

Le magazine du Port Autonome d'Abidjan • Mars-Avril 2023 • n° 110

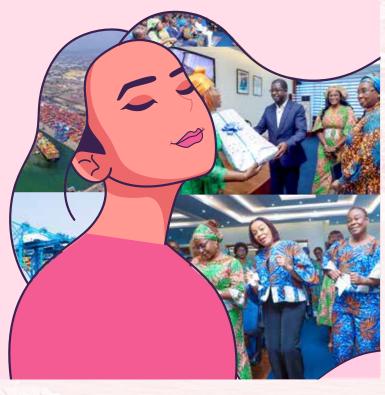
PAA-Infos M A G A Z I N E

HIEN SIÉ INVITE LES FEMMES À PRENDRE TOUTE LEUR PLACE POUR UN PORT PLUS PERFORMANT

« Il n'y a **aucune limite** à ce que nous pouvons **accomplir** en tant que **femmes**. »

Michelle Obama







LES FEMMES DU PAA ONT CÉLÉBRÉ LE 08 MARS, LA JOURNÉE INTERNATIONALE DE LEURS DROITS.



LE PORT AUTONOME D'ABIDJAN
A PRÉSENTÉ LES OPPORTUNITÉS
ET LES PERFORMANCES DE
SA PLATEFORME AU SALON
INTERNATIONAL DE L'AGRICULTURE
DE PARIS



IMMERSION AU SEIN
DE LA DIRECTION DES
ÉTUDES ÉCONOMIQUES,
DE LA STRATÉGIE ET DE LA
PLANIFICATION







UN HUB PORT EN AFRIQUE





sommaire







Éditorial	p.02
Échos du secteur	p.05
Au port d'Abidjan	
Actualités	p.11
Dossier	
SIA : Le PAA présente les opportunités et les performances de sa plateforme	p.29
Focus	
Le 8 mars	p.37
Découvrons ensemble	
La DEESP	p.45
Détente	
Mots cachés	p.56

PAA-Infos MAGAZINEPublication d'informations
du Port Autonome d'Abidjan

BP V 85 Abidjan Tél.: +225 27 21 23 80 00 Fax: +225 27 21 23 80 80 Site web: www.portabidjan.ci

Mail: info@paa.ci

DIRECTEUR DE PUBLICATION Hien Y. SIÉ Directeur Général du PAA

DIRECTEUR DE RÉDACTION Dr Titi PALÉ Directeur commercial, marketing, et de la communication RÉDACTEUR EN CHEF Céna RICHMOND. D

SECRÉTAIRE DE RÉDACTION Clarisse K. TRAORÉ

RÉDACTEURS Serge KIMOU, Fathime DIÉNÉPO, Jérôme SANSAN, Céna RICHMOND. D, Naférima CISSE, Clarisse K. TRAORÉ

PHOTOGRAPHIE Anicet ADJOBI, Katianafowa SORO Armand MISSIBA RELECTURE: Alakagni HALA

PUBLICITÉ AFRIQUE MEDIAS CÔTE D'IVOIRE

CONCEPTION ET RÉALISATION TRC

IMPRESSION Offset 5 Imprimeur



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

éditorial

DÉVELOPPEMENT DU PORT D'ABIDJAN : UN PARI SUR L'AVENIR

e port d'Abidjan est le port leader de l'Afrique de l'Ouest et l'un des plus importants de la Côte Atlantique d'Afrique.

Ce port, qui traite annuellement plus de 28 millions de tonnes de marchandises par an, est le poumon économique

Dr Titi PALÉ
Directeur Commercial, Marketing et de la Communication

de la Côte d'Ivoire et le pilier du Commerce Extérieur du pays avec 77% des échanges internationaux.

Bien que forte de ces indications flatteuses, l'autorité portuaire ne dort pas sur ses lauriers. Elle qui tient à rendre le port d'Abidjan plus performant et compétitif. Aussi a-t-elle lancé depuis 2012, un vaste et ambitieux programme de modernisation des infrastructures et superstructures, qui découle des Plans Nationaux de Développement 2012-2015 et 2016-2020.

Entre 2012 et 2020, ce sont environ

1 500 milliards de F CFA qui auront été investis au port d'Abidjan, pour en faire un hub incontournable.

De ce programme d'investissement, plusieurs projets ont été réalisés. Ainsi, le môle du port de pêche opérationnel depuis 2015, permet de recevoir des navires de pêche de 9,5 mètres de tirant d'eau.

Le canal de Vridi élargi et approfondi, a été inauguré en 2019. Il permet désormais de recevoir des navires sans limitation de longueur avec 16 mètres de tirant d'eau.

Le Port Autonome d'Abidjan a procédé à la création de terrains par remblaiement

de la baie lagunaire de Vridi-Biétry sur une superficie de 40 hectares pour recevoir des unités industrialoportuaires.

Un terminal roulier a été construit et mis en service depuis 2018.

Et, la cerise sur le gâteau, un deuxième

terminal à conteneurs a été mis en service en novembre 2022. Cette deuxième plateforme logistique porte la capacité d'accueil des conteneurs au port d'Abidjan à 2 500 000 EVP contre 1 000 000 EVP précédemment.

La plus-value de l'ensemble des projets mis en œuvre au port d'Abidjan, se situe à plusieurs niveaux. En matière de tirant d'eau, le port d'Abidjan a désormais la capacité d'accueillir des navires de 16 mètres contre 11,5 mètres auparavant, et pouvant transporter 12 000 porte-conteneurs EVP contre 3 500 en 2011.

Le port d'Abidjan peut également accueillir des vraquiers de 80 000 tonnes au lieu de 30 000 anciennement. Concernant le domaine portuaire, le port d'Abidjan a acquis 80 hectares de terrains supplémentaires dans la partie sous douane et 40 hectares dans la partie hors douane.

En termes d'impact sur l'exploitation, le port d'Abidjan permet des gains significatifs grâce à l'économie d'échelle que permet l'accueil des grands navires. Ajouté à cela, la réduction et la suppression du temps d'attente en rade et la célérité des opérations de manutention et de livraison des marchandises.

Le port d'Abidjan, avec la réalisation de ces infrastructures modernes, a pu rattraper son retard en termes d'investissements en l'espace d'une décennie, et améliorer sa productivité et sa compétitivité.

L'autorité portuaire qui entend faire du port d'Abidjan un carrefour des flux maritimes mondiaux et l'affirmer comme un géant du commerce international, envisage, en complément des infrastructures déjà existantes et en termes de perspectives, d'accroitre la performance de la plateforme logistique du port d'Abidjan par la réalisation d'un ouvrage de franchissement du canal de Vridi avec un raccordement au réseau routier via le pont de Jacqueville. Ce tunnel sous le canal de Vridi permettra d'accéder à la réserve foncière d'environ 1 500 hectares dont dispose le port d'Abidjan, et la mise en valeur d'une partie de cette réserve foncière située sur le cordon Quest du canal de Vridi.

L'autorité portuaire entend également développer le barging. Ce système consiste à transporter la marchandise du port par voie d'eau plutôt que par voie terrestre. Au plan économique, il y a des gains significatifs avec ce mode de transport.

À côté de ces chantiers phares, l'autorité portuaire prévoit également la finalisation des travaux d'infrastructures du terminal céréalier qui sera inauguré au 2ème trimestre 2023.

La mise en service de ce terminal est prévue au premier trimestre 2023. À terme, ce terminal devrait jouer un rôle capital en matière de sécurité alimentaire pour la Côte d'Ivoire et l'hinterland. Cet ouvrage accueillera des navires transportant 40 000 tonnes à 50 000 tonnes de vracs alimentaires, contre 30 000 actuellement.

La réalisation d'une convention de concession pour le terminal à engrais figure également en bonne place parmi les projets du port d'Abidjan.

La réalisation de tous ces projets permettra de rentabiliser les investissements qui ont été déjà consentis au port d'Abidjan.

