Atlantique de l'Afrique un hub de référence mondiale. »*.

Avant le Directeur Général, la directrice des Ressources Humaines, Mme MEITE Salimata FOFANA, a souhaité ses vœux les meilleurs au Président du Conseil d'Administration, KANTE Koly. *« Le personnel par ma voix vous souhaite beaucoup de bonheur, de santé et de plénitude de vos forces pour vous acquitter toujours avec efficacité des missions que vous a confiées Son Excellence, Monsieur le Président de la République afin de nous aider à relever les défis auxquels le PAA doit faire face »*.

Elle a salué et remercié le Directeur général pour les efforts consentis depuis son arrivée à la tête de cette institution pour le bien-être social des agents du Port Autonome d'Abidjan. *« Que le Tout*



Les agents du PAA mobilisés pour la cérémonie de présentation



Les officiels lors de la Cérémonie.



Des membres du Comité de Direction du PAA.

*Puissant vous accompagne constamment dans cette grande et noble mission que l'Etat ivoirien vous a confiée, et qu'il vous donne le plaisir de voir se réaliser tous les ambitieux projets que vous nourrissez pour ce secteur qui fait l'objet d'une attention particulière de nos plus hautes autorités. »*, a-t-elle dit avant d'égrener les actions majeures mises en œuvre par la Direction Générale. A savoir, l'optimisation de la gestion de la rémunération par la réduction des charges fiscales conformément à la réglementation, la poursuite des travaux de construction de logements pour le personnel sur le site d'Akouai Santai (la première tranche de 124 logements sera livrée dans le courant de février), l'amélioration

**CÉRÉMONIE DE PRÉSENTATION DE VŒUX 2017  
(SUITE)**

continue du plateau technique du Centre Médical du Port Autonome d'Abidjan (CMPAA).

La responsable des Ressources Humaines n'oublie pas le développement d'une culture de prévention des risques professionnels qui est désormais de mise. Elle en veut pour preuve, entre autres, l'élaboration du document unique qui permettra de mettre en œuvre des programmes de prévention 2017-2019 pour le bien-être au travail.

Compte tenu de tous ces acquis et des succès engrangés, Mme MEITE a exhorté le personnel de l'entreprise à rester engagé et mobilisé pour relever les défis futurs. Elle les a exhorté au dévouement, à l'ardeur au travail, à la rigueur et à la diligence dans le traitement des dossiers qui leur seront confiés. La ponctualité, l'assiduité,

l'esprit d'équipe et de solidarité, sont les valeurs que les travailleurs devront s'approprier « *pour constituer une famille unie et œuvrer dans le sens d'un Port Autonome d'Abidjan plus rayonnant au service de la Côte d'Ivoire* », a-t-elle déclaré.

Prenant la parole, le président des délégués du personnel, M. Kangah Ahizi Richard, porte-parole de l'ensemble des travailleurs, a réitéré le ferme engagement du personnel à s'approprier la vision du Directeur général. Qui est de faire du port d'Abidjan, un Hub port de Référence internationale. « *Tout le personnel du PAA me charge de vous traduire son infinie reconnaissance et prend ici et maintenant l'engagement d'être avec vous, de maintenir le cap pour toutes les échéances à venir* », a-t-il affirmé.

Ce soutien à la haute hiérarchie repose sur les



*Les Autorités Portuaires font leurs entrées au Seamen's Club en compagnie du Directeur de Cabinet du Ministre des Transports*

acquis sociaux qui caractérisent la gestion de la Direction Générale actuelle. Pour l'année écoulée, le porte-parole des travailleurs cite, entre autres, la bonification de la prime de productivité de fin d'année, l'application de la revalorisation du minima catégoriel conventionnel, c'est-à-dire les 9%, la décoration des travailleurs, l'organisation de la Journée du Portuaire.

Les travailleurs ont tout de même émis quelques doléances. Le président des délégués a exprimé, entre autres, leur souhait de bénéficier de la prise en charge à 100% en hospitalisation pour ce qui est de l'assurance maladie et la mise en place d'une mutuelle pour la prise en compte des différents programmes sociaux.

Le mérite de ces travailleurs, de leur hiérarchie et de toute la Communauté Portuaire a été reconnu

par le Président du Conseil d'Administration, M. KANTE Koly. « *Je voudrais féliciter la Direction Générale pour le travail abattu. Un travail qui aura permis de remettre à flot le navire PAA. Ce qui permet de scruter l'horizon avec plus de sérénité et beaucoup plus d'espoir.* », a-t-il soutenu à ce propos.

Pour terminer, il a pris l'engagement, au nom du Conseil d'Administration, de mettre tout en œuvre pour permettre au Port d'atteindre ses objectifs. Notamment, le statut de port leader de la Côte Atlantique d'Afrique dans un proche avenir.

**Clarisse K. Traoré**



M. KANGA Ahizi Richard, Président des délégués du Personnel



Mme MEITE Salimata FOFANA, DRH du PAA lors de son allocution

**OBJECTIF : ENCORE DES DÉFIS À RELEVER EN 2017**

Parmi les autres challenges de l'entreprise en 2017, figurent le bouclage des financements pour la deuxième phase du remblai et la réalisation de la voie de décongestion, la construction d'un nouveau terminal minéralier et d'un terminal céréalier. Le Directeur Général en fait une priorité.

Au plan managérial, il a annoncé que des réformes seront poursuivies afin de continuer à réduire les charges de l'entreprise et à garantir des marges d'exploitation.

Toujours au niveau managérial, la Direction Générale a prévu de mettre en place un nouveau système d'évaluation plus objectif en vue de la rétribution effective du travail par rapport à la productivité de chaque agent. Par ailleurs, le renforcement de la politique de développement des compétences du personnel sera poursuivi.

Au plan sécuritaire, des actions seront menées afin de continuer à renforcer le système de sécurité et de sûreté. De sorte à conserver les certifications.

L'adresse du Directeur général a surtout été dominée par le bilan de l'exercice 2016. Il ressort de son intervention que l'année 2016 a été consacrée à la mise à niveau des infrastructures portuaires. Ainsi, les capacités du Port de pêche ont été augmentées. Ce qui permet d'accueillir les plus gros thoniers. De plus, il offre aux industriels du secteur de la pêche, 5 hectares de terrain permettant l'accroissement de leurs activités.

Il y a aussi la mise à disposition de nouveaux espaces industriels grâce au remblaiement de la baie de Biétry. Ce sont 40 hectares de terrain qui ont été gagnés sur l'eau. La voirie est en cours de réalisation. Coût global des travaux : 24 milliards FCFA financé sur un emprunt conclu en 2012 avec la BOAD.

Une deuxième phase de remblaiement est prévue. Elle concerne 75 hectares. Celle-ci est couplée avec la réalisation de la voie de décongestion reliant la zone portuaire (quartier Zimbabwe) au carrefour Solibra via Marcory. Le PAA est au stade de la recherche des financements.

Pour l'heure, le Directeur général apprécie les chantiers de l'élargissement et l'approfondissement du canal de Vridi, de la construction du deuxième terminal à conteneurs couplé avec le terminal RORO. Il a fait savoir que ces projets vont permettre au Port d'Abidjan de se positionner véritablement comme hub Port pour accueillir les navires.

La fin des travaux est prévue pour 2019. Leur coût est de l'ordre de 550 milliards FCFA hors taxes, financé à hauteur de 15% sur fonds propres du Port d'Abidjan et 85% par un emprunt de Eximbank of China, à rembourser par le Port Autonome d' Abidjan.

Au cours de l'année 2016, la Direction Générale a maintenu le cap en ce qui concerne les exigences sécuritaires. Ainsi, en février 2016, les gardes côtes américains ont procédé à l'audit de renouvellement du code ISPS. Les résultats satisfaisants de cet audit ont permis au Port d'Abidjan de consolider ses acquis en la matière.

Toujours au niveau du volet sécuritaire, l'apport appréciable du concessionnaire, Port sécurité, a permis de renforcer davantage ce volet grâce à ses investissements.

2016 a été une année active au plan commercial. L'Autorité Portuaire, en synergie avec l'ensemble de la Communauté Portuaire, a poursuivi sa stratégie de reconquête de nouveaux parts de marchés en direction des partenaires et clients du Mali, du Burkina Faso et de l'Europe, à travers des missions commerciales.

C'est dans cette veine que le Port Autonome d' Abidjan a pris part en Allemagne, en juin 2016, au 1<sup>er</sup> forum économique Germano-ivoirien.

**Clarisse K. Traoré**

## CONSTRUCTION IMMOBILIÈRE DES ITALIENS EN PROSPECTION AU PAA

Le Directeur général du groupe italien AMONRA, dirigée par M. Flavio, accompagné par M.Séry Kanon Roger de la Commission nationale des Projets privés et publics (CNPPP), a été reçu en audience le 28 novembre 2016 par M. N'Gbala Etienne, Conseiller Technique du Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan.

Cette mission de prospection avait pour objectif principal de présenter l'entreprise, ses réalisations, en vue du renforcement de la

collaboration entre cette entreprise italienne et le Port Autonome d'Abidjan.

M. N'Gbala Etienne, au nom du Directeur général, s'est dit ouvert à toute proposition d'AMONRA pour tracer les sillons d'un partenariat futur.

Spécialisé dans la construction de logements, le groupe est présent en Côte d'Ivoire dans le cadre du projet de construction de logements initié par l'Etat ivoirien.

*Céna Richmond-Dia*



*Photo de famille en fin d'audience*

## **COMPÉTITIVITÉ DE LA VILLE D'ABIDJAN LA BANQUE MONDIALE ÉCHANGE AVEC LE PAA**

Une mission de la Banque mondiale conduite par Mme Rashmi Shakar, manager, a échangé avec le Directeur général du Port Autonome d'Abidjan, le 29 novembre 2016.

Cette délégation était en visite en Côte d'Ivoire dans le cadre de la préparation du projet de l'institution financière sur "l'amélioration de la compétitivité de la ville d'Abidjan" qui met l'accent sur le port.

Au cours de cette rencontre, M. Hien SIE a présenté les grands projets de développement qui permettront d'améliorer la compétitivité du Port Autonome d'Abidjan et par ricochet, celle de la ville d'Abidjan.

*Fathime Dienepo D.*



1 : La délégation de la Banque Mondiale conduite par Mme Rashni SAKAR (lunettes).  
2 : L'Autorité Portuaire d'Abidjan échange avec la délégation de la Banque Mondiale.

**COTE D'IVOIRE-CHINE**

**VÉLLÉITE DE COOPÉRATION ENTRE LES PORTS D'ABIDJAN ET DE SHANGHAI**

Les ports d'Abidjan et de Shanghai pourraient entretenir des relations plus étroites. C'est en effet le souhait du Directeur général du Port d'Abidjan. Il l'a signifié à une délégation de la ville de Shanghai, alors qu'elle était en visite au Port d'Abidjan, le 18 octobre 2016.

Ce vœu a été bien accueilli par les Chinois. Dans la mesure où le Vice-secrétaire général de la ville de Shanghai, YU Beihua, chef de délégation, a fait savoir qu'il espère que cette première rencontre conduira à d'autres rencontres plus fructueuses qui aboutiront à la signature d'un accord de jumelage entre les ports des deux villes.

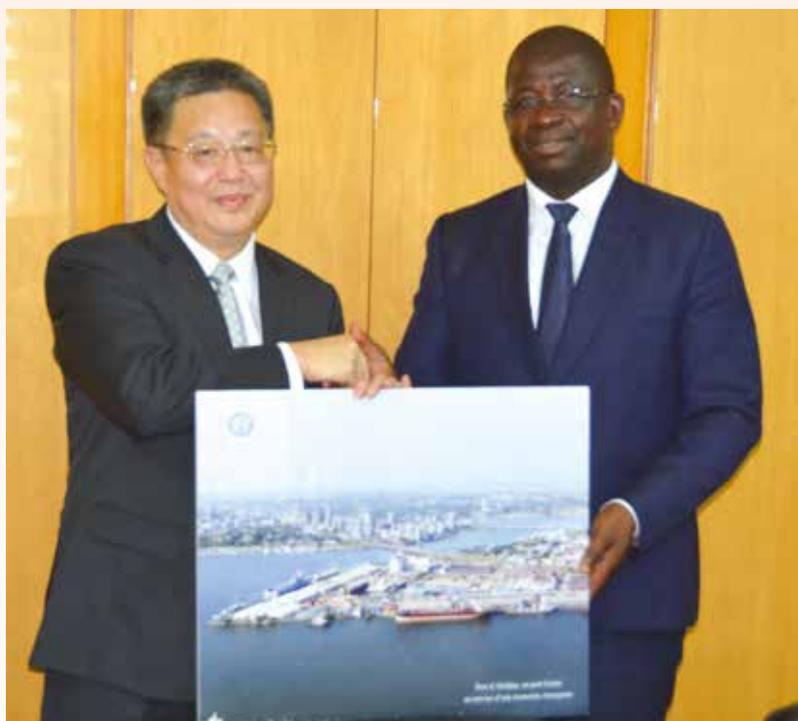
Le Directeur général, M. Hien Yacouba SIE, a saisi l'occasion du passage de la délégation Chinoise au Port d'Abidjan pour leur présenter les atouts de son institution et de certains projets en cours pour sa modernisation.

Quant à ses interlocuteurs, ils ont présenté la mégapole chinoise et son gigantesque port, le 1<sup>er</sup> port commercial au monde.

La délégation chinoise était en Côte d'Ivoire dans le cadre d'une coopération à naître entre le District Autonome d'Abidjan et la ville de Shanghai.

La seconde partie de cette rencontre a été marquée par une visite terrestre des installations portuaires d'Abidjan.

**Serge Kimou**



*Le Directeur général du PAA (à droite) a offert une image du port d'Abidjan à son hôte.*



*Séance de travail de l'Autorité Portuaire d'Abidjan avec une délégation de la ville de Shanghai.*

**SÛRETÉ AU PORT D'ABIDJAN**

**ON A TESTÉ LA CAPACITE DE RÉACTION À UNE ATTAQUE TERRORISTE**

**Un exercice de sûreté grandeur nature a eu lieu le 10 novembre 2016 au quai 01 du port d'Abidjan. Cet exercice initié par la Direction des Opérations Maritime et de la Sécurité (DOMS) a été l'occasion pour toutes les structures impliquées dans la mise en œuvre du code ISPS au Port d'Abidjan de simuler un scénario d'attaque terroriste.**

PFSO, DGAMP, Groupe de Sécurité Portuaire, Gendarmerie, Pompiers PAA, Port Sécurité, IRES, GSPM, la Marine Nationale, Académie de la Sécurité Professionnelle (ASP), la Douane... Tous ces acteurs ont pris part à la manœuvre qui s'est déroulée en présence de nombreux officiels dont le Commandant du port, le Colonel COFFI Yao Emmanuel et des représentants des structures impliquées dans la sûreté portuaire. L'exercice a porté sur un scénario en sept points.

Des individus armés forcent l'entrée PC1 du Port d'Abidjan. Ils abattent sur leur passage tous les

agents en faction à ce poste de contrôle avant d'investir le site des silos SDV, côté terre et le navire au quai n°1, centres d'intérêt de leur action criminelle (point 1).

Plusieurs acteurs de la sécurité portuaire entrent en action. Port Sécurité, structure en charge de la sûreté sur le domaine portuaire, donne l'alerte. L'évacuation des usagers portuaires présents sur le site est organisée par les surveillants du port (point 3). La police spéciale du PAA met en place un cordon sécuritaire (point 2). La DGAMP



1



2

- 1 • Les "terroristes" lors de la manœuvre, abattent sur leur passage tous les agents en faction au PC 1.
- 2 • Les éléments de la gendarmerie du PAA à la manœuvre pour "libérer" la zone portuaire attaquée.
- 3 • les pompiers du PAA et du Groupement des Sapeurs-Pompiers Militaire (GSPM) combattant le "feu mis aux silos".



3

informée, lève la sûreté au niveau 3 qui correspond à l'arrêt des activités sur le domaine portuaire. La gendarmerie du Port (GSPGN) déploie son dispositif. La marine nationale informée met ses engins nautiques à l'eau (point 4). Les terroristes, dans leur avancée, placent un dispositif explosif sur le site des silos. Mais contrariés par la riposte des forces de sécurité (GSPGN et la Marine nationale), les terroristes tentent de prendre la fuite. Pour couvrir leur fuite, l'un des terroristes prend quelqu'un en otage, tandis que ses acolytes s'échappent dans une embarcation en direction du canal (point 5). À la vue des navires des forces de l'ordre, deux terroristes se jettent à l'eau. La gendarmerie abat le terroriste preneur d'otage. Un navire de la marine nationale repêche les terroristes de l'eau pendant que les autres se lancent à la poursuite de l'embarcation.

L'un des terroristes actionne alors l'engin explosif placé dans la zone des silos. Il y a des flammes. Les pompiers du port puis ceux du Groupement des Sapeurs-pompiers Militaires (GSPM) et d'Abidjan Terminal sont sollicités, compte tenu de l'intensité des flammes. Un remorqueur lance-eau de l'IRES attaque les flammes à partir du plan d'eau.

Toutes ces opérations sont rondement menées (point 6), les terroristes sont neutralisés, l'otage libéré et le feu circonscrit.

La fin de l'opération est marquée par l'évacuation des blessés par l'ambulance du centre médical du Port Autonome d'Abidjan (point 7).

Après l'exercice, tous les acteurs impliqués se retrouvent au Poste de Commandement (PC) pour un débriefing à chaud. Les impressions au niveau des différents corps (DGAMP, Gendarmerie, Marine Nationale, Police, GSPM) sont dans l'ensemble positives. Tous les acteurs promettent que des remarques approfondies seront faites dans leur rapport respectif. La DGAMP en tant que tutelle décerne à chaque



1



2

1 • Photo de famille des différents acteurs ayant pris part à la manœuvre.

2 • Des pompiers à l'œuvre lors de l'exercice.

acteur, une attestation d'exécution d'exercice de sûreté, conformément aux recommandations du code ISPS.

**Serge Kimou**

## **ZONE LOGISTIQUE DU PK 24 LE PORT « VEND » LE PROJET À DES OPÉRATEURS ÉCONOMIQUES ALLEMANDS**

La Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan (PAA) a proposé à un groupe d'entrepreneurs allemands, l'opportunité de faire l'étude de la construction de la plateforme logistique du Pk 24 sur l'autoroute du Nord. C'était à l'occasion de la visite que ces opérateurs économiques ont effectuée au Port d'Abidjan, le 22 novembre 2016. Ce projet, faut-il le noter, fait partie des projets sur lesquels les responsables du PAA comptent pour décongestionner la circulation sur la plateforme portuaire. C'est pour cela qu'il a été présenté parmi les infrastructures les plus urgentes et toujours en attente de financement. A savoir, le remblaiement pour l'aménagement de terrains industriels, la réalisation du terminal minéralier et la construction du pont de Vridi.

La rencontre avait pour but, pour les deux parties, d'identifier les opportunités d'investissement au Port, avec en point de mire de nouveaux partenariats commerciaux.

Visiblement satisfaits de la présentation qui leur a été faite par le Directeur général, Hien SIE, les

hommes d'affaires allemands ont manifesté leur volonté de collaborer avec l'Autorité Portuaire.

Ils sont issus de divers secteurs d'activités tels que l'industrie, le commerce, l'ingénierie, la gestion de projets et la finance. Ils ont effectué la visite au Port dans le cadre d'une mission économique en Côte d'Ivoire.

Il convient de noter que le volume des échanges commerciaux entre le Port d'Abidjan et l'Allemagne, notamment par le biais des ports de Breme et de Hambourg, s'est élevé à 617 387 tonnes en 2015. En 2013, ce volume a atteint un pic 970 763 tonnes.

Ces chiffres montrent qu'il y a donc un bon potentiel de croissance à développer. Les principaux produits échangés sont à l'import, le clinker et les produits laitiers en granulés, et à l'export, le pétrole, les fèves de cacao, etc.

**Céna Richmond-Dia**



*Echanges entre les hommes d'affaires allemands et les Autorités Portuaires.*

## PRÉOCCUPATIONS DES MALIENS AU PORT D'ABIDJAN HIEN SIE RASSURE LE PDG DE LA COMPAGNIE MALIENNE DE DÉVELOPPEMENT DU TEXTILE

« Nous sommes dans une phase transitoire avec beaucoup de projets de développement en cours. Cela crée quelques désagréments. D'ici à 2018, nous retomberons quelque peu sur nos pieds. Et les perturbations d'aujourd'hui laisseront la place à de bien meilleures conditions de travail pour vous au port d'Abidjan. ». Le Directeur général du Port d'Abidjan rassurait ainsi le Président Directeur général de la Compagnie malienne de développement du textile (CMDT), Berthé Baba, qu'il recevait en audience le 30 novembre 2016.

Le patron de cette société malienne qui était en visite de travail, a sollicité le concours de la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan pour trouver des solutions idoines aux difficultés que rencontrent les opérateurs économiques maliens sur la plateforme portuaire. Ces difficultés ont pour noms, l'instauration de la THC (Terminal Handling Charge), l'application de la surcharge de taxe ISPC (sûreté), la congestion portuaire, l'indisponibilité des parkings, et la VGM (Verified Gross Mass).

M. Hien Yacouba SIE s'est dit conscient de ce que

ces préoccupations ont un impact sur le trafic malien au Port d'Abidjan. D'où les assurances qu'il leur a données.

La visite de travail du Président Directeur Général de la CMDT faisait suite à la mission commerciale de la Communauté Portuaire d'Abidjan au Mali. Elle avait pour objectif principal de réaffirmer la volonté de cette société de renforcer la coopération avec le port ivoirien, « son port naturel ».

**Céna Richmond-Dia**



1 • M. Berté Baba, PDG du CMDT, recevant un présent de M. Hien Yacouba SIE, Directeur Général du PAA.

2 • Photo de famille en fin d'audience



## LE PAA ACCUEILLE LE COMITÉ DIRECTEUR ÉLARGI DE L'AGPAOC

Le 38<sup>e</sup> Conseil de l'AGPAOC se tiendra à Dakar (Sénégal), du 13 au 15 février 2017. Il sera couplé avec la conférence des ports africains qui aura lieu du 16 au 17 du même mois.

L'annonce a été faite par le président de l'Association de Gestion des Ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC), M. Hien Yacouba SIE, lors de la session extraordinaire du Comité directeur élargi de cette organisation à Abidjan, les 16 et 17 novembre 2016.

Lors de ces assises, le Président de l'AGPAOC a relevé la qualité des différentes interventions qui contribueront à une plus grande compétitivité des ports membres. Au nom de tous, il a exprimé sa joie du retour du port de la Mauritanie, après

cinq ans d'absence. Il a salué par ailleurs, la nomination de femmes à la tête des ports du Nigéria, du Bénin et de la Guinée.

*Fathime Dienepo D.*

- 1 • La cérémonie d'ouverture officielle de la session extraordinaire de l'AGPAOC en présence du représentant du ministre des transports, M. Soro Bakary, parrain de la cérémonie (3<sup>e</sup> à partir de la gauche)
- 2 • Les différents membres du comité directeur présent à ce comité extraordinaire de l'AGPAOC.



# AGPAOC

## 38<sup>ème</sup> CONSEIL DE L'AGPAOC ET 11<sup>ème</sup> CONFÉRENCE DE L'APCP À DAKAR, SÉNÉGAL

LA DEMARCHE QUALITE DANS LES PORTS AFRICAINS AU MENU DE LA RENCONTRE

Le 38<sup>ème</sup> Conseil annuel de l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) et la 11<sup>ème</sup> Conférence de l'Association Panafricaine de Coopération Portuaire (APCP) se sont déroulés dans la Capitale sénégalaise du 13 au 17 février 2017, à l'Hôtel King Fahad de Dakar.

Organisée autour du thème : « Démarche Qualité dans les Ports Africains en vue d'une Certification ISO : Enjeux et Perspectives », cette rencontre des ports africains a vu la participation de 23 pays membres des deux organisations citées plus haut, du Secrétaire général de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC), des représentants de la Banque Africaine de Développement (BAD) et de plusieurs experts portuaires. La Côte d'Ivoire était représentée à ce conseil annuel par le Port Autonome d'Abidjan.