L'avenir s'annonce encore prometteur pour la plateforme portuaire d'Abidjan déjà incontournable dans le commerce international.





N° 2015/66472.6 Page 1 / 1

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, INSHORE PILOTAGE, INWARD AND OUTWARD TOWAGE, 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 MARITIME SECURITY

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

ISO 14001: 2015

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)

2021-04-22

Jusqu'au *Until* 2024-04-21





Seul le certificat électronique, consultable sur www.afnor.org, fait foi en temps réel de la certification de l'organisme. The electronic certificate only, available at www.afnor.org attests in real-time that the company is certified. Accréditation CCFRAC n° 4-0001, Certification de Systèmes de Management, Portée disponible sur www.cofracfr. CCFRAC accreditation n° 4-0001, Management Systems Certification, Scope available on www.cofracfr. AFAQ es une marque déposée. AFAQ is a registered trademark - CERTIT 6986 3)77-2200



échos du secteur

PORTS SOUS-RÉGIONAUX

• LE TURC YILPORT MET LE PIED EN AFRIQUE AVEC 70% DU PORT DE TAKORADI AU GHANA

L'opérateur turc de ports et de terminaux à conteneurs, Yilport Holding, a signé le mercredi 11 janvier 2023, un protocole d'accord pour exploiter le port de Takoradi au Ghana au cours du deuxième trimestre de 2023. Le protocole a été signé avec la société d'exploitation actuelle du port, Ibis Tek. Pour Yilport, le port de Takoradi sera son 23ème terminal maritime mais son premier terminal en Afrique. Selon le protocole d'accord, Yilport et Ibis Tek ont convenu de créer une entreprise conjointe, Yilport Takoradi Port Management Company, sur une base de 70/30 respectivement pour investir et exploiter le port de Takoradi.

Yilport prévoit d'investir plus de 700 millions de dollars en trois phases pour construire et exploiter le complexe portuaire avec pour objectif d'atteindre une capacité annuelle de 2,25 millions d'équivalent vingt pied (EVP). Il s'agira de développer des postes d'amarrage polyvalents pour les opérations de transport de liquides, de vracs et de marchandises diverses, pour une capacité de manutention annuelle d'environ 20 millions de tonnes (Mt). Il s'agira aussi de construire de nouvelles routes d'accès et de nouvelles installations, précise MaritimAfrica. La longueur totale des quais sera portée à 2,5 km et le tirant d'eau approfondi entre -14 mètres et -16,5 mètres.

TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL

• L'AUTORITÉ PORTUAIRE DU KENYA A CONÇU UNE PLATEFORME EN LIGNE POUR LES SERVICES DE MANUTENTION

En quête de solutions plus efficaces pour maitriser la congestion au port de Mombasa, la Kenya Ports Authority (KPA) essaie le digital. L'autorité portuaire du Kenya a mis en place un système en ligne pour ses services de manutention de fret. Cette offre numérisée, greffée au portail gouvernemental e-Citizen, permet entre autres de gérer les demandes de manutention, les échanges de documents, le paiement des prestations, et de suivre en temps réel des procédures.

Le système vise à dématérialiser les services de KPA dans les ports kenyans, notamment au port de Mombasa. « Ce nouveau service augmentera l'efficacité, car nous pouvons suivre nos transactions et être prévenus chaque fois qu'il y a un retard », a déclaré Gilbert LAGAT, DG de SCEA, une association représentant les importateurs et les exportateurs du Kenya et de la région d'Afrique de l'Est.

La digitalisation des opérations constitue l'une des options choisies par KPA pour réduire la pression sur le port de Mombasa. Cette plateforme considérée comme la principale porte d'entrée de l'Afrique de l'Est, connait une évolution soutenue de son trafic qui devrait passer de 34,44 millions de tonnes en 2019 à 47 millions de tonnes en 2031, selon les projections de KPA.

• ARISE PORTS AND LOGISTICS, ANNONCE SON INTÉGRATION AU SEIN DE L'ASSOCIATION DE GESTION PORTUAIRE DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE (AGPAOC)

Arise P&L est le neuvième membre associé de l'AGPAOC, une association dont la mission principale est de renforcer l'efficacité des ports membres et de promouvoir le développement socio-économique des pays membres tout en veillant au respect de l'environnement.

Arise P&L est un nouveau contributeur essentiel à l'association. Cette association offre des possibilités de partenariat, de networking et de partage d'expériences et d'expertise avec les leaders du secteur maritime. Ces opportunités d'interaction contribuent de manière significative à la synergie du développement et posent les bases pour des discussions constructives et des initiatives de multiples sortes. Cette assemblée permet dans le cadre de dialogues, d'évoquer les différents enjeux auxquels

est confronté le secteur portuaire. À savoir, le développement durable, le transport et l'économie maritime.

Sans l'ombre d'un doute, le groupe Arise P&L est résolu à collaborer avec des alliés de confiance qui partagent les mêmes ambitions ; des alliés tels que l'AGPAOC et ses membres qui ont l'intention de créer de la valeur et de l'impact sur le continent et pour le continent.

• TRAFIC MARITIME : FAUT- IL S'INQUIÉTER DU CONTOURNEMENT DU CANAL DE SUEZ ?

La décision a été prise par les autorités du canal de Suez en Égypte. Depuis le début de l'année, les droits de passage par le canal de Suez ont connu une nouvelle hausse de 15%. « Une dépense supplémentaire que les armateurs semblent ne pas du tout vouloir supporter », indique le quotidien « Les Inspirations Eco » dans son édition du mercredi 1er février 2023. Solution : contourner les trafics à destination de l'Amérique du Sud. Cité par le quotidien, l'expert en droit maritime, Najib Cherfaoui, confirme : « Depuis décembre 2022, au moins 40 contournements ont été effectués par des navires de « The Alliance », dont sont membres Hapag-Lloyd, ONE (Japon), HMM (Corée du sud) et Yang Ming (Taiwan). En 2020, CMA CGM a fait de même dans le contexte de la pandémie de l'époque ».

Si les nouvelles routes de contournement du canal de Suez sont durablement adoptées par les armateurs, risquent-elles d'impacter le port de Tanger Med, qui joue le rôle de port pivot entre les trafics de l'Asie et d'Amérique du Sud ? À cette question, l'expert répond ce qui suit : « Il faut bien garder à l'esprit que le canal de Suez ne concentre que 10% du commerce maritime international. Ensuite, l'ensemble du transbordement de la Méditerranée ne dépend que pour moitié des passages par Suez. Autrement dit, 50% du transbordement en mer Méditerranée est effectué par des navires qui n'empruntent pas le canal de Suez ». Le Maroc anticipe cela notamment avec le projet port de Dakhla Atlantique, idéalement situé pour accueillir parfaitement le trafic passant par le cap de Bonne-Espérance.

• GUICHET UNIQUE MARITIME : L'OMI INSISTE SUR LA NÉCÉSSITÉ D'OPÉRER LA RÉFORME DANS TOUS LES PORTS AVANT JANVIER 2024

Dans l'industrie portuaire comme dans d'autres secteurs, la numérisation et l'automatisation deviennent des leviers indispensables pour aboutir à des processus simplifiés et réaliser des gains importants en temps et en coûts. L'Organisation Maritime Internationale (OMI) insiste sur la nécessité pour tous les ports des États membres de mettre en place un guichet maritime unique avant le 1er janvier 2024.

Au cours d'un colloque tenu les 18 et 19 janvier 2023 sous le thème « Guichet unique maritime 2024 – Perspectives nouvelles pour les transports maritimes et les ports », l'OMI et plusieurs experts se sont penchés sur les approches qui permettront aux plateformes d'intégrer cet instrument à leurs services, notamment les services aux navires.

Cet outil d'échange électronique de renseignements à l'arrivée, pendant le séjour et au départ des navires dans les ports, devrait aider à simplifier les formalités d'escale. Ce qui réduirait le temps et les coûts de séjour à quai. La réforme devrait aussi participer à réduire les émissions de carbone de l'industrie maritime et portuaire.