1



2



4



3



5

- 1 • Table de séance lors des travaux du 38<sup>ème</sup> conseil de l'AGPAOC
- 2 • Photo de famille avec le Président sénégalais Macky SALL
- 3 • Le Ministre de la pêche et de l'économie maritime du Sénégal, M. Oumar GUEYE, à son arrivée sur le lieu du conseil
- 4 • Passation des charges entre le Directeur Général du PAA, Président sortant de l'AGPAOC et son successeur M. MAURICIO, PCA de ENAPOR (Cap-vert)
- 5 • Interview du Directeur Général du PAA, M. Hien Yacouba SIE (en présence du Dr Cheick KANTE, DG du Port de Dakar et M. MAURICIO)

## AGPAOC (SUITE)



L'ouverture des travaux du 38<sup>ème</sup> Conseil s'est faite en présence de M. Oumar GUEYE, ministre Sénégalais de la Pêche et de l'Economie Maritime, ainsi que de M. Alioune SARR, Ministre du Commerce, du Secteur informel, de la Consommation, de la Promotion des produits locaux et des PME.

Ce Conseil a fait place, le jeudi 16 février, à la 11<sup>ème</sup> Conférence de l'APCP, en présence de M. Mouhammed Boun Abdallah DIONNE, Premier Ministre, représentant le Président de la République du Sénégal.



Au terme de ces différentes assises, l'Ivoirien Hien Yacouba SIE, Président en exercice de l'AGPAOC et de l'APCP, a passé le témoin, après un mandat qui aura duré quatre ans, pour la première organisation régionale, au capverdien Mauricio JORGE, Président du Conseil d'Administration de ENAPOR ; et pour l'association panafricaine, au namibien Bissey UIRAB, Directeur général de NAMPORT.

Notons enfin qu'en marge de la 11<sup>ème</sup> Conférence de l'APCP, le Président de la République du Sénégal, son Excellence Macky SALL, a reçu en audience les Directeurs généraux des ports africains.

**T. Aboubakar Ouattara**



1-2-3-4 • Une vue des participants au 38<sup>ème</sup> conseil de l'AGPAOC  
5 • Passation des charges entre le Président sortant de l'APCP et son successeur, le DG du Port de Namibie, M. Bissey UIRAB



## SPORT COURIR POUR PRÉSERVER SA SANTÉ

Avoir un personnel en bonne santé, c'est le défi que veut relever la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan, qui a organisé, le 3 décembre 2016, un mini marathon à l'intention de ses agents.

Ce sont plus de 30 travailleurs qui se sont présentés sur la ligne de départ, au Seamen's club de Treichville, pour un parcours d'environ 5 km dont la ligne d'arrivée était le portail de la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan. Les coureurs ont été répartis en trois catégories. A savoir: les Séniors, les Vétérans et les Pompiers.

Le coup d'envoi a été donné par M. Bogui Bogui Georges, chef du département Affaires Générales Sportives et culturelles, représentant Mme Okou Djénéba Gon Coulibaly, Directrice de l'Administration, de la Coopération Internationale et des Relations Publiques, marraine de l'activité. Les premiers à passer la ligne d'arrivée sont les pompiers. Ils ont effectué le parcours en moins de 30 minutes. Ils ont été suivis par les autres catégories hommes, puis les femmes composées de cinq valeureuses participantes.

Les vainqueurs de cette compétition ont été récompensés par des trophées et des dons en espèces.

**Serge Kimou**



1 • Séance d'échauffement avant le départ de la course  
2 • Photo de famille athlètes et organisateurs



## NOËL 2016 C'ÉTAIT MAGIQUE À DORAVILLE !

La tradition a été une fois encore respectée. Le vendredi 23 décembre 2016, la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan, sous la houlette de la Direction des Ressources Humaines, a offert un splendide arbre de Noël aux enfants des agents à l'espace de détente et de loisirs pour enfants, Doraville, à Cocody Attoban.

Ils étaient 800 enfants et leurs accompagnateurs qui ont investi, dès 9 heures, les lieux. Les tout-petits ont eu droit à tous les jeux disponibles sur cet espace. Les parents et autres accompagnateurs

étaient aussi de la partie. Dans le local annexe où ils ont été installés, ils ont pu se distraire, grâce au maître de cérémonie qui leur a permis d'esquisser des pas de danse au rythme des musiques en vogue.

Toute cette ambiance ne pouvait qu'apporter de la joie au cœur de la Directrice des Ressources Humaines, Mme Meïté Salimata Fofana. Elle était surtout heureuse de constater qu'au fil des années, l'arbre de Noël du Port Autonome d'Abidjan connaît de plus en plus d'engouement

*1 • Présence en grand nombre des enfants des portuaires à l'arbre de Noël 2016, à 'Doraville'.*



2

et d'innovation.

L'occasion était belle pour elle de donner des conseils aux enfants. « *Soyez des enfants disciplinés et sages pour la fierté de vos parents afin de les combler de bonheur* », leur a-t-elle dit. Heureux, les tout-petits ont remercié la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan. « *Je dis merci aux patrons de papa pour les cadeaux qu'ils viennent de nous offrir et qu'ils continuent de toujours rendre mon papa heureux* », a déclaré

*Photos • Les différents manèges de "Doraville" pris d'assaut par les enfants.*



5



## NOËL 2016 C'ÉTAIT MAGIQUE A DORAVILLE !

leur porte-parole.

Au nombre des jeux auxquels les enfants se sont adonnés, il y a eu un concours de beauté. N'Depo Ange Jériel, fils du Bagnon 2016 du Port Autonome d'Abidjan, a été couronné, à son tour, Bagnon (le plus bel homme) par ses camarades. Chez les filles, c'est la petite Dakoury Ruth Méliane qui a été élue Miss arbre de Noël PAA 2016.

Les enfants et leurs parents ont eu droit à un petit déjeuner et un déjeuner. Ce sont les yeux pleins d'étoiles et les cœurs remplis de joie et de bonheur que les enfants sont

repartis, les bras chargés de présents reçus de la Directrice des Ressources Humaines.

La fête fut belle et cela est à l'actif de la Direction Générale qui a mis les petits plats dans les grands pour offrir un magnifique instant de bonheur aux enfants.

À l'année prochaine pour une fête de Noël encore plus féerique.

*Souleymane Koné*



1 • Présence appréciée du Directeur des Ressources Humaines du PAA à l'arbre de Noël 2016 (3<sup>e</sup> à partir de la droite)

2 • Le père Noël acclamé par les enfants.





*Les tout-petits ont reçu de nombreux lots lors de cette célébration*

## LE PORT D'ABIDJAN MAINTIEN LE CONTACT AVEC LES PARTENAIRES DE L'HINTERLAND.

Dans le cadre du développement du trafic de transit, la Communauté Portuaire d'Abidjan a effectué une importante mission commerciale au Burkina Faso et au Mali, du 20 au 26 novembre 2016.

Le Secrétaire Général de la Communauté Portuaire, M. DIARRASSOUBA Tahirou et le Directeur Commercial du Port Autonome d'Abidjan, ont conduit cette mission. Il s'est agi au cours des échanges avec les opérateurs économiques de ces pays, de les inciter à développer davantage leurs échanges avec le Port d'Abidjan.

Les membres de la délégation ont pu recenser les préoccupations de ces derniers et y ont apporté quelques réponses.

La mission a été également l'occasion de présenter aux opérateurs économiques maliens et burkinabé, l'état d'avancement des projets de développement des infrastructures du port d'Abidjan, dont la mise en œuvre permettra de répondre efficacement à la majorité des préoccupations soulevées par ceux-ci.

La délégation, outre les agents du PAA, était composée de représentants de plusieurs sociétés de la plateforme portuaire dont la Direction Générale des Douanes, l'Office Ivoirien des Chargeurs, BOLLORE TRANSPORT ET LOGISTICS, ATHENA SHIPPING, SCANNING SYSTEM, SIMAT et MOVIS.

Partie d'Abidjan, le 19 novembre 2016, la

- 1 • Visite de travail au Conseil Malien des Chargeurs.
- 2 • Don à la pouponnière de Bamako.
- 3 • Visite à l'ambassadeur de Côte d'Ivoire au Mali.



délégation a d'abord séjourné à Bamako au Mali, du 20 au 22 novembre, avant de se rendre à Ouagadougou au Burkina Faso, du 23 au 25 novembre.

Comme à l'accoutumée, la délégation a exprimé la solidarité du port d'Abidjan envers les enfants vulnérables de ces pays. Au Mali, c'est dans la matinée du mardi 22 novembre 2016 qu'elle a rendu visite aux pensionnaires de la pouponnière de Bamako pour faire un don en nature et en espèces d'une valeur de 2 millions de francs CFA. La même action a été répétée au Burkina au profit de l'orphelinat « Home Kizito », le vendredi 25 novembre 2016.

C'est dans une ambiance festive au cours de deux dîners offerts aux clients et partenaires à l'hôtel Azalaï Salam de Bamako et ensuite à l'hôtel Bravia de Ouagadougou, les 22 et 25 novembre 2016,

que M. DIARRASSOUBA Tahirou et sa délégation ont achevé leurs séjours dans les deux pays.

Notons qu'au début de chaque séjour, la délégation a été reçue respectivement par l'Ambassadeur de Côte d'Ivoire au Mali, SEM Samuel OUATTARA et celui de Côte d'Ivoire au Burkina, SEM SORO Kapélétién. Au cours de ces audiences, les deux autorités ont chacune salué l'initiative de cette mission commerciale du port d'Abidjan et ont souhaité qu'elle soit plus fréquente. Elles ont aussi affirmé toute leur détermination à accompagner les responsables portuaires dans leurs stratégies pour développer les trafics avec les pays de l'hinterland. C'est d'ailleurs dans cette optique que les deux ambassadeurs ont personnellement été présents lors des grandes étapes de cette mission, à savoir les dons aux enfants vulnérables et les dîners de fin de mission.

**Alexis Guié**



1

- 1 • Visite à l'ambassadeur de Côte d'Ivoire au Burkina Faso.
- 2 • Don à l'orphelinat Home Kizito de Ouagadougou.
- 3 • Visite de travail au Conseil Burkinabé des Chargeurs.

2 3



## VISITE DU MINISTRE DES TRANSPORTS AU PORT D'ABIDJAN

Après la prise officielle de ses fonctions, le vendredi 13 janvier 2017, le nouveau ministre des Transports, M. Amadou Koné, a effectué le lundi 16 janvier 2017, une visite au Port d'Abidjan.

Au cours de la séance d'échanges qu'il a eue avec le staff dirigeant, il a indiqué qu'il travaillera en collaboration avec l'Autorité Portuaire pour l'atteinte des objectifs fixés. « *Nous allons travailler ensemble. Je souhaite que la collaboration soit fraternelle. Je sais que je peux compter*

### **M. Amadou Kone : « Notre rôle est de maintenir le PIB à la hauteur actuelle »**

*sur vous. Notre rôle est de maintenir le PIB à la hauteur actuelle », a-t-il déclaré, entre autres.*

Des propos de nature à rassurer le Directeur général, M. Hien Yacouba SIE qui venait d'exprimer des préoccupations pour lesquelles il a sollicité l'appui du ministre auprès du gouvernement.

Il s'agit entre autres, de la dégradation très avancée du boulevard du Port, dont la réhabilitation incombe à l'État et le problème du guichet unique, dont la mise en place facilitera la tâche aux différents acteurs de la plateforme portuaire.

Avant d'exposer ses doléances, le Directeur général a fait une présentation succincte des grands projets de développement, les perspectives et sa vision stratégique.

**Jérôme K. Sansan**



- 1 • Le nouveau ministre des Transports accueilli par le DG/PAA à son arrivée au Port d'Abidjan.
- 2 • Signature dans le livre d'or du PAA par le nouveau ministre des Transports.
- 3 • Photo de famille pour immortaliser la rencontre.

## COOPÉRATION PORTUAIRE LE DG DU PORT DE MIAMI (USA) ANNONCÉ EN CÔTE D'IVOIRE, EN AVRIL

Le Directeur général du Port de Miami (Etats-Unis) effectuera une visite dans les ports de Côte d'Ivoire probablement dans le courant du mois d'avril 2017. L'information a été donnée par le coordonnateur du service commerce international de ce port, M. Defmond Alufohai, au cours de la visite qu'il a effectué le 7 décembre 2016, au Port Autonome d'Abidjan.

Cette visite, selon le responsable portuaire américain, vise à améliorer les relations de partenariat entre le port de Miami et ceux de Côte d'Ivoire. Notamment en ce qui concerne l'accroissement du trafic. Il a même laissé entrevoir la possibilité de la mise en place d'une ligne maritime directe entre la Floride et l'Afrique de l'Ouest. Toute chose qui favorisera les échanges commerciaux entre la Côte d'Ivoire et cet Etat américain.

Dans la délégation américaine, il y avait des hommes d'affaires, au nombre desquels, M. Kwasi Anim, Président d'Amber Keye Inc, spécialisé dans le financement. Celui-ci a présenté les différents types de financements que propose sa société.

Des financements qui sont à des conditions favorables. A savoir, des taux de charge fixes sans garantie souveraine, permettant donc un accès direct au crédit.

Appréciant les avantages de ces propositions de financement, le Directeur général du Port Autonome d'Abidjan, M. Hien SIE, a fait savoir qu'il était demandeur.

S'agissant de la venue de son homologue de Miami, il a informé la délégation américaine que les contacts seront maintenus afin de peaufiner la préparation de cette visite.

La délégation américaine était accompagnée par l'ambassadeur de Côte d'Ivoire aux États-Unis, SEM Daouda Diabaté.

**Serge Kimou**

1 • La délégation du port de Miami en présence du Directeur Général du Port d'Abidjan (2<sup>e</sup> à partir de la gauche)

2 • Séance de travail entre la délégation du port de Miami et l'Autorité Portuaire.



2



3



# ORGANISATION DES PRODUCTEURS-EXPORTATEURS DE BANANES, D'ANANAS, DE MANGUES ET AUTRES FRUITS DE CÔTE D'IVOIRE



## Notre mission

- Promouvoir, pérenniser et développer la culture de fruits d'exportation traditionnelle (bananes, ananas, mangues, papayes);
- Promouvoir la diversification vers d'autres fruits;
- Contribuer à l'organisation des filières bananes, ananas, mangues et autres fruits;
- Promouvoir auprès de ses membres, le respect des normes de qualité, de développement durable et de responsabilités sociétale, et, environnementale;
- Défendre l'intérêt général et les droits de ses membres

Siège social : Plateau rue du commerce immeuble IXORA - 01 BP 422 Abidjan 01 - Tél : (225) 20 33 19 85  
Fax : (225) 20 32 93 79 - Email : obamci@gmail.com



**EOLIS** CÔTE D'IVOIRE  
*Ensemble, tissons des liens*

CONSIGNATION | MANUTENTION | LOGISTIQUE



TRANSPORT | TRANSIT



Plateau Immeuble Corniche  
Escalier B, 12ème étage,  
15 BP 251 Abidjan 15  
Tél : +225 20 32 02 09 / 20 32 09 17  
Fax : +225 20 32 03 30 / 20 32 09 17

Terminal Fruitier d'Abidjan - Plateau  
Tél. : +225 20 31 17 65 / 20 32 22 12  
Fax : +225 20 32 03 30  
Email : info@eolis.ci

[www.eolislogistique.com](http://www.eolislogistique.com)



Ensemble, tissons des liens...



# focus

---

La Carena

p.44

---



*Une Référence Internationale*

FOCUS

# LA CARENA

## Jour et nuit au service du port d'Abidjan





*Des lanceurs en action lors de l'amarrage d'un navire.*

# LA CARENA

La société CARENA (Compagnie Abidjanaise de Réparation Navale) a été constituée le 30 juillet 1953 sous forme d'une SARL.

Au port d'Abidjan, le carénage n'est pas une activité concédée. CARENA est une installation portuaire autonome, soumise au code ISPS.

## LES PRESTATIONS

Les services offerts par la CARENA s'articulent autour des ateliers de travail :

L'atelier mécanique bord-maintenance industriel est équipé :

- D'appareils de mesure certifiés
- De palans de 20 tonnes
- D'outils hydrauliques
- De pompes manuelles
- De presses hydroélectrique et manuel
- D'une centrale hydraulique et pneumatique pour les tests de pression
- D'une déglaceuse pour le nettoyage des chemises

## L'atelier chaudronnerie

L'atelier chaudronnerie dispose de matériel et d'équipement de pointe composé :

- D'un banc de découpe assisté par ordinateur d'une dimension de 9 m x 3 m, avec une tête plasma, une tête oxyacétylénique et un graveur.
- D'un parc de machines hydrauliques, tel que cisailles, presses plieuses et rouleuses.

Le stock permanent de 400 tonnes de tôles de GRADE A avec la certification EN 10204 EN 3.2, est un atout supplémentaire pour CARENA. De nombreux formats de profilés sont à disposition pour permettre la réalisation des différents projets.

## L'atelier Tuyauterie

Il dispose de matériel et d'équipement suivant :

- un parc de machines hydrauliques, de cintreuses, vireuse et poinçonneuse.
- de fileteuse, de scies alternatives, tronçonneuse.
- d'une machine a gueule de loup.



Un stock important et d'une grande diversité de tubes (API, hydraulique) est disponible en permanence. La section réparation des vannes s'occupe de leur remise en état et effectuée, avant le montage final, un test d'étanchéité sur banc d'essai.

**L'atelier électricité**

L'atelier électricité est spécialisé dans l'entretien des équipements électromécaniques (moteurs électriques, alternateurs, transformateurs,...) le rembobinage et la réparation des petits appareils portatifs.

**L'atelier menuiserie**

L'atelier menuiserie est dédié aux travaux d'attinage, de fabrication de meubles, d'aménagement des navires et des travaux de plastifications diverses.

**L'atelier Peinture-anti corrosion**

Avec chef d'atelier certifié inspecteur ACQPA/

FROSIO level 2 et NACE/CIP1, le travail de cet atelier porte essentiellement sur le traitement anticorrosion et antifouling des navires. Les interventions portent également sur les carènes, les superstructures, ponts et ensemble extérieur du bateau, mais aussi dans les ballasts, tanks à eau douce, cuves à poissons.

Toute préparation avant peinture se fait par des équipements de pointe (pompe hydroblasting, pompe airless

**L'atelier Nettoyage industriel**

L'équipe de nettoyage industriel est spécialisée dans le nettoyage des tanks, ballasts, cuves à poissons mais aussi dans les aménagements ainsi que tout espace confiné.

L'atelier nettoyage industriel est équipé de 6 pompes HP de 300 bars, une pompe HP de 500 bars, de 12 pompes pneumatiques type WILDEN. L'atelier a également une capacité de stockage des eaux hydrocarburées de 250 m3 à laquelle s'ajouter autant de cubitainers que nécessaires,



# LA CARENA



et une capacité de stockage de gasoil de 350 m<sup>3</sup>.

## Atelier sauvetage

Avec une station de visite des radeaux répondant aux normes de la réglementation SOLAS A.761 (18), l'atelier sauvetage dispose d'un stock conséquent de l'ordre de 30.000 articles et visite des radeaux de 4 à 35 places, sous bossoirs ou pas.

CARENA représente à ce titre les fabricants de radeaux VIKING – DUARRY – SURVITEC (RFD – ZODIAC – DSB).

## LES EQUIPEMENTS

CARENA dispose sur son site des moyens suivants :

Grue à tour :

- N°1 4 T à 60 m T en pied
- N°2 2.5 T à 45 m 10 T en pied
- N°3 2 T à 40 m 10 T en pied
- N°4 2 T à 45 m 10 T en pied
- N°5 4 T à 45 m 10 T en pied
- N°6 3.7 T à 48 m 10 T en pied

Grue mobile :

- PH max 20 tonnes.
- Pinguely 60 tonnes.

Grue flottante :

- Antoinette max 8 tonnes.
- Coles max 8 tonnes

Des grues mobiles de plus grande capacité sont disponibles 24h/24h auprès de nos partenaires

- Capacité max 200 tonnes.
- Capacité max 220 tonnes.
- Capacité max 250 tonnes.

Matériel de Hissage

- 1 Dock flottant capacité 10 000 tonnes
- 1 Dock flottant capacité 2 000 tonnes
- 1 Slipway 300 tonnes
- 1 Slipway 80 tonnes

Quai

- Longueur de quai disponible de 400 mètres linéaires
- Raccordement électrique 400 V / 50 Hz et jusqu'à 480 V / 60 Hz
- Raccordement en eau douce
- Raccordement en eau de réfrigération



Tous les ateliers sont situés à quai au plus près des navires

**LES ATOUTS PAR RAPPORT A LA CONCURRENCE SOUS REGIONALE**

- Un vaste réseau de partenaires sous-traitants spécialisés : ABB- CAT- ROLL ROYCE, etc.
- Une main d'œuvre qualifiée disponible 24h/24h
- Une riche expérience de plus de 60 ans
- Un centre de formation interne dédié au renforcement des capacités des salariés et sous-traitants
- Des facilités de logement sur site pour les équipages

**LES PROJETS**

CARENA vise un succès par la fidélisation en étant à l'écoute du marché et de ses clients. Dans cette perspective, seules des améliorations continues permettront de développer le niveau et la qualité de des services.

CARENA ambitionne également de devenir un chantier naval leader en termes de

développement durable et de culture de la sécurité. C'est pourquoi, l'engagement pour le respect des règles de sécurité se reflète dans l'ensemble des actions et est perçu comme le meilleur moyen de travailler et d'exercer son activité. C'est ce qui fonde l'engagement de CARENA Dans une démarche de management Santé-Sécurité-Environnement. A cet effet CARENA vient d'obtenir la double certification depuis le 2 décembre 2016, ISO 14001 (2004) & OHSAS 18001 (2007).

*Source service informations de la CARENA.*



### LE TERMINAL ROULIER D'ABIDJAN EST DOTÉ DE

- 8,1 ha de superficie ;
- 500 mètres de quai ;
- un magasin entièrement dédié au stockage de véhicules neufs ;
- 2 magasins et terre-pleins dédiés aux marchandises diverses ;
- Et de plusieurs équipements de manutention.

### LES SERVICES OFFERTS PAR LE TERMINAL ROULIER :

Créé dans le cadre de la convention d'exploitation signée le 19 décembre 2008 avec le Port Autonome d'Abidjan, TERRA est une société anonyme qui a pour objet, sur un site unique, la manutention et les activités liées des navires rouliers au Port d'Abidjan.

Fort de l'appui de ses actionnaires, la société s'est dotée d'équipements modernes et d'un personnel compétent pour être apte à garantir des prestations de services conformes aux besoins et attentes des clients et autres parties intéressées.

### ACTIVITÉS DE L'ENTREPRISE

- Manutention des navires rouliers
- Déchargement et chargement des divers, roulants et conteneurs, y compris les shiftings, les transbordements et les transferts de conteneurs ;
- Traitement informatisé en temps réel du circuit documentaire de l'ensemble des opérations de manutention bord et de reporting des activités.
- Entreposage des marchandises et des véhicules
- Réception, contrôle, stockage, surveillance et livraison des marchandises à l'importation, en transbordement et à l'exportation.

Traitement informatisé en temps réel du circuit documentaire de l'ensemble des opérations terre du terminal et de reporting des activités.

La qualité des prestations délivrées sur ce terminal et le niveau de sûreté qui prévaut sur ses installations lui ont valu la certification à la norme ISO 9001, version 2008 ainsi que la déclaration de conformité de ses installations au code ISPS.

Pour mener à bien ses activités ce terminal est doté de :

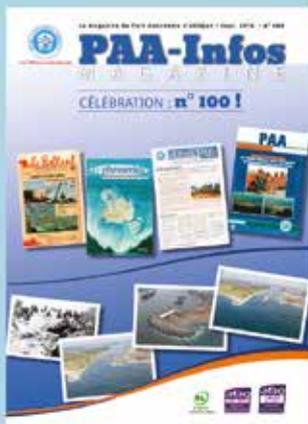
- 37 500 m<sup>2</sup> de surface pour le parc véhicule ;
- 19 500 m<sup>2</sup> de surface pour les magasins ;
- 3 challengers ;
- 12 élévateurs ;
- 18 tracteurs terminal/routiers

Boulevard de Vridi - Rue A6 - lot 220 - Quai 17  
01 BP 11595 Abidjan 01  
Tel : (225) 21 75 31 31 - Fax : 21 75 31 32



## TOUCHEZ VOTRE CIBLE EN CÔTE D'IVOIRE ET DANS LA SOUS-RÉGION **PAA-Infos** MAGAZINE

LE MAGAZINE DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN



REGIE EXCLUSIVE **PAA-Infos** MAGAZINE

afrique medias côte d'ivoire

06 BP 2518 ABIDJAN

tel : 22 41 50 20

www.afriquemedias.com • e-mail : jocelyne@afriquemedias.com



**afriquemedias**

# dossier

---

Les développements du trafic roulier p.54

---

Le Port d'Abidjan en première ligne p.58

---

Rencontres p.64

---



*Une Référence Internationale*



# LE TRAFIC ROULIER EN PLEINE ÉVOLUTION



# LA TENDANCE MONDIALE ET EN AFRIQUE DE L'OUEST

Avec environ 15 millions de véhicules et machines transportés en 2014 par des navires rouliers dans le monde, le trafic roulier s'est transformé au cours de ses dernières années. La progression constante des véhicules en sortie des pays émergents prend de plus en plus le pas sur l'Europe.