• HAROPA PORT : LA CROISSANCE ÉPARGNÉE PAR LA CRISE

Haropa Port n'a pas vu sa croissance annuelle plombée par la conjoncture de crise qui a affecté l'année 2022. Pour Le Havre, avec une activité conteneurisée au-delà de la barre des 3 millions d'EVP, comme pour Rouen, avec une campagne céréalière mémorable, et Paris, qui a continué d'investir dans son écosystème industriel, l'établissement portuaire séquanien a poursuivi sa progression.

Dans un « contexte de crises dans tous les sens, nous avons fait mieux que résister », introduit Stéphane Raison, le président du directoire.

Pour son premier exercice plein depuis la fusion des trois ports du Havre, de Rouen et de Paris, Haropa Port s'est maintenu au-dessus de la ligne de flottaison dans un environnement de marché agité. En 2022, le trafic maritime de l'établissement portuaire unique s'est élevé à 85,1 millions de tonnes, en

hausse de 1,9 %. Le premier port français pour le conteneur, qui avait franchi le cap des 3 millions d'EVP en 2021, ayant largement profité de la déroute de ses grands voisins nord-européens, se maintient audessus de la barre symbolique en faisant légèrement mieux, avec 3,102 millions d'EVP (+ 0,3 %). Ce qui n'était pas garanti compte tenu du retournement du marché dès le troisième trimestre avec une chute de la consommation – et donc de la demande de transport –, en réaction à une inflation galopante dans toutes les grandes économies mondiales.

En tonnage, en revanche, la boîte s'affaisse de 4,6 % (28,44 millions de tonnes), résultant d'un peu moins de transbordements et d'un peu plus de conteneurs vides.

• BILAN 2022 : TANGER MED MANTIENT SON LEADERSHIP MÉDITÉRRANÉEN ET AFRICAIN

Avec des indicateurs au vert et des performances consolidées en 2022, Tanger Med préserve son leadership méditerranéen et africain. Globalement, le complexe portuaire Tanger Med a traité durant l'année 2022 un tonnage global de 107 822 662 tonnes, en progression de 6% par rapport à 2021. Ce trafic devrait représenter environ 54% de l'ensemble du tonnage portuaire réalisé au Royaume du Maroc

S'agissant du trafic conteneurs, 7 596 845 conteneurs EVP (équivalent vingt pieds) ont été manutentionnés au sein du complexe portuaire Tanger Med en 2022, soit une progression de 6% par rapport à 2021. « D'excellents niveaux de productivité ont été atteints durant l'année écoulée et la barre record de 700 000 conteneurs EVP manutentionnés par mois a été dépassée », indique un communiqué de Tanger Med Port Authority (TMPA).



• SHANGHAI EST TOUJOURS LE PREMIER PORT CONTENEURISÉ

Shanghai devrait demeurer le premier port conteneurisé mondial avec un trafic d'environ 47,3 millions d'EVP, en progression de 0,6% en janvier 2023. Ce chiffre a été publié par China.org. Il indique des chiffres confirmés par le Shanghai International Port Group, gestionnaire des terminaux du port chinois. En moyenne, le port du centre de la Chine a réalisé un trafic de 3,9 millions d'EVP par mois. Le trafic du port du centre de la Chine demeure une performance compte tenu de la situation politique, sociale, économique et sanitaire du pays. Finalement, en 2022, le port de Shanghai prend la pole position pour la 13ème année consécutive avec son trafic de 47,3 millions d'EVP. Le second port mondial, Singapour, devrait réaliser une progression de plus de 16% sur l'année pour pouvoir prétendre à la première place.

• CONTENEURS : LES SERVICES REDEVIENNENT PLUS RÉGULIERS

Les services de lignes régulières conteneurisées retrouvent leur régularité. Les perturbations enregistrées au cours de l'année 2022 semblent se résorber avec le retour de la métronomisation des services. La baisse de la demande participe activement à ce retour aux fondamentaux. Au mois de novembre 2022, la fiabilité des services des lignes maritimes observées par Sea Intelligence a gagné 4,7 points pour atteindre 56,6%. Comparativement au début de l'année 2022, la fiabilité des services n'a eu de cesse de s'améliorer. En effet, au mois de janvier 2022, le Global Liner Performance de Sea Intelligence, affichait un taux de 30%. L'analyse par armements donne la palme, pour le mois de novembre 2022, à MSC. L'armateur basé à Genève affiche un taux de régularité de 63,4%, suivi par Mærsk qui voit son taux de régularité atteindre 61,7%. « Ils ont été les deux seuls armateurs à afficher des taux de régularité au-dessus de 60% », précise Sea Intelligence. Elles sont huit compagnies à voir leur régularité s'établir entre 50% et 60%. Il s'agit de Wan Hai, CMA CGM, Hamburg Süd, ZIM, Evergreen, Hyundai Merchant Marine, Cosco et OOCL. En bas du tableau, Yang Ming ferme la marche avec un taux de régularité légèrement supérieur à 40%.

ENVIRONNEMENT / PORTS CITOYENS ENTREPRISES MARITIMES CITOYENNES

• TRANSPORT MARITIME : LE CARGO À VOILE DE L'ARMATEUR NANTAIS NEOLINE, SERA CONSTRUIT EN TURQUIE

C'est une étape importante que vient de franchir l'armateur nantais Neoline. Le 18 janvier 2023, il a annoncé que la construction de son premier cargo roulier à voiles allait se faire en Turquie, via le chantier RMK Marine, pour une livraison prévue mi-2025. Le navire, nommé Neoliner, d'un budget supérieur à 60 millions d'euros, sera long de 136 mètres et doté d'un gréement solide fourni par les Chantiers de l'Atlantique. Il accueillera deux mâts en carbone rétractables de 76 mètres de haut auxquels seront rattachés 3000 m² de voilure.

Propulsé en majeure partie par le vent, le Neoline a « pour objectif de réduire de 80 à 90% les

émissions de gaz à effet de serre par rapport à un navire de taille comparable exploité de façon conventionnelle », indique la société dans un communiqué. Opéré à une vitesse commerciale de 11 noeuds, il devrait être mis en service sur une ligne transatlantique reliant Saint-Nazaire (Loire-Atlantique) à Baltimore (États-Unis) en passant par Saint-Pierre-et-Miguelon et Halifax (Canada).

Sa capacité de chargement sera de 1 200 mètres linéaires ou 265 conteneurs de 20 pieds pour un poids maximal de 5 300 tonnes de marchandises. Le Neoliner devrait servir à transporter des biens variés tels que des engins agricoles ou

transporter des biens variés tels que des engins agricoles ou de chantier, du cognac, des bateaux, des voitures ou des produits de luxe.



Photo © DR

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ MARITIME

LES NOUVELLES PROIES DES PIRATES DES MERS

Si les mers du monde sont devenues plus sûres, les menaces ont changé. Avec 300 incidents recensés dans le dernier rapport du Mica Center (Maritime Information Cooperation and Awareness), le «centre

de surveillance des espaces maritimes », les actes de malveillance en mer ont diminué de 5% en 2022 par rapport à 2021. Il y a plus de 10 ans, entre 500 et 600 actes étaient comptabilisés. Mais le bilan est en demi-teinte. Si la «piraterie » qui se déroule en haute mer était effectivement en baisse en 2022, le «brigandage » qui opère près des côtes, progresse ou se maintient. «Il est probable que la crise économique mondiale ne fasse qu'aggraver cette tendance dans des zones déjà instables », notent les auteurs dans leur analyse de la zone asiatique.