En 2014, les derniers chiffres estiment aux alentours de 15 millions d'unités le nombre de matériels roulant transportés par voie maritime. Une tendance qui devrait commencer à s'accroître sur les prochaines années. La crise mondiale en 2008 a modifié les bases du marché, car le Japon et la Corée, principaux producteurs d'automobiles ont vu leurs exportations s'effriter. Mais, l'Europe reste dans la course sur ce marché avec une légère progression de ses exportations au cours des dernières années pour se situer aux environs de 3,9 millions de véhicules vendus.

La flotte actuelle des navires rouliers dans le monde atteint aujourd'hui 768 unités, avec l'armateur asiatique NYK Ro-Ro, qui s'impose en 1<sup>ère</sup> place des grands armements rouliers avec 113 navires pour 650 000 EVT de capacité. Et dans le bas du tableau des six premiers armements rouliers, GRIMALDI prend la 6<sup>e</sup> place avec une flotte de 46 navires pour une capacité de 184 000 EVT. Ce groupe Italien a reçu une nouvelle gamme de navires destinée à la déserte des pays de l'Afrique de l'ouest.

Pour cette région du continent africain, le transport maritime assure 90% des échanges commerciaux internationaux avec une palette de défis auxquels doivent faire face les acteurs du secteur. Au niveau du trafic roulier, la part de l'Afrique de l'ouest dans le commerce international reste faible, surtout en volume d'exportations, vu que l'Afrique, en général, est un continent de consommation pour ce type de produits.





1 • Un navire RoRo en pleine mer.  
2 • Quai roulier en Europe

1 • Poste de contrôle du terminal roulier d'Abidjan.

2 • Vue du bâtiment abritant l'administration de "TERRA"



# LE TRAFIC ROULIER EN CÔTE D'IVOIRE

La Côte d'Ivoire joue bien sa partition dans le transport maritime des marchandises, particulièrement au niveau du trafic roulier. En effet, avec ses deux ports, la Côte d'Ivoire bénéficie d'un trafic maritime conséquent pour bâtir son économie et asseoir sa réputation dans la sous-région ouest africaine. Ces ports ivoiriens restent plus que jamais les mamelles nourricières de l'économie nationale. Avec un trafic global au port d'Abidjan qui est passé de 16 642 542 à 21 926 247 de tonnes de marchandises de 2011 à 2015 et une dynamique quasi pareille du côté de San Pedro, l'industrie maritime et portuaire en Côte d'Ivoire présente une véritable relance de ses activités.

S'agissant du trafic roulier, ce sont environ 50 mille véhicules qui sont importés, chaque année, principalement par le port d'Abidjan. Notons que le port d'Abidjan s'est imposé ces quatre dernières années, comme point de passage obligé de ce trafic dans la région d'Afrique de l'ouest et du centre, avec au moins 8 escales de navires Ro-Ro par mois. Rappelons

aussi que le port d'Abidjan, idéalement relié aux axes routier et ferroviaire des pays de l'hinterland (Mali, Burkina Faso) s'impose également comme plaque tournante du trafic de véhicules, surtout neufs, en transit pour ces pays.

Pour booster ce trafic qui présente de bonnes perspectives dans le futur, l'Autorité Portuaire d'Abidjan a donc décidé de construire un second terminal Ro-Ro moderne, en vue de positionner le port d'Abidjan comme principal HUB sous régional, au niveau de ce segment de trafic particulier.





## L'ÉVOLUTION DU TRAFIC ROULIER AU PORT D'ABIDJAN

Le port d'Abidjan a enregistré une hausse des escales des navires rouliers (Ro-Ro, Pur Car Carrier) entre 2013 et 2014. L'activité du port d'Abidjan dans le secteur roulier depuis la mise en exploitation du terminal roulier par le groupe TERRA (Terminal Roulier d'Abidjan) est très dynamique, avec environ 35 000 véhicules traités par an.

Créée dans le cadre de la convention d'exploitation signée le 19 décembre 2008 avec le Port Autonome d'Abidjan, TERRA est une société anonyme qui débute ses activités le 1<sup>er</sup> janvier 2010, avec pour objectif, la manutention et les activités liées aux navires rouliers au port d'Abidjan. Fort de l'appui de ses actionnaires que sont MOVIS, CMA-CGM, NECOTRANS, BOLLORÉ, la société s'est dotée d'équipements modernes de manutention sur un espace de 8,1 ha et un quai de 500 m. Elle dispose également d'un magasin entièrement dédié au stockage de véhicules neufs, et de deux magasins et terre-pleins dédiés aux marchandises diverses. Plusieurs compagnies d'armateurs entre autres, GRIMALDI, GLOVIS-HYUNDAI, MOL, K-LINE, EUKOR se partagent ce marché en assurant des liaisons entre l'Afrique et les continents Européen, Asiatique et Américain.

Pour accompagner la conjoncture, la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan a lancé,

depuis octobre 2015, les travaux de construction d'un nouveau terminal roulier aux quais sud du port d'Abidjan. Il s'agit de construire 250 m de quai avec 15 m de tirant d'eau, de créer 10 ha de terrains par remblaiement, d'aménager le terre-plein et d'équiper ce terminal d'engins modernes de manutention.

La construction de ce terminal vise à accroître le trafic roulier et faire du port d'Abidjan, le principal hub sous-régional.



- 1 • Des véhicules embarqués sur un navire RO-RO.
- 2 • Navire RO-RO « grande Abidjan » au quai roulier d'Abidjan.

# L'IMPORTATION DES VÉHICULES AU PORT D'ABIDJAN

Le port d'Abidjan, avec son Terminal roulier est en progression en termes d'importation de véhicules, avec environ 3 000 véhicules importés par mois de 2009-2012 contre 4 200 véhicules importés les années 2013-2014. Le numéro 6 mondial, l'armateur Grimaldi confirme cette tendance à la hausse du trafic roulier au port d'Abidjan, en annonçant 8 escales de navires Ro-Ro par mois en 2016 contre 3 escales par mois en 2012. Cette forte demande destinée au seul marché national, augure de belles perspectives pour le port d'Abidjan.

## LA PROCÉDURE DE MISE EN CIRCULATION D'UN VÉHICULE IMPORTÉ

Avant l'arrivée du navire RO-RO, avec le manifeste (document récapitulatif de tous les véhicules qui doivent débarquer au Port d'Abidjan), les véhicules à bord du navire sont identifiés en vue de planifier l'espace de stockage à quai. Quand le navire accoste, un agent de TERRA monte à bord pour faire le point du manifeste avec le second capitaine du navire qui est responsable du chargement.

Après vérification, on rentre dans la phase

opérationnelle où des dockers (chauffeurs) sont mis à bord du navire pour débarquer les véhicules. Cette opération peut durer entre 6 et 8 heures, en fonction de la quantité de véhicules à débarquer.

Il est important de signifier qu'il est interdit aux clients d'avoir accès à la zone d'opération pour une question de sécurité. C'est 24h après le débarquement qu'il est possible de voir le

*La SICTA à Côte d'Ivoire logistique.*



véhicule, par le transitaire (commissionnaire agréé en douane) ou même le client, muni du connaissance. Si c'est le transitaire qui agit au nom du client, il faudrait qu'il ait en sa possession le connaissance mais également la photocopie de la pièce d'identité du client. En ce moment, un laissez-passer est établi pour la reconnaissance du véhicule. Une fois la visite du véhicule terminée, le transitaire pourra engager la procédure d'enlèvement du véhicule, en réglant les factures d'accônage et de magasinage (si le véhicule a fait plus de 15 jours à quai). Les frais de magasinage sont destinés à 3 opérateurs que sont, le Port Autonome d'Abidjan qui récupère 50%, l'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC) 20% et TERRA 30%. L'étape suivante se déroule au guichet de TERRA,

qui vérifie les factures. Ensuite, la société Côte d'Ivoire Logistique procède à l'enlèvement à quai pour le transférer sur son parc sous-douane.

## **LES DIFFERENTS TYPES DE NAVIRES ROULIERS:**

### **A. Les navires rouliers ou RO-RO, de l'anglais Roll on Roll off (rouler dedans et rouler dehors)**

Ils transportent des charges roulantes : véhicules de toutes sortes ou charges, amenés à bord par des remorques ou chariots élévateurs. Ils sont équipés de rampes obliques droites, pivotantes et, selon leurs équipements et l'ampleur du marnage dans le port, ils nécessitent l'utilisation de plates-formes et rampes d'accostage plus ou moins sophistiquées.

- Les ferry-boats : Transportant des trains entiers.
- Les transbordeurs (ou SeaTrailer) : Transportant camions et voitures avec leurs chauffeurs.
- Les barges tractées (ou SeaTrailer) : Barge à étage où sont embarqués remorques et matériel roulant.
- Les Ultra F (Unconventional Large Trailer Ferry) : Très grand car-ferry.
- Les PCC (Pure Car Carrier) : Spécialisé dans le transport de voitures et camions.

### **B. Les navires Con-Ro**

Il s'agit de navires mixtes, pouvant charger des conteneurs et roulants. Ils disposent d'une porte arrière permettant le chargement en cale d'engins roulants ou hors normes (ex : engins de travaux publics), leur permettant de s'affranchir d'équipements portuaires spéciaux. Ils prennent en pontée des conteneurs et peuvent être équipés de leurs propres appareils de bord.

## LA PROCÉDURE DE DÉDOUANEMENT ET D'IMMATRICULATION DES VÉHICULES EN CÔTE D'IVOIRE

Pour une maîtrise du flux de plus en plus important de véhicules importés dans notre pays, CI logistique et le Guichet Unique Automobile, en concertation avec tous les acteurs de la plateforme portuaire ont établi une procédure de dédouanement et d'immatriculation des véhicules en Côte d'Ivoire. Cette procédure se décline en 10 étapes :

### 1. L'ouverture du dossier

Première étape de la procédure, elle s'effectue uniquement à la direction commerciale de Côte d'Ivoire Logistique et constitue la porte d'entrée officielle de l'utilisateur dans les fichiers de celle-ci. Les pièces à fournir pour l'ouverture d'un dossier sont fonction de la catégorie du véhicule. Intéressons-nous aux véhicules de la « catégorie 700 » prenant en compte les véhicules importés par voie maritime, par le port d'Abidjan qui constituent plus de 70% des véhicules immatriculés au Guichet Unique Automobile. Les pièces à fournir pour l'ouverture d'un dossier relatif à un véhicule de catégorie 700 sont le connaissance, la carte grise étrangère originale, le code importateur ou occasionnel, la pièce

d'identité de l'importateur ou de l'utilisateur.

### 2. La tarification

Il s'agit à cette étape de ressortir les montants à payer par l'utilisateur ou l'importateur pour la vignette et le droit de passage (communément appelé la facture CI logistique). Ces coûts sont déterminés par les services du ministère des transports relativement à la puissance fiscale du véhicule.

### 3. La facturation

À la facturation, l'utilisateur ou l'importateur s'acquitte des montants de la vignette ainsi que celui du droit de passage (facture CI Logistique) et une facture unique lui est délivrée.

### 4. La Déclaration Sommaire de Transfert (DST)

La DST est un document qui permet à CI-logistique de sortir un véhicule du Port d'Abidjan et le transférer sur l'un des parcs sous-douane. La DST est gratuite et exclusivement éditée par la direction des opérations DST et Transit de Côte d'Ivoire Logistique

### 5. L'identification

Cette étape se déroule en 2 sous-étapes :

#### • L'identification

Elle consiste en la prise de contact physique avec le véhicule pour établir une conformité entre les informations contenues sur la RTI (Réception à Titre Isole) transmise par les services du Ministère des Transports installés au Guichet Unique de l'Automobile et le véhicule vu pour de vrai. À ce niveau la copie bande bleue de la photo est remise à l'utilisateur.