Photo © DR

• LA PIRATERIE EN BAISSE DANS LE GOLFE DE GUINÉE (RAPPORT MICA CENTER)

Le nombre d'actes de piraterie dans le Golfe de Guinée a continué de diminuer avec trois navires piratés en 2022 contre 10 en 2021 et 21 en 2020, indique le rapport 2022 du centre d'expertise français MICA Center (Maritime Information Cooperation & Awareness Center), sur la sécurité maritime dans le monde. « Bien que le golfe de Guinée soit toujours perçu comme l'une des zones les plus dangereuses

au monde, en raison notamment du mode d'action des pirates, jusqu'à mi-décembre 2022, la région n'a vu qu'un très faible nombre d'incidents de ce type », souligne le document.

Le MICA Center explique cette situation par plusieurs facteurs, parmi lesquels l'implication de tous les acteurs concernés privés et étatiques, régionaux et extra régionaux. « L'exemple du golfe de Guinée



est encourageant. Alors qu'il s'agissait d'une des zones les plus dangereuses du monde, une diminution franche de la piraterie y a été constatée cette année », a déclaré l'Amiral Pierre Vandier, Chef d'Etat-Major de la Marine en France, ajoutant : « S'il faut rester prudent et bien analyser les causes de cette amélioration, j'y vois une invitation forte à poursuivre l'effort ». Pour autant, la piraterie n'est en aucun cas éradiquée, alerte le centre d'expertise qui souligne que les groupes criminels se concentrent probablement sur d'autres activités, précisant que le nombre de vols au mouillage a été en légère augmentation en 2022, avec 24 cas, contre 23 en 2021. Au total, le Golfe de

Guinée a enregistré 32 incidents dont 24 vols et 8 attaques.

• LA GRÈCE INVESTIT DANS LA FORMATION DES OFFICIERS DE LA MARINE MARCHANDE ET DES FORCES ARMÉES POUR RENFORCER LA SÉCURITÉ MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINÉE

La sécurité maritime est un enjeu de taille dans le Golfe de Guinée, où les activités illégales telles que la



piraterie et le trafic de drogue, sont fréquentes. Pour renforcer la sécurité dans cette région, la Grèce a octroyé 40 000 euros pour la formation de 20 officiers de la marine marchande internationale (ISM) et des forces armées (ARSTM) de cinq pays côtiers de la région. Cette initiative est menée en collaboration avec l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et vise à améliorer les compétences et les connaissances des officiers en matière de sécurité maritime, de lutte contre la piraterie et de respect des normes internationales. Les pays bénéficiaires

de cette formation sont le Cameroun, le Gabon, la Guinée équatoriale, le Sénégal et le Togo.

• UNSEENLABS DÉPLOIE UN HUITIÈME SATELLITE POUR GÉOLOCALISER LES NAVIRES EN MER

L'entreprise rennaise Unseenlabs, spécialiste des signaux radiofréquence par satellite dédiés à la géolocalisation des navires en mer, a annoncé le succès du lancement d'un huitième satellite. Ce satellite Bro-8, pour Breizh reconnaissance orbiter, a été mis en orbite le mardi 03 janvier 2023 depuis Cap Canaveral en Floride, via le lanceur spatial Falcon 9 de SpaceX, dans le cadre de la mission Transporter-6 avec la start-up spatiale allemande Exolaunch.

C'est le huitième satellite déployé par la société depuis 2019 afin d'améliorer encore la précision des données récoltées sur le trafic maritime dans le monde. Sa technologie basée sur les captations radiofréquence, c'est-à-dire la détection des ondes électromagnétiques émises par les appareils électroniques depuis la surface terrestre, est capable de géolocaliser n'importe quel navire en mer à partir d'un seul nanosatellite, même si le navire a débranché son AIS (système d'identification automatique), quelles que soient les conditions météorologiques. Les données collectées peuvent ainsi permettre aux acteurs maritimes de lutter contre la pêche illégale ou les pollutions sauvages, mais aussi aux États de contrôler leurs zones économiques exclusives (ZEE).

Une sélection de Céna RICHMOND.D



ACCÈS À L'EAU POTABLE ET À L'ASSAINISSEMENT

L'AAE S'EST PENCHÉE SUR LES SOLUTIONS EFFICACES À ABIDJAN

La Côte d'Ivoire a accueilli du 19 au 23 février 2023, au Sofitel Abidjan Hôtel Ivoire, le 21ème congrès international et exposition de l'Association Africaine de l'Eau (AAE), couplé à la 7ème conférence de l'Alliance pour la Gestion de Boues de Vidange.

Le congrès s'est déroulé autour du thème central : « Agir pour une gestion durable des ressources et un accès pour tous à l'eau et à l'assainissement ». Le Port Autonome d'Abidjan (PAA), partenaire de l'événement, y était par la tenue d'un stand.

La cérémonie d'ouverture a eu lieu le lundi 20 février 2023, en présence du Premier Ministre, Chef du gouvernement, SEM. Patrick ACHI. Il était accompagné de certains membres de son gouvernement et de plusieurs personnalités étrangères en provenance de 57 pays.

Dans son propos d'ouverture, le président de l'AAE, Dr ENG. Silver MUGISHA, a indiqué qu'à compter de ce 21^{ème} congrès d'Abidjan, son organisation changeait de dénomination pour devenir désormais, l'Association Africaine de l'Eau

et de l'Assainissement (AAEA).

Ces assises visaient entre autres objectifs, à mobiliser les acteurs du secteur pour une gestion durable de l'eau et de l'assainissement, à retenir des propositions de solutions efficaces face à la problématique de l'accès à l'eau potable et à l'assainissement, à faciliter l'accès à l'eau potable et à l'assainissement à un coût abordable, et à renforcer le partage d'expériences entre les acteurs impliqués dans la gestion de l'eau et de l'assainissement.

Sur ce dernier point, une session ministérielle impliquant les différents ministères en charge de l'Hydraulique, de l'Assainissement et de la Salubrité, est annoncée pour bientôt.

Le programme de ce congrès comprenait des forums, des visites sur le terrain, un symposium de haut niveau, des expositions et sessions techniques, et des visites touristiques.

Serge KIMOU



Le Premier ministre SEM. Patrick ACHI, lors de sa prise de parole.



Le PAA a exposé son savoir-faire.



Le stand du PAA a reçu la visite de SEM. Patrick ACHI.



Remise d'un souvenir du PAA au Premier ministre, lors de sa visite sur le stand.

INDUSTRIE PÉTROLIÈRE

OMA GROUP À LA RECHERCHE D'ESPACES AU PORT D'ABIDJAN

OMA Group, dans le cadre de ses projets pétroliers et gaziers en Côte d'Ivoire, notamment l'exploitation du gisement « Baleine », recherche des espaces et des quais au port d'Abidjan.

Les responsables de cette entreprise l'ont indiqué au Directeur Général, M. Hien Yacouba SIÉ, lors de l'audience qu'il a accordée à M. Charles SUDGEN, Directeur Général de la filiale Côte d'Ivoire, le lundi 20 février 2023.

M. Benjamin HILLY, responsable commercial filière Pétrole / Gaz à OMA Group, a présenté les besoins opérationnels-Timeline, et ceux de la future base logistique que le groupe souhaite mettre en place. Il a fait savoir que le projet

contribuera au développement de l'offre de service oil & gaz en Côte d'Ivoire.

Il a indiqué qu'à terme, ce projet sera pourvoyeur d'emplois pour la jeunesse et participera au renforcement des capacités de plusieurs acteurs du secteur maritime et portuaire. À la suite de cette présentation, M. Hien Yacouba SIÉ s'est dit disposé à porter à étude les besoins exprimés.

Rappelons que OMA Group représente la compagnie maritime Hapag-Lloyd. OMA Côte d'Ivoire offre des services d'agence maritime aux navires faisant escale dans les ports d'Abidjan et de San Pedro. Il offre également des solutions aux entreprises exerçant dans de nombreuses industries y compris dans le secteur minier, pétrolier et gazier.

Naférima CISSÉ



Séance de travail entre le PAA et OMA Group.



Les membres de la délégation de OMA Group.



M. HILLY, Responsable commercial filière Pétrole Gaz à OMA Group, a présenté le projet de ladite entreprise.

TRANSPORT ÉCOLOGIQUE

BIENTÔT, DES VOILIERS CARGOS AU PORT D'ABIDJAN

Une délégation du groupe TOWT, conduite par son Président Directeur Général, M. Guillaume LE GRAND, et l'entreprise SOGENA représentée par Nicolas HOUARD, Directeur Général, ont été reçues en audience le lundi 20 février 2023, par le Commandant du Port d'Abidjan, le Colonel COFFI Yao Emmanuel.

La création de la première ligne maritime entre les ports du Havre et d'Abidjan, utilisant des navires à voiles, à compter de 2024, était au cœur des échanges.

Engagé dans le transport maritime écologique avec de grands voiliers cargos, TOWT a présenté à l'autorité portuaire ses solutions

innovantes qui visent à accélérer la décarbonisation dans un contexte mondial de préservation de l'environnement, et à maximiser la traçabilité dans le transport des marchandises. Objectifs affichés : apporter une solution économiquement viable et industriellement efficace.

Au cours des échanges, M. Guillaume LE GRAND, dans la perspective de l'arrivée des premiers voiliers cargos au port d'Abidjan en 2024, a souligné l'importance d'un accompagnement de l'autorité portuaire sur ce projet qui soutient la transition écologique.

Il a indiqué tout l'enjeu de l'utilisation de ces voiliers cargos décarbonisés, propices à l'exportation de produits agricoles tels que le cacao et le café. Car non seulement ce mode de transport accroît de manière significative la conservation de la qualité des marchandises transportées, mais aussi, il limite considérablement la pollution

de l'eau et de l'air.

Le Commandant du port d'Abidjan a salué cette initiative qui s'inscrit dans la vision de l'autorité portuaire d'œuvrer pour la protection de l'environnement. Le Colonel COFFI Yao Emmanuel s'est réjoui du choix du port d'Abidjan comme premier port africain à accueillir ces voiliers cargos.

Il a exprimé l'intérêt du Port Autonome d'Abidjan et a affirmé la disponibilité de l'autorité portuaire à travailler de concert avec TOWT et SOGENA pour la mise en exécution effective de ce projet.

Naférima CISSÉ



M. Guillaume LE GRAND, expliquant l'importance de la décarbonisation.



Photo souvenir du passage de TOWT au PAA.

LE PORT AUTONOME D'ABIDIAN, PARTENAIRE DE LA 15^{èME} ÉDITION

La cérémonie de la 15^{ème} édition du Festival des Musiques Urbaines d'Anoumabo (FEMUA) s'est tenue le jeudi 16 février 2023, à la salle des fêtes du Sofitel Hôtel Ivoire d'Abidian, en présence de la Première Dame de la République de Côte d'Ivoire, Mme Dominique OUATTARA, marraine de l'évènement.

Port Autonome d'Abidjan, partenaire traditionnel de ce festival, était représenté à cette cérémonie riche en couleurs, par Messieurs Macky SANGARÉ, Directeur du Système d'Information Numérique, et Magloire ASSI ACHY, Directeur du Contrôle, de l'Audit et de la Qualité. Ils y ont manifesté l'intérêt que le Directeur Général, M. Hien Yacouba SIÉ, porte à cet événement culturel qui participe depuis plusieurs années à la promotion de la Côte d'Ivoire.

Avant de rendre public le programme de la 15ème édition, le Commissaire général du FEMUA, M. Salif TRAORÉ dit A'salfo, a remercié la Première Dame pour son soutien constant, ainsi que le gouvernement pour sa contribution au rayonnement de la culture ivoirienne. Il a par la suite, traduit sa reconnaissance à l'ensemble des sponsors, dont le Port Autonome d'Abidjan, pour la confiance renouvelée.

Cette fête musicale de grande envergure, se tiendra du 25 au 30 avril 2023, dans les villes d'Abidjan et de Bouaké, autour du thème central « Sécurité alimentaire et agriculture durable ». Cette thématique sera au cœur de toutes les activités qui meubleront ces journées, notamment les conférences et panels, les ateliers, les formations et les rencontres B to B, en vue d'un partage d'expériences avec la jeunesse.

Depuis la 10^{ème} édition de ce rendez-vous culturel, une seconde ville du pays est choisie pour abriter conjointement les festivités avec la capitale économique Abidjan. Cette initiative traduit la stratégie de décentralisation du festival en vue de faire la promotion et contribuer ainsi au développement économique et social des différentes régions de la Côte d'Ivoire.

Par à chaque édition, un pays ailleurs. est mis à l'honneur. porté sur le Togo médiation menée en faveur de la libération des 49 soldats ivoiriens qui avaient été détenus au Mali. Pour le comité d'organisation, c'est une facon d'exprimer gratitude au Chef de l'État Togolais, SEM. Faure GNASSINGBÉ. et de mettre en valeur les richesses culturelles gastronomiques dont regorge pays.

Naférima CISSÉ



Cette année, le choix s'est en raison de l'excellente

Mme Dominique OUATTARA (2ème à partir de la droite), marraine de la cérémonie.



Le Port Autonome d'Abidjan, partenaire traditionnel du FEMUA.



Photo de famille des officiels en fin de cérémonie.



Les Directeurs Macky SANGARÉ et ASSI Magloire ont représenté le PAA à cette cérémonie.

CAN 2023

LE PORT AUTONOME D'ABIDJAN, SPONSOR DE LA FÉDÉRATION IVOIRIENNE DE FOOTBALL

En vue de soutenir le développement et la promotion du football ivoirien, accompagner la FIF dans l'organisation de la CAN 2023, qui se déroulera dans notre pays en janvier 2024, et surtout pousser l'équipe nationale, « les Éléphants », à la victoire finale, un contrat de sponsoring a été signé entre le Port Autonome d'Abidjan et la Fédération Ivoirienne de Football (FIF).

La cérémonie de signature de ce contrat de sponsoring s'est déroulée le 15 février 2023, dans les locaux de la Direction Générale du PAA.

Pour la circonstance, les deux parties étaient représentées pour, l'entité PAA, par son Directeur Général, M. Hien Yacouba SIÉ, et celle de la FIF, par son président, M. Yacine Idriss DIALLO.

Avant la signature et l'échange des parapheurs entre les deux personnalités, le premier Responsable du Port Autonome d'Abidjan s'est félicité de la concrétisation de ce partenariat qui existe depuis 2012 entre le PAA et la FIF.

Il a indiqué que le PAA étant une entreprise



Échange de parapheurs entre les deux partenaires.

citoyenne, il a pour devoir de soutenir les efforts du gouvernement qui a mis d'énormes moyens dans la réalisation des infrastructures sportives en Côte d'Ivoire, et pour l'organisation de la CAN 2023.

Le soutien du PAA se traduit par cet appui à la FIF qui joue un rôle prépondérant dans la réussite de cet événement footballistique continental. Cela passe selon lui, par le soutien à l'équipe nationale en vue d'une meilleure préparation afin de remporter la Coupe d'Afrique des Nations au terme de cette CAN 2023.

Il a précisé que le contrat de cette année est un peu particulier au vu de l'organisation de la CAN 2023 dans notre pays. Celui-ci va s'étendre sur deux (2) années. Mais cela est une particularité, car le PAA accompagne chaque année la FIF.

Le président de la FIF, M. Idriss DIALLO, a remercié le PAA pour son accompagnement de longue date au football ivoirien à travers son appui à la FIF. Il est d'autant plus heureux que cette sollicitude du PAA à l'égard du football ivoirien, s'est toujours maintenue aussi bien dans les bons que dans les mauvais moments.

Il a précisé qu'au-delà du soutien aux « Éléphants », la FIF s'inscrit dans les grandes causes telles que la protection de la jeunesse. Car qui dit football parle de jeunes. Ainsi, la FIF lutte contre l'immigration clandestine, fléau qui décime la jeunesse africaine et qui ne fait pas d'exception pour celle de la Côte d'Ivoire.