#### • L'évaluation

C'est le résultat de l'identification qui conduit à l'évaluation du véhicule. Cette évaluation permet de ressortir la valeur vénale du véhicule ou l'opinion valeur imposable qui est la somme du prix de référence du véhicule et du forfait fret (ce sont des montants inscrits sur la fiche d'identification).

Il faut noter que l'identification et l'évaluation sont effectuées par la SICTA (Société Ivoirienne de Contrôle Technique Automobile)



Parc AERIA de CI- Logistique

## **Ce projet va permettre de répondre aux normes internationales**

### **6. Le dédouanement**

Le dédouanement consiste au tirage de la déclaration douanière (D3) des véhicules identifiés par la SICTA à l'étape 5 uniquement chez un commissionnaire agréé en douane au choix de l'utilisateur sur présentation de la photo, du connaissance et de la DST. Les droits de douane sont payés chez un transitaire (commissionnaire agréé en douane) qui les reverse plus tard à la douane selon la réglementation en vigueur entre les deux parties.

Les droits de douane sont appliqués à l'opinion valeur Imposable ou valeur vénale du véhicule selon les quotités suivantes :

- 44,28% pour les véhicules simples ou personnels;
- 32,48% pour les véhicules utilitaires ;
- 26,58% pour les remorques et autres gros engins.

### **7. L'immatriculation**

A cette étape, le véhicule concerné est soumis à une visite technique par la SICTA et transféré (en cas de succès) sur le parc de transit avant de rejoindre la ligne de pose des plaques.

En cas d'échec à la visite technique, le véhicule continue le processus, toutefois, un laisser-passer d'une durée de 1 mois est délivré à l'utilisateur pour la mise en circulation du véhicule. L'utilisateur effectuera à nouveau la visite technique du véhicule à la SICTA cette fois en dehors des locaux de CI-Logistique.

### **8. La production et la pose des plaques**

Les plaques d'immatriculation sont fabriquées par la société 2GE (Groupement et Gestion des Entreprises) installée au guichet Unique Automobile et elles sont posées par la SICTA (Société Ivoirienne de Contrôle Technique Automobile). La société 2GE effectue le tatouage (disposition du numéro d'immatriculation sur les vitres du véhicule).

### **9. Le poste de contrôle**

Le véhicule dont la plaque d'immatriculation est posée est soumis à un contrôle douanier et rangé au parc annexe de Côte d'Ivoire Logistique, en attente de ses pièces ou documents qui feront l'objet de vérification par la police nationale qui les retournera à Côte d'Ivoire Logistique.

### **10. La sortie**

C'est à cette étape de la procédure que l'utilisateur entre en possession de son véhicule et des pièces du véhicule que sont :

la carte grise, le certificat de visite technique, la vignette et la facture de CI-Logistique.

La procédure de dédouanement et d'immatriculation des véhicules en Côte d'Ivoire, sur la base des quantités de travail et la durée d'exécution des tâches estimées par chaque acteur, s'effectue en 13 jours ouvrés. Toutes les structures publiques et privées intervenant dans cette procédure sont installées au Guichet Unique Automobile dans des locaux mis à leur disposition par le concessionnaire CI-Logistique qui a pour prérogative de coordonner cette procédure.



*Pose de plaque d'immatriculation d'un véhicule .*

## **CÔTE D'IVOIRE LOGISTIQUE**

Côte d'Ivoire Logistique (CI-Logistique) est une société privée de droit ivoirien concessionnaire du guichet unique de l'automobile sur la base d'une convention de concession signée avec l'Etat de Côte d'Ivoire depuis le 26 octobre 1998, pour une durée de 30 ans.

Forte de cette convention, CI-logistique est la cheville ouvrière de la plateforme du guichet unique automobile regroupant sur un même site, tous les intervenants publics et privés dans la chaîne d'importation, de dédouanement et d'immatriculation de tous les véhicules neufs ou d'occasion et de tout autre engin roulant sur le territoire ivoirien.

Elle a pour missions de :

- Sécuriser les recettes douanières et fiscales de l'Etat ;
- Simplifier et réduire significativement la procédure de dédouanement et d'immatriculation de véhicules et tout engin à 2 roues ;
- Sécuriser les véhicules automobiles avant de les

mettre en circulation ;

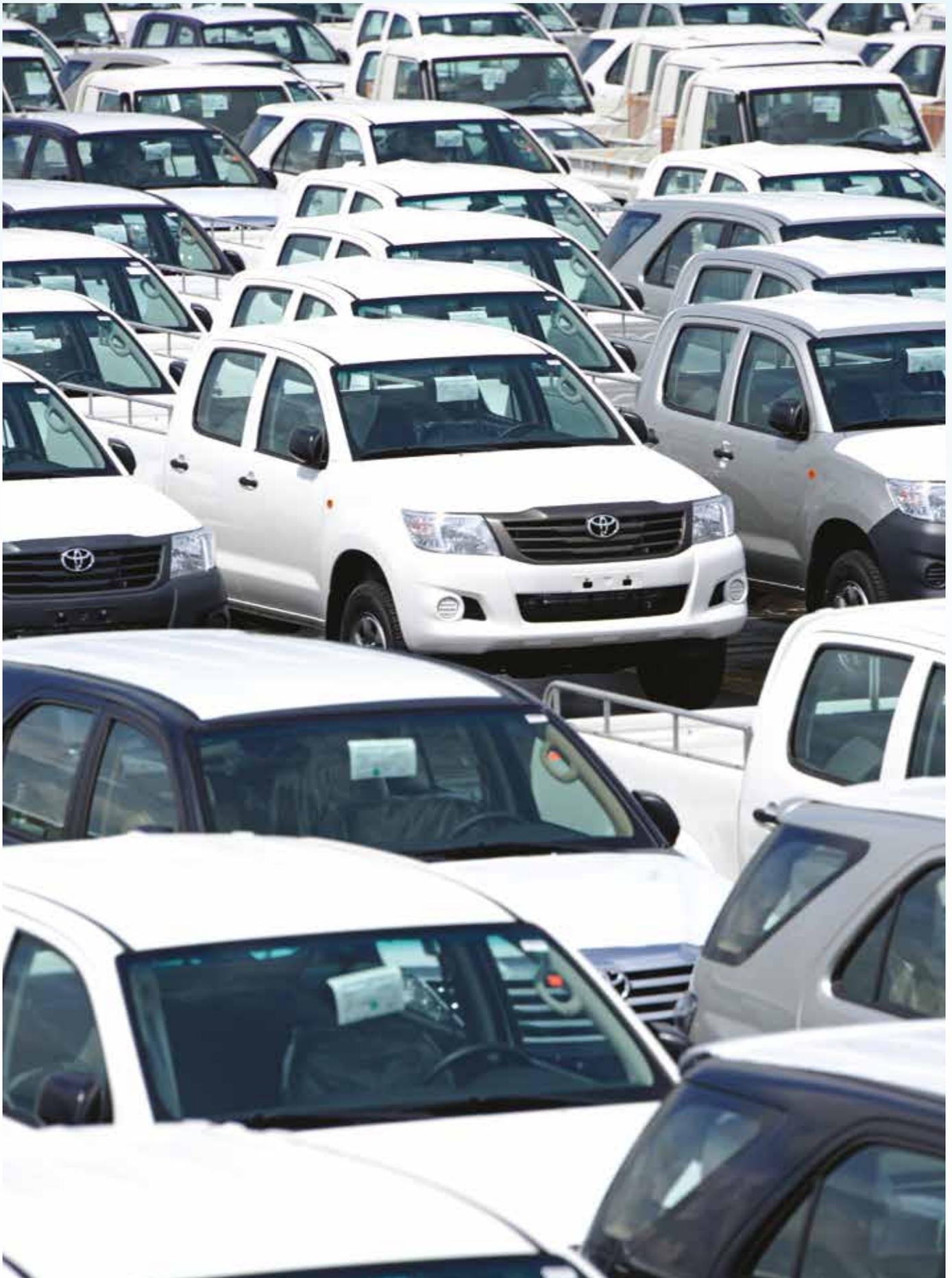
- Rendre le contrôle routier plus aisé et plus intelligent ;
- Maîtriser et assurer la fluidité du flux de véhicules dans le pays ;
- Maîtriser et collecter les informations de bases relatives à l'importation des véhicules en Côte d'Ivoire.

Pour l'amélioration de ses services, cette société s'est dotée d'un nouveau parc dans la zone aéroportuaire, appelé « parc AERIA », avec une capacité d'accueil de plus de 20 000 véhicules, et a acquis des porte-autos pour le transfert des véhicules.

***Dossier réalisé par Fathime Dienepo D.***

*Bâtiment abritant les locaux  
de la société CI-Logistique à VRIDI*





*Parc de stationnement de la société CI-Logistique de véhicule neuf au parc AERIA sise à l'aéroport*

# RENCONTRES

## Opérateurs

### INTERVIEW AVEC M. FRANÇOIS PERIS, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE GRIMALDI CÔTE D'IVOIRE

**PAA-INFOS MAGAZINE (PIM) :** Nous constatons une hausse des escales de navires Ro-Ro de Grimaldi au port d'Abidjan (08 escales par mois en 2016 contre 03 par mois en 2013). Comment expliquez-vous cette croissance de vos activités ?

**François PERIS :** Cela démontre juste la reprise des activités économiques après des années de crise. Ainsi, le volume des importations de véhicules a augmenté en Côte d'Ivoire. De 2014 à 2015, il y a eu une hausse de plus de 25% sur le marché général des véhicules. Nous avons alors accru le nombre de bateaux sur la ligne Europe – Côte d'Ivoire pour reconquérir nos parts de marché et nous pensons aujourd'hui être le premier opérateur sur la place en termes d'escales et de volumes traités.

**PIM :** Parlant de volumes, quelle est la proportion des véhicules neufs et des véhicules d'occasions importés au port d'Abidjan ?

**François PERIS :** Pour les véhicules neufs, nous avoisinons les 25% ; ce qui est intéressant par rapport aux autres pays qui font moins que ce que nous réalisons en termes de véhicules neufs. De 2009 à 2012, nous étions à près de 3000 véhicules par mois. Jusqu'en 2014, nous sommes passés à 4200 véhicules par mois et depuis lors, nous connaissons une croissance en termes d'exportation (importation ??) de véhicules en Côte d'Ivoire. La part de véhicules neufs et la part de véhicules d'occasions en pourcentage est restée sensiblement la même, alors que le volume a augmenté de part et d'autre.

**PIM :** Grimaldi, le numéro 1, détient 75% de part de marché. A qui reviennent les 25% restants ?

**François PERIS :** Le groupe Grimaldi est spécialisé dans la ligne Europe - Afrique de l'Ouest. Concernant les véhicules qui proviennent de l'Asie, plusieurs armements se partagent la ligne. Il s'agit entre autres, de GLOVIS (Hyundai) et K LINE.

**PIM :** Comparativement à ce qui se fait dans les autres ports de la sous-région, comment analysez-vous le trafic roulier au port d'Abidjan ?

**François PERIS :** De la plupart des pays stables ou en



M. François PERIS, Directeur général de GRIMALDI-CÔTE D'IVOIRE

progression de la zone francophone, on peut affirmer que la plateforme d'Abidjan connaît la plus grande progression. Pour les véhicules d'occasion, prenons l'exemple du Togo qui décharge autant de véhicules que la Côte d'Ivoire et d'un pays comme le Bénin qui peut décharger six fois plus que la Côte d'Ivoire. Le Togo et le Bénin ont une population inférieure à celle de la Côte d'Ivoire, donc la plupart des véhicules sont pour le marché extérieur. Il y a donc un marché et une organisation spécifique qui se sont créés à Lomé et à Cotonou, où les véhicules restent et sont vendus sous douane. Ce sont par conséquent de grands marchés de véhicules. Les acheteurs viennent du Burkina Faso, du Mali, du Niger ou ailleurs ; ils choisissent leurs véhicules et repartent avec. Ainsi, ils ne sont pas obligés de se rendre en Europe pour effectuer leurs achats. En Côte d'Ivoire par contre, les acheteurs se rendent bien souvent en Europe pour acheter leurs véhicules et les font ensuite venir par bateau sur place. Les importateurs sont par ailleurs tenus de dédouaner ces voitures avant de les mettre à la vente.