Pour cela, son institution qui entend s'inscrire dans la décision du Président ivoirien qui a décrété 2023 comme « Année de la Jeunesse », a décidé de fixer les jeunes dans leurs régions à travers le lancement d'un championnat des jeunes dans les

régions, départements et communes, afin de permettre à ceux-ci de s'exprimer de façon saine et sereine mais tout en restant chez eux.

Pour ce qui est de la CAN 2023, il a précisé que le gouvernement a débloqué un milliard de dollars pour la réalisation des stades dans les grandes régions, et que ces travaux sont suivis de très près par une équipe de la Primature.



Un partenariat gagnant-gagnant.

Serge KIMOU

LE PAA ET L'ARMATEUR BOCS FONT LE POINT DE LEUR COLLABORATION

Dans le cadre d'une mission de travail en Côte d'Ivoire, une délégation de l'Armateur allemand BOCS (Bremen Overseas Chartering and Shipping), conduite par la Présidente Directrice Générale, Mme FLIEGE Geb KOLATA, a été reçue en audience le jeudi 16 février 2023 par le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, M. Hien Yacouba SIÉ.

Saisissant l'opportunité de cette rencontre, les deux parties ont passé en revue les activités de l'armateur au port d'Abidjan, leur collaboration et les perspectives de développement des activités de BOCS.

Au cours des échanges, Mme FLIEGE Geb KOLATA a félicité l'autorité portuaire pour la réalisation du deuxième terminal à conteneurs (TC2), une

infrastructure moderne avec des équipements de dernières générations qui répondent aux attentes des armateurs.

Le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan a exprimé sa reconnaissance au groupe BOCS pour sa régularité au port d'Abidjan depuis plusieurs années. Il a rassuré ses hôtes de sa disponibilité à les accompagner dans leurs nouvelles politiques de développement.

Naférima CISSÉ



La Présidente Directrice Générale de l'armateur allemand BOCS, Mme FLIEGE Geb KOLATA.



Un membre de la délégation de BOCS, présentant les activités de l'armateur au port d'Abidjan.



L'autorité portuaire apprécie la régularité de l'armateur allemand au port d'Abidjan.



Photo de famille.

RISQUES NUCLÉAIRES, RADIOLOGIQUES..

DES ACTEURS DU PORT D'ABIDJAN FORMÉS SUR LES MATIÈRES DANGEREUSES

La Côte d'Ivoire bénéficie depuis 2020, par l'entremise du Secrétariat Permanent du Comité Interministériel de l'Action de l'État en Mer (SEPCIM-AEM), d'un projet de l'Union Européenne dénommé WeCAPS destiné au renforcement des capacités en matière de sécurité et sûreté des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

C'est dans ce cadre qu'un séminaire de formation et de sensibilisation sur les risques Nucléaires, Radiologiques, Biologiques et Chimiques (NRBC) a été organisé du lundi 06 au vendredi 10 février 2023, à la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan (PAA).

Plusieurs acteurs ont pris part à cette session pilotée par Expertise France. Il s'agit notamment de la police et la gendarmerie du port d'Abidjan, des services douaniers, du Groupement des sapeurs-pompiers du PAA et du personnel de la Direction des Opérations Maritimes, de la Sécurité et de l'Environnement du PAA.

Au terme de la formation, les participants, par la voix de leur porte-parole, le Commandant Alexis AMANI, Chef du Département en charge des matières dangereuses, ont salué l'autorité portuaire pour avoir rendu possible cette mise à niveau qui leur permettra sans aucun doute de mieux prendre en charge les matières dangereuses transitant par la plateforme portuaire d'Abidjan.

Quant au formateur, le Lieutenant-colonel Denis BARKAT, Chef de la division aux emplois de spécialité à l'École Nationale Supérieure des Officiers de Sapeurs-Pompiers en France, il a exhorté les apprenants à tirer le meilleur parti de cette sensibilisation afin d'identifier et de baliser les risques NRBC.

Naférima CISSÉ





1



- 1 Des agents ont été formés par Expertise France, en matière de sécurité portuaire.
- 2 Les apprenants prêtent une oreille

attentive aux propos du formateur. 3 - Photo de famille en fin de formation.

2

MISE EN EXPLOITATION DU TC2 LE PROCÈS-VERBAL SIGNÉ, LE 9 FÉVRIER 2023

La Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan a abrité le jeudi 09 février 2023, la cérémonie de signature du procès-verbal actant la mise en service officielle du deuxième terminal à conteneurs (TC2) du port d'Abidjan.

Ce sont le Directeur Général du PAA, M. Hien Yacouba SIÉ, et M. Koen De BEKKER, premier responsable de Côte d'Ivoire Terminal (CIT), qui ont procédé à l'acte en présence du groupe AXELCIUM, cabinet conseil en charge de la concession du TC2.

Satisfait de cette autre étape qui acte l'exploitation effective du nouveau terminal à conteneurs après sa mise en service le 02 novembre 2022, le Directeur Général du PAA a salué l'aboutissement de ce projet de portée majeure qui permet au port d'Abidjan d'accroître sa compétitivité et de se positionner comme un hub incontournable sur la façade Atlantique de l'Afrique.

Les deux parties signataires se sont engagées à œuvrer mutuellement pour une gestion efficace et efficiente de la nouvelle infrastructure portuaire. Réalisé grâce à un investissement global de 596 milliards de F CFA, le deuxième terminal à conteneurs vient renforcer l'attractivité du port d'Abidjan. Bâti sur une superficie de 37,5 hectares, cet ouvrage est capable de traiter plus de 1,5 million de conteneurs EVP/an et d'accueillir des navires de 16 mètres de tirant d'eau sur ses quais de 1 100 m de long.

Pour rappel, le deuxième terminal à conteneurs du port d'Abidjan a été inauguré le 02 décembre 2022 par le Vice-Président de la République de Côte d'Ivoire, SEM. Tiémoko Meyliet KONÉ.

Naférima CISSÉ



Les deux parties signataires ont échangé sur le contenu de la concession.



Signature de parapheurs entre le PAA et Côte d'Ivoire Terminal.



Les deux partenaires scellent leur collaboration.



La rencontre a été immortalisée par une photo de famille.

APPEL À INVESTISSEMENTS AU PORT D'ABIDJAN

HIEN SIÉ À UNE DÉLÉGATION QUÉBÉCOISE : « LE PORT VOUS ATTEND »

Séjournant en Côte d'Ivoire dans le cadre d'une mission, Madame Martine BIRON, ministre des Relations Internationales et de la Francophonie du Québec, a visité les installations portuaires d'Abidjan, le vendredi 27 janvier 2022.

Conduisant une importante délégation, elle était accompagnée de Madame Marie Ève Jean,

International, et de Mme Hélène Drainville. sousministre aux Relations Afrique, à la Francophonie et aux Affaires Multilatérales du ministère des Relations Internationales et de Francophonie du Ouébec.

Vice-Présidente

Exportations chez

Investissement

Québec

Après le mot de bienvenue du Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan (PAA), M. Hien Yacouba SIÉ, à travers lequel il a traduit sa joie de recevoir la délégation québécoise, M. MONI Hyacinthe, Directeur Adjoint à la Direction de l'Ingénierie et de la Maîtrise d'Ouvrages, a présenté le port d'Abidjan à travers ses activités et ses installations. M. MONI a également mis en évidence les importants investissements réalisés au port d'Abidjan et plus particulièrement les grands projets de modernisation en cours de réalisation ainsi que les perspectives.

Toutes ces explications ont été suivies par la ministre avec un intérêt particulier.

« Nous avons besoin de développement. La Côte d'Ivoire s'est dotée d'un Code d'Investissement qui favorise l'installation des privés et sécurise l'investissement en Côte d'Ivoire. Nous avons un port qui fonctionne, qui est à la disposition des opérateurs qui aimeraient travailler en Côte d'Ivoire. La Côte d'Ivoire s'ouvre à tout le monde et le port d'Abidjan vous attend. », a ensuite déclaré M. SIÉ, invitant ainsi le Québec à investir davantage en Côte d'Ivoire.

Après ces propos, le Directeur Général du PAA a convié la délégation à une visite guidée des installations portuaires. Principalement le deuxième terminal à conteneurs, fleuron du port d'Abidjan qui a été inauguré, le 02 décembre 2022, par le Vice-Président de la République, SEM. Tiémoko Meyliet KONÉ.

Clarisse K. TRAORÉ





- 1 M. Hien Yacouba SIÉ, Directeur Général du PAA.
- 2 Vue des participants à la rencontre déchanges.
- 3 La visite du TC2 a été immortalisée par une photo souvenir. 4 Une photo de famille a sanctionné le
- 4 Une photo de famille a sanctionné la fin de la rencontre.



20

PROSPECTION

DES INVESTISSEURS DU GROUPE CITIBANK S'IMPRÉGNENT DES OPPORTUNITÉS AU PORT D'ABIDIAN

Dans le cadre d'une mission de prospection en vue de saisir les opportunités d'affaires en Côte d'Ivoire, une délégation d'investisseurs internationaux du groupe Citibank a visité les installations du port d'Abidjan, le mardi 24 janvier 2023.

Recevant les visiteurs, le Colonel COFFI Yao Emmanuel, Directeur des Opérations Maritimes, de la Sécurité et de l'Environnement (DOMSE), représentant le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan (PAA), a saisi l'occasion pour présenter les offres d'investissement de son institution. Celles-ci portent sur la poursuite de la modernisation du port et de son extension, par la finalisation des travaux de construction du terminal céréalier, la signature d'une convention de concession du terminal à engrais, la réalisation d'un ouvrage de franchissement du canal de Vridi avec un raccordement au réseau routier via le pont de Jacqueville pour accroître la performance de la plateforme logistique, et la mise en valeur d'une partie de la réserve foncière du port située sur le cordon Ouest du canal de Vridi.

Une visite guidée a permis aux hommes d'affaires de découvrir les différents quais spécialisés du port d'Abidjan ainsi que les unités industrielles qu'il abrite.

Le représentant du Directeur Général du PAA a, à cette occasion, encouragé les quatre (4) investisseurs majeurs et très actifs sur les Eurobond de l'État de Côte d'Ivoire, que sont 91 Investment Management, Wellington, PGIM et T. ROWE PRICE, à accompagner davantage la politique de développement économique de la Côte d'Ivoire dont le port d'Abidjan en est le catalyseur.

Notons que la délégation était conduite par le Directeur Général de Citibank Côte d'Ivoire, Mme Viviane DIARRASSOUBA.

Fathime DIÉNÉPO





- 1 Séance d'informations entre le PAA et Citibank Côte d'Ivoire.
- 2 Les Responsables portuaires.
- 3 Une photo de famille a sanctionné la fin des échanges.
- 4 La délégation de Citibank Côte d'Ivoire lors de la visite des installations portuaires.



CAN 2023

LA RTI DÉMARCHE LE PORT AUTONOME D'ABIDJAN

En prélude à la CAN 2023 qui se déroulera en Côte d'Ivoire en janvier et février 2024, une délégation de la Radiodiffusion Télévision Ivoirienne (RTI) conduite par son Directeur Général, M. Fausséni DEMBÉLÉ, a rencontré le 21 février 2023, dans les locaux du Port Autonome d'Abidjan (PAA), M. Hien Yacouba SIÉ, Directeur Général, et quelquesuns de ses proches collaborateurs.

Cette démarche des responsables de la RTI avait pour but de proposer au PAA des offres commerciales visant à renforcer et à amplifier la visibilité de l'institution portuaire à l'occasion de la grande fête du football africain, dénommée CAN TOTALÉNERGIES CÔTE D'IVOIRE 2023, dont ce groupe de médias est le diffuseur exclusif sur le territoire ivoirien.

Le Directeur Général de la RTI a rappelé qu'à la suite de la signature de la convention de partenariat entre le PAA et la Fédération Ivoirienne de Football (FIF), il était convenu de donner plus de lisibilité à ce partenariat.

Spécifiquement en permettant au PAA lors de la CAN, de communiquer sur les aspects essentiels de ses activités, à travers les espaces dédiés sur les différents médias de la RTI.

À cet effet, les offres ont été présentées par le Directeur Marketing et Communication / Directeur Communication Digitale de la RTI, M. KONÉ Sahifoulaye. Elles portent sur différentes formules de sponsoring (Platinum, Or ...) comprenant des émissions de 90 minutes qui seront proposées bien avant l'ouverture de la CAN, en mars-avril 2023, intitulées « En route pour la CAN ». Ces émissions aux dires du responsable marketing, ont pour but de créer une dynamique nouvelle en permettant aux entreprises de mieux se faire connaître avant même le début de l'événement footballistique.

Pour sa part, le Directeur Général du PAA a apprécié la démarche des responsables de la RTI. Il les a félicités pour les grandes innovations apportées au niveau de la chaîne de télévision

nationale.

Concernant les offres commerciales proposées, il a promis de les soumettre à l'analyse de la Direction Marketing et Communication du PAA avant tout choix.

Mieux, au-delà de cette opportunité de communication liée à la CAN 2023, M. Hien SIÉ a affirmé son intention de revisiter et de redynamiser le partenariat qui lie déjà la RTI à son institution.

Serge KIMOU



Photo de la rencontre.



La RTI a présenté ses offres, spécial CAN 2023, à l'autorité portuaire.



Le PAA entend marquer sa présence lors de la CAN 2023, sur les chaines de la RTI.



M. Fausséni DEMBÉLÉ, Directeur Général de la RTI.

EXPLOITATION GAZIÈRE

ENI SOLLICITE L'ACCOMPAGNEMENT DU PAA POUR SON GISEMENT IVOIRIEN

Le Directeur Général du groupe ENI, M. Nicola MAVILLA, et ses collaborateurs, ont été reçus en audience le jeudi 23 février 2023 par le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan (PAA), M. Hien Yacouba SIÉ.

M. MAVILLA a saisi l'occasion de cette rencontre pour présenter à l'autorité portuaire, le projet d'exploitation du nouveau gisement de gaz découvert par son groupe au large d'Abidjan.

Il a, à cet effet, sollicité l'expertise du PAA dans les démarches administratives visant à conformer son groupe à la réglementation portuaire, et aussi un accompagnement dans l'exploitation de ce gisement de gaz.

M. Hien Yacouba SIÉ, après avoir félicité le groupe ENI pour la découverte du gisement gazier et le projet qui en découle, a suggéré pour répondre aux sollicitations, la mise en place d'un comité de travail comprenant des représentants des deux institutions. Ce comité sera piloté par le Colonel COFFI Emmanuel, Commandant du port d'Abidjan.

Soulignons que le Groupe ENI est une société globale d'énergie, présente sur l'ensemble de la

chaîne de valeur d'exploration, de développement et d'extraction de pétrole et de gaz. Il est présent en Côte d'Ivoire depuis 2015. Il exerce dans le domaine du pétrole, du gaz naturel, de la pétrochimie, de la production d'énergie électrique et de l'ingénierie, à travers sa filiale ENI Côte d'Ivoire Limited.

Jérôme K. SANSAN



Le Directeur Général du PAA a remis un présent au Directeur Général de ENI.



Photo de fin de rencontre entre ENI et le PAA.

TERMINAL CÉRÉALIER DU PORT D'ABIDJAN

FIN DES TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES

Les travaux de construction des infrastructures du terminal céréalier sont pratiquement terminés. Ils présentent un taux d'exécution de 99,5% selon M. Stéphane Alain FALLY, Chef du Département Études Techniques au Port Autonome d'Abidjan. L'inauguration dudit terminal est annoncée pour bientôt.