**PIM :** Quelles sont les perspectives de Grimaldi sur Abidjan en termes d'amélioration de service rendu ?

**François PERIS :** En attendant de voir le nouveau terminal Ro-Ro, nous continuerons de desservir la Côte d'Ivoire, en espérant avoir des bateaux Grimaldi qui viendront d'autres destinations que l'Europe. Nous souhaitons que le nouveau terminal Ro-Ro puisse offrir la possibilité de faire accoster au moins deux Navires Ro-Ro, ce qui nous permettra de développer le transbordement au Port d'Abidjan.

**INTERVIEW DE M. HERVÉ CAMBARROT, DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT DU TERMINAL ROULIER D'ABIDJAN (TERRA)**

**PAA-INFOS MAGAZINE (PIM) :** Depuis 2010, le Port Autonome d'Abidjan a mis en concession le terminal roulier et en confiant son exploitation à votre entreprise. Quels ont été les avantages de cette concession pour le port d'Abidjan ?

**Hervé CAMBARROT :** Grâce à la mise en concession du terminal roulier, nous avons une meilleure gestion du trafic roulier. Car par le passé, chaque accônier avait du matériel spécifique et opérait pour son propre compte; ce qui créait une situation anarchique dû au fait que les véhicules étaient stockés un peu partout dans l'espace portuaire.

Il faut préciser que l'objectif premier de cette concession était de regrouper cette activité sur un même site, malheureusement nous constatons que TERRA n'a pas le traitement exclusif du trafic Ro-Ro, comme indiqué dans la convention. Voilà pourquoi vous constatez des véhicules éparpillés sur les différents quais du port.

**PIM :** Parmi les grands projets de développement qu'a initié le Port Autonome d'Abidjan, il y a la construction d'un terminal RO-RO moderne aux quais sud du Port. Quel pourrait être l'impact de ce projet sur le trafic roulier au port d'Abidjan, voire dans la sous-région ?

**Hervé CAMBARROT :** Le futur terminal roulier permettra de regrouper le trafic roulier et de le concentrer sur un site unique. Ce nouveau site permettra à TERRA d'optimiser l'accueil et la durée des navires Ro-Ro à quai.

Les avantages de ce nouveau terminal Ro-Ro sont entre autres, une meilleure rationalisation des espaces, des moyens plus adaptés aux opérations de ces navires spécialisés, la réduction de l'encombrement portuaire et surtout une sécurité accrue des opérations.

M. Hervé CANBARROT, Directeur Général adjoint du TERMINAL ROULIER D'ABIDJAN (TERRA)



N° 2015/66472.4

AFNOR Certification certifie que le système de management mis en place par :  
*AFNOR Certification certifies that the management system implemented by:*

## PORT AUTONOME D'ABIDJAN

pour les activités suivantes :  
*for the following activities:*

**ACCUEIL DES NAVIRES : LA PROGRAMMATION, LE CONTROLE, LA REGULATION DU TRAFIC, LE PILOTAGE, LE LAMANAGE, LE REMORQUAGE A L'ENTREE ET A LA SORTIE, LA SECURISATION DE LA CIRCONSCRIPTION PORTUAIRE ET DU NAVIRE, LA SURETE, L'ACCUEIL DES MARCHANDISES ; LES ACTIVITES DU PORT DE PECHE, LA GESTION DU DOMAINE, LA GESTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SECURITE MARITIME.**

**RECEPTION OF SHIPS: PROGRAMMING, CONTROL, REGULATION OF TRAFFIC, PILOTAGE, MOORING, TOWING AT THE ENTRANCE AND EXIT, THE SAFETY OF PORT AREA AND SHIPS, THE SAFETY, RECEPTION OF GOODS; THE ACTIVITIES OF THE FISHING PORT, ESTATE MANAGEMENT, MANAGEMENT OF ENVIRONMENT AND OF THE MARITIME SECURITY.**

a été évalué et jugé conforme aux exigences requises par :  
*has been assessed and found to meet the requirements of:*

## ISO 14001 : 2004

et est déployé sur les sites suivants :  
*and is developed on the following locations:*

**BP V 85 – ABIDJAN- COTE D'IVOIRE**

Ce certificat est valable à compter du (année/mois/jour)  
*This certificate is valid from (year/month/day)*

**2017-03-13**

Jusqu'au  
*until*

**2018-03-16**



SignatureFournisseur

**Franck LEBEUGLE**  
**Directeur Général d'AFNOR Certification**  
*Managing Director of AFNOR Certification*

*Flashez ce QR Code  
pour vérifier la  
validité du certificat*

Seul le certificat électronique, consultable sur [www.afnor.org](http://www.afnor.org), fait foi en temps réel de la certification de l'organisme. The electronic certificate only, available at [www.afnor.org](http://www.afnor.org), attests in real-time that the company is certified. AFAQ est une marque déposée. AFAQ is a registered trademark. CERT11 F 0556.7 11/2014

# culture

---

L'éco-attitude p.68

---

Lexique maritime et portuaire p.71

---



*Une Référence Internationale*

# L'ÉCO-ATTITUDE

## LA CONSOMMATION D'ÉLECTRICITÉ

Dans le numéro précédant du PAA Info Magazine, nous avons parlé des bonnes pratiques pour réduire notre consommation en papier et en encre. Aujourd'hui, nous allons nous intéresser aux bonnes pratiques en matière de consommation d'électricité en identifiant toutes les poches de gaspillage et en présentant quelques gestes simples du quotidien pour contribuer à l'économie d'électricité.

D'entrée de jeu, il est bon de savoir que l'électricité que nous utilisons dans nos bureaux est produite essentiellement à partir de deux sources :

- par combustion du gaz dans une centrale thermique, gaz dont l'extraction et la rareté sont à l'origine de profondes transformations des paysages et générant des pollutions de l'air, des eaux, et des sols qui fragilisent la biodiversité ;

- à partir des barrages hydrauliques qui ont l'avantage de ne pas générer de gaz à effet de serre par leur fonctionnement.

Au bureau, se présentent sans arrêt des occasions de consommer de l'énergie pour réaliser notre activité quotidienne et aussi pour notre bien-être. Il existe par ailleurs de multitudes de pistes pour réduire notre impact sur l'environnement. Y appliquer les mêmes principes d'économie qu'à la maison où la première motivation est souvent la diminution des factures, en particulier les factures d'énergie, nous permettrait de réduire de 50 % notre consommation d'électricité. Cela est tout aussi nécessaire car nous y passons beaucoup de temps, nous y sommes actifs et nous sommes nombreux à le faire.



Cette réduction passe par le choix des équipements, de l'usage que nous en faisons et surtout par un changement des habitudes.

Au nombre des équipements, la climatisation est le premier poste de consommation d'énergie des bâtiments. La climatisation nécessite beaucoup d'électricité et l'utilisation de fluides frigorigènes (qui sont de puissants gaz à effet de serre s'ils sont libérés dans l'atmosphère, en raison notamment d'une climatisation mal entretenue).

Nous pouvons également citer l'éclairage. Dans le secteur tertiaire, l'éclairage représente à lui seul environ 15 % de la facture électrique. Selon les statistiques de l'ADEME (Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie), depuis 1986, on constate une augmentation de 76 % de la consommation électrique. L'éclairage représente entre 10 et 50 % de la facture d'électricité d'un bureau selon EDF (Electricité De France) et l'ADEME. Le coût complet de l'éclairage est constitué de 10% de frais de matériel et de 90 % de frais de consommation et de maintenance. Nous avons enfin les équipements informatiques et tout autre équipement électrique (machines à café, réfrigérateurs, etc. ...)

Le tableau ci-dessous présente la consommation moyenne annuelle des principaux équipements de bureau :

Équipement	Consommation (kWh / an)
Photocopieur	680
Ordinateur fixe de bureau	276
Imprimante laser	270
Fax	150
Scanner	95
Accès wifi, câble ou satellite	72-75
Routeur internet	58
Ordinateur portable	56
Imprimante jet d'encre	33

Il est donc possible de réaliser d'importantes économies d'énergie en utilisant des appareils économes en énergie et en adoptant de bons gestes.

#### QUE FAIRE ?

Plusieurs pistes à suivre nous sont proposées pour devenir éco-citoyen et réduire notre impact. Ces pistes sont réparties en fonction de la source de gaspillage : éclairage, climatisation, matériel informatique et autres équipements électriques. Lampes, ordinateurs, imprimantes, photocopieurs... ou machines à café, autant d'appareils électriques indispensables dans un bureau. Toujours allumés ou presque, ils sont aussi souvent inactifs et c'est pendant ces phases d'inactivité que se produisent les 2/3 de leur consommation : c'est ainsi qu'un ordinateur de bureau est utilisé en moyenne 3 heures par jour de travail. De plus, les veilles dont sont équipés ces équipements fonctionnent tant qu'ils sont branchés, même s'ils sont « éteints ».

Même si le choix des équipements n'est pas du ressort du personnel, il est utile de connaître ceux qui consomment moins et d'en parler au bureau ! Tous les ordinateurs ne consomment pas de façon identique : ainsi, un ordinateur portable consomme 50 à 80 % d'énergie en moins qu'un poste fixe. Il est également plus économe de s'équiper d'un appareil multifonction (imprimante / scanner / photocopieur) et encore plus économe de relier tous les ordinateurs à une imprimante collective plutôt que d'équiper chaque poste de travail d'une imprimante individuelle. La puissance des imprimantes jet d'encre varie de 5 à 10 W en fonctionnement. Ces appareils n'ont pas besoin de préchauffage, au contraire des imprimantes laser dont la puissance se situe entre 200 et 300 W. Ces dernières sont cependant plus adaptées à de gros volumes d'impression. Par contre, pour la reproduction de grandes quantités, les photocopies sont moins consommatrices d'énergie que les impressions.

Pour ces appareils aussi, les économies à l'usage sont primordiales. Ainsi, un photocopieur consomme 80 % de son énergie en mode « attente ». Un ordinateur éteint mais branché continue à consommer (environ 70 Wh en une

journée) et utilise encore 20 % à 40 % de sa consommation en marche. Autant l'arrêter le plus souvent possible. Certains labels tels que ENERGY STAR garantissent un matériel informatique économe en énergie.

Une autre poche importante de gaspillage d'électricité dans les bureaux est l'éclairage qui est constamment allumé et qui représente 15 à 20 % des dépenses d'énergie dans les bureaux. Dix minutes d'éclairage inutile trois fois par jour, c'est l'équivalent de cinq jours d'éclairage en continu au bout d'un an. D'autre part, les lampes fluorescentes ou de basse consommation consomment 6 fois moins d'énergie que les lampes halogènes ou à incandescence et elles sont changées 6 à 7 fois moins souvent. On peut réaliser jusqu'à 15 000 € d'économies soit 9.839.550 F CFA sur 5 ans en remplaçant 100 ampoules classiques par des ampoules fluorescentes compactes.

Quant à la climatisation, c'est le premier poste de consommation d'énergie des bâtiments et un facteur de bien-être essentiel pour le personnel. Enfin, il est important de privilégier les équipements électriques de classe A qui sont moins énergivores que ceux de classe B, à usage domestique et plus énergivores. A proscrire les classes C et D.

#### 1/ L'éclairage

Bien choisir l'emplacement des postes de travail est un facteur clé d'économie. Je place mon bureau, perpendiculairement à la fenêtre pour bénéficier au mieux de la lumière naturelle et réduire l'éclairage artificiel.

J'éteins les lumières lorsque je m'absente du bureau en cours de journée (réunions, déjeuners, etc. ...) ou lorsque je pars le soir.

Je n'hésite pas à en faire de même pour les locaux rarement ou non utilisés en permanence (salle de stockage, salle de réunion, d'attente, locaux imprimantes,...).

J'éteins aussi les lumières en sortant des toilettes.

#### 2/ Le matériel informatique

Si je n'utilise pas mon ordinateur en permanence : je le paramètre pour qu'il se mette en veille automatiquement. Et pour les longues périodes

## L'ÉCO-ATTITUDE

d'inutilisation (réunions, déjeuners, etc. ...), autant l'arrêter le plus souvent possible !

J'éteins également mon écran lorsque je m'absente pour une réunion ou le repas. Il supporte très bien les extinctions et allumages répétés. Pour faire des économies, inutile de le laisser allumer si on ne s'en sert pas pendant plus d'un quart d'heure. Je diminue la luminosité de mon écran pour réduire la consommation d'électricité. C'est aussi plus confortable pour la vue.

Attention aux économiseurs d'écran destinés à prolonger sa durée de vie : ils peuvent consommer autant, sinon plus que le mode actif. Ne les confondez pas avec les économiseurs d'énergie qui assurent des économies conséquentes quand l'ordinateur est en mode veille.

J'éteins tout (écran et unité centrale) lorsque je pars en fin de journée. Il est inutile de laisser un ordinateur en veille pendant une longue période : sa consommation est très faible mais continue.

Je défragmente régulièrement mon disque dur car moins il est fragmenté moins il consomme de l'électricité.

Lorsque je n'utilise que rarement mon imprimante ou par exemple ma photocopieuse individuelle, je ne les allume que si nécessaire.

Je n'utilise la connexion wifi que si j'en ai besoin. Sinon, je la désactive. Cela évite au wifi d'émettre constamment pour trouver un point d'accès ce qui consomme de l'électricité. Je désactive également les services et programmes inutiles.

### 3/ Les équipements électriques

Je débranche les chargeurs et transformateurs lorsqu'ils ne sont plus utilisés.

J'utilise une multiprise à interrupteur pour brancher tous mes équipements.

J'appuie le bouton d'arrêt de la multiprise à la descente quand je quitte le bureau. Cela permet de supprimer cette consommation inutile quand bien même les équipements sont éteints ; en plus elle coupe l'alimentation de tous les appareils d'une pièce à la fois : plus d'oubli d'une imprimante, d'un ordinateur... ou de la machine à café pour la nuit ou le week-end !

### 4/ La climatisation

Le confort thermique au bureau est meilleur si les postes de travail ne sont pas placés juste à côté des vitrages et des murs donnant sur l'extérieur : on évite ainsi, le désagrément de l'effet de surchauffe

inconfortable : j'écarte mon poste de travail des surfaces vitrées et des parois extérieures pour assurer un meilleur confort thermique.

Le bien-être au bureau, c'est aussi un air sain : une bonne aération, c'est 5 minutes, fenêtres ouvertes et climatisation éteinte. Cela suffit à renouveler l'air d'une pièce.

Enfin, la climatisation, pour être efficace, doit fonctionner toutes fenêtres fermées. Je ferme les fenêtres et les protections solaires (stores, volets...) dans la journée pour conserver la fraîcheur.

Je dispose de protections solaires (stores, volets) : je les ferme pendant la journée pour conserver la fraîcheur.

Je la règle la climatisation au maximum 4°C en dessous de la température extérieure car si l'écart est trop grand, il existe un risque de choc thermique pour l'organisme.

En conclusion, prendre possession de son espace de travail permet d'avoir les mêmes bons réflexes dans son bureau comme dans son salon, pour économiser l'énergie et améliorer son confort !

Au bureau comme à la maison, nous avons besoin d'un confort thermique, de nous éclairer, de nous équiper en matériel informatique et électrique. Nous avons donc besoin d'énergie. Nous savons tous aujourd'hui que sa consommation énergétique n'est pas sans conséquences pour notre environnement.

Etre écoresponsable, c'est commencer à s'engager sur des gestes simples et indispensables face aux enjeux environnementaux auxquels nous devons faire face. Si la plupart de ces actions sont réalisées, c'est une économie financière non négligeable qui pourra ainsi permettre de nouveaux investissements sur le long terme, et donc favorable d'une part à la progression de l'entreprise à cette démarche, et d'autre part à la préservation des ressources non renouvelables.

Entrons dans cette démarche citoyenne dès maintenant, car chaque geste compte ! L'implication de tous, agent, encadrement, top management, est nécessaire pour réussir à construire un monde durable. C'est dans ce sens que vont les engagements du Directeur Général du PAA pour l'Environnement.

### **Une contribution de Mlle Elizabeth Gbahou**

Source : Guide ADEME : être éco citoyen au bureau

# LEXIQUE MARITIME & PORTUAIRE (de R à V)

## Rades foraines

Bassins ou havres naturels (souvent embouchures des fleuves) utilisés par le passé par les navires pour le mouillage et pour effectuer leurs opérations commerciales

## Reefer

Navire ou conteneur frigorifique. Transportant ou contenant des marchandises sous température contrôlée.

## Remorquage

Activité qui consiste, grâce à des remorqueurs, à assister le navire pendant les manœuvres d'entrée, d'accostage et de sortie du port, en le poussant ou en le tirant

## Remorqueur (tug)

Navire de servitude de petite taille mais puissant, utilisé pour tracter, pousser ou guider les plus gros navires lors de certaines manœuvres dans le port notamment les manœuvres d'entrée, de sortie et d'accostage.

## Roll on-Roll off (RO/RO)

Voir navire roulier

## Rupture de charge

Passage d'une marchandise d'un mode de transport à un autre.

## Saisissage (lashing)

Amarrage solide de la cargaison sous la responsabilité du Capitaine, en vue de la traversée.

## Service de ligne

Voir navire de ligne

## Shift

Vacation d'une équipe de dockers. Le shift, ou travail en shift, est un travail portuaire sans interruption. Sa durée est variable suivant les ports de 6 à 8H d'affilée.

## Slops

Les slops sont des déchets maritimes, des boues et autres impuretés qui restent au fond des citernes des navires

## Slot

Emplacement destiné à recevoir un conteneur sur un navire porte-conteneurs, susceptible de faire l'objet d'une location forfaitaire.

## Sous-palan

A l'embarquement, la marchandise est amenée aux frais du chargeur à l'aplomb des crochets

du palan de chargement. Au débarquement, le réceptionnaire prend la marchandise sous le crochet du palan. En général la marchandise enlevée sous-palan est directement sortie du port,

## Soutage

Opération de fourniture de combustibles (charbon, fuel, gasoil) nécessaires à la marche du navire.

## Spreader

Palonnier rectangulaire pour manipuler des conteneurs. Voir Palonnier.

## Staries

voir Surestaries.

## Statement of facts

Rapport d'escale adressé par l'agent à l'armateur. C'est le relevé chronologique des opérations de chargement ou de déchargement permettant le calcul des surestaries ou de la dispatch sur le time sheet.

## Stevedores

Dans les ports du Nord, entrepreneurs de manutention maritimes responsables (contrairement à l'acconier de Méditerranée) des manipulations (chargement, déchargement, etc...) des marchandises.

## Surestaries

Dans les contrats d'affrètement, le navire dispose d'un certain délai appelé jours de planche ou staries pour les opérations de manutention de la cargaison. S'il le dépasse, il est dit en surestaries et les chargeurs doivent payer à l'armateur ou à l'affréteur des pénalités (appelées aussi surestaries) calculées à X...par jour et au prorata par heure. Le temps perdu est constaté par le time sheet (Feuille de temps).

## Surfret

Supplément majorant le fret en fonction de l'encombrement des ports, surfret d'encombrement (congestion charge), de l'élévation du prix du combustible, surfret combustible (bunker surcharge) etc...

## T.E.U

Twenty feet Equivalent Unit ou Equivalent Vingt pieds (EVP)

## Tanker

Navire citerne.

## Tare weight (tare)

Poids du conteneur vide.

# LEXIQUE

## Tc (transconteneur)

Conteneur de 20', 30', 35', 40'.

## Terminal

Espace constitué d'un quai et d'un terre-plein aménagés spécialement pour recevoir, manipuler, stocker et évacuer une catégorie de marchandise donnée (conteneurs, hydrocarbures, etc ...)

## Terre-plein

Surface horizontale aménagée (dalle, bitume, pavé...) servant à la manutention et au stockage de la marchandise dans le port.

## Time sheet (Feuille de temps)

Fiche tenue par l'acconier et récapitulant le décompte des opérations effectuées sur le navire à quai (heures d'arrivée du navire, temps de travail, heure de début des opérations, détails des quantités de marchandises manutentionnées, temps d'arrêt de travail, etc...).

## Tirant d'air

Distance entre le niveau de l'eau et le niveau le plus haut du navire au-dessus de l'eau en comptant les mâts de charge, etc. Hauteur hors tout. Il est utile à savoir quand le navire est appelé à passer sous des ponts.

## Tirant d'eau (draft)

Pour un navire : hauteur entre la ligne de flottaison d'un navire et le niveau inférieur de la quille (partie la plus basse du navire). Pour un plan d'eau : c'est la distance à la verticale entre le niveau de l'eau et le fond de l'eau; c'est la profondeur minimum nécessaire pour que le navire flotte. Il s'exprime en pieds ou en mètres.

**Tjb** Voir jauge

**Tjn** Voir jauge

**Tonne ou tonne métrique:** 2 204,6 livres.

## Tonneau de jauge (Register ton)

2,83m3 ou 100cft. Voir Jauge.

## Tonnes de port en lourd (TPL)

Le poids maximal pouvant être chargé à bord d'un navire, incluant le fret, le ballast et les provisions de bord.

## Trafic «ro-ro»

Trafic transporté par des navires RORO.

## Trafic de transbordement

Marchandises en provenance d'un pays étranger débarquées dans un port donné et embarquées sur un autre navire pour leur port de destination finale.

## Trafic de transit

Désigne généralement le trafic passant par un port et qui est à l'origine ou à destination d'un pays sans littoral. Ce trafic emprunte d'autres modes de transport (routier, ferroviaire, fluvial...) pour le pré ou post acheminement au port.

## Transbordement

Le transbordement est l'opération qui consiste transférer la marchandise d'un premier navire à un second navire qui se charge du transport vers la destination finale. Le transbordement s'effectue généralement via le quai, dans un port tiers différent du port d'embarquement et du port de destination finale.

## Transit time - durée de séjour

Durée de passage d'un navire ou d'une marchandise dans un port.

## Transitaire (Forwarding agent)

Mandataire effectuant pour le compte d'un tiers chargeur ou réceptionnaire les formalités - et en particulier douanières - ainsi que les opérations nécessaires à l'exportation et à l'importation des marchandises.

## Transport multimodal

Organisation d'un transport mettant en œuvre plusieurs modes de transport différents (aérien, fluvial, maritime, routier, ferroviaire).

## Vigie ou Sémaphore

Poste de surveillance en bord de côte qui assure des missions de surveillance, de liaison et d'information, d'identification des navires, d'assistance à la navigation, de régulation du trafic maritime. La vigie assure une veille permanente (24h/24) et renseigne la capitainerie des mouvements de navires.

## Vrac liquide

Fret transporté et entreposé sous forme liquide plutôt qu'en baril ou contenant semblable.

Vrac solide

Minéraux ou céréales entreposés en vrac sans marque ni décompte, comme la potasse, les sels, le sucre et les agrégats.

## Vraquier (Bulk carrier)

Voir Navire vraquier

## VRD

Voirie et réseaux divers - Désigne l'ensemble des réseaux routiers, d'eau, d'assainissement, d'éclairage, de communication ...

## VTS & VTM

Vessel Traffic Service & Vessel Traffic Management.



*Une Référence Internationale*



**Performance - Expertise - Sécurité**

Site web : [www.portabidjan.ci](http://www.portabidjan.ci) • Email : [info@paa.ci](mailto:info@paa.ci)





GOOD CALL, BONNE EXPERIENCE

SERVICE DE LIGNES MARITIMES ET GROUPE  
CONSIGNATION  
CHANGEMENT D'ÉQUIPAGES  
REMORQUAGES  
SAUVETAGE  
TRANSPORTS ET LOGISTIQUE

**OMA CÔTE D'IVOIRE**

Immeuble Rive Gauche, 2ème étage, 2A Rue des Brasseurs,  
Zone 3, Abidjan, Côte d'Ivoire

**T:** +225 21 25 02 92 **E:** sales@oma-ci.com **E:** logistics@oma-ci.com

**WWW.OMAGROUP-WA.COM**

**BUREAUX AU: BENIN | CÔTE D'IVOIRE | GHANA | SENEGAL | TOGO | UK**



AGENTS FOR:  
**Hapag-Lloyd**