Pour s'enquérir de l'avancement de ce projet, le comité de direction du Port Autonome d'Abidjan, conduit par le Directeur Général, M. Hien Yacouba SIÉ, s'est rendu sur le chantier le jeudi 02 mars 2023.

Cette visite a été l'occasion pour l'équipe dirigeante du PAA de constater la fin effective des travaux qui ont permis de réaliser 9,5 hectares de terre-plein, trois (03) postes sur 965 mètres de linéaires de quai (quai Ouest 450 m, quai Nord 215 m et quai Sud 300 m) avec deux zones de transition. Les tirants d'eau varient entre 10 et 14 m. Les quais Nord et Ouest disposent de 26 bollards de 100 tonnes, 45 défenses et 03 échelles. Le quai Sud est quant à lui équipé de 18 bollards de 35 tonnes et de 04 échelles.

La nouvelle infra-structure recevra son premier navire au 2^{ème} trimestre 2023.

Sa mise en service vient booster la compétitivité du port d'Abidjan. Dans la mesure où ce terminal facilitera l'accueil de navires Overpanamax pouvant transporter entre 40 000 et 50 000 tonnes de vracs alimentaires contre 30 000 actuellement. Ce qui est une opportunité que pourront saisir les minotiers pour réaliser des économies d'échelle sur les coûts d'importation. Dans la vision de M. Hien SIÉ, ce terminal a été également conçu pour jouer un rôle capital en matière de sécurité alimentaire, tant pour la Côte d'Ivoire que pour les pays sans littoral de l'hinterland ouest-africain dont les besoins en produits céréaliers vont sans cesse croissant.

Rappelons que les travaux de construction ont été lancés, le jeudi 16 janvier 2020, date de la pose de la première pierre par le ministre des Transports, M. Amadou KONÉ, en présence de M. Kouassi Kobenan ADJOUMANI, Ministre d'État, ministre de l'Agriculture et du Développement rural, et de l'ex-Secrétaire d'État chargé des Affaires Maritimes, M. Philipe LÉGRÉ.

Jérôme K. SANSAN



M. Hien Yacouba SIÉ, Directeur Général du PAA (casquette en main), entouré de quelques membres du comité de direction, lors de la visite du chantier du terminal céréalier.



M. FALLY Gla Stéphane, Chef du Département Études techniques, présente l'évolution des travaux d'infrastructures du terminal céréalier. 24



Une vue du terminal céréalier.



Photo de famille en fin de visite.

JOURNÉE INTERNATIONALE DES DROITS DE LA FEMME L'APPEL DE HIEN SIÉ AUX FEMMES DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN

À l'instar des entreprises de Côte d'Ivoire, le PAA a célébré la Journée Internationale des Droits de la femme, le 08 mars

C'est dans une ambiance chaleureuse et festive que les femmes du Port Autonome d'Abidian se sont retrouvées, le mercredi 08 mars 2023, pour commémorer la Journée Internationale des Droits de la Femme, en présence du Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan (PAA), M. Hien Yacouba SIÉ.

« Dans un monde en pleine digitalisation : enjeux et perspectives pour la femme et la jeune fille », telle est la thématique qui a été développée par les deux conférenciers, à savoir M. ZAMBLÉ Irié Bi Fréjus, Coach parental, et Dr Titi PALÉ, Directrice Commerciale, Marketing et de la Communication du PAA.

Dans son intervention, rendant hommage à la femme, le premier responsable du PAA, a indiqué que c'est au regard de la femme que l'homme s'identifie et se projette. Se fondant sur les effectifs du PAA, il a indiqué que les femmes représentent le tiers du personnel. Ce chiffre, assure M. Hien Yacouba SIÉ, pourra évoluer avec « des femmes compétentes, bien formées, assidues au travail, des femmes pleinement investies pour le devenir du Port Autonome d'Abidjan, une entreprise qui est un symbole fort pour l'État de Côte d'Ivoire ». Après avoir félicité toutes les femmes pour leur contribution significative à l'atteinte des objectifs de l'entreprise, le Directeur Général les



L'arrivée des officiels à la cérémonie.



M. Abdou TOURÉ, Président du Conseil d'Administration du PAA, fait son entrée à la cérémonie.



M. Hien Yacouba SIÉ, Directeur Général du PAA, s'adressant aux femmes de l'entreprise.



Mme OUATTARA Aby Danielle, Présidente des Femmes du PAA.

a exhortées à davantage de performance. « Un pays comme le nôtre qui est en plein essor, ne peut aller mieux sans un port performant », a-t-il indiqué.

Pour terminer, M. Hien SIÉ a félicité la présidente sortante de l'Amicale des Femmes du Port Autonome d'Abidjan, Mme OUATTARA Sarah Danielle, pour toutes les actions fortes menées à la tête de cette amicale, et qui ont permis de la redynamiser.

Mme MÉITÉ Salimata FOFANA, Directrice des Ressources Humaines du PAA, a remercié le Directeur Général pour l'occasion qu'il donne chaque année aux femmes de l'entreprise, de commémorer de fort belle manière cette importante journée.

« Je voudrais nous engager davantage à une solidarité forte autour des objectifs de l'entreprise, car c'est à ce seul prix que nous réussirons à capitaliser nos efforts et notre détermination pour rendre le port d'Abidjan toujours plus compétitif », a-t-elle conseillé avant d'exprimer sa satisfaction devant la grande mobilisation des femmes de l'entreprise, ce jour.

Mme OUATTARA Sarah Danielle, en référence au thème sur la digitalisation, a invité les femmes du PAA à ne pas rester en marge des grandes mutations technologiques qui s'opèrent dans le monde. « Nous devons faire valoir nos compétences, nos capacités, nos dons, nos talents, car lorsque tu sous-estimes ce que tu fais, le monde sous-estime ce que tu es », a-t-elle soutenu, citant la célèbre animatrice, actrice et éditrice américaine, Oprah WINFREY.

La fête a pris fin par un déjeuner au Seamen's Club d'Abidjan.

Clarisse K. TRAORÉ



Les femmes du PAA, esquissant des pas de danse.



Les femmes du PAA ont répondu présentes à cette cérémonie en leur honneur.



Les responsables des syndicats et associations corporatistes du PAA, ont également pris part à cette cérémonie.



Les femmes du PAA ont vécu d'intenses moments.



Mme MÉITÉ Salimata FOFANA, Directrice des Ressources Humaines du PAA, lors de sa communication.



Dr Titi PALÉ, Directrice Commerciale, Marketing et de la Communication, au cours de la conférence qu'elle a animée.



M. ZAMBLÉ Irié Bi Fréjus, l'un des conférenciers du jour.



Échanges entre les femmes du PAA et les conférenciers.

ACTUALITÉS



Les femmes du PAA ont reçu des présents.



La présidente de l'association des femmes du PAA, remettant un présent au Directeur Général.



Les officiels ont immortalisé cette journée.



L'élégance et la bonne humeur étaient au rendez-vous.

MME QUATTARA SARAH DANIELLE, EX-PRÉSIDENTE DE L'AMICALE DES FEMMES DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN



« Je suis fière d'avoir contribué avec mon équipe à renforcer la cohésion entre les femmes du PAA. »

Après sept années, Mme OUATTARA Sarah Danielle, part de la tête de l'Amicale. Elle dresse son bilan dans cet entretien.

En tant que présidente de l'Amicale des Femmes du PAA (AFPAA), quel était votre rôle ?

Mon rôle était de regrouper les travailleuses de l'entreprise en vue de mener des actions communes visant à créer l'esprit d'appartenance par le dialogue entre ses membres et l'instauration d'un climat de paix. Il s'agissait aussi de rechercher les voies et moyens pouvant contribuer à l'amélioration des conditions d'existence des membres de l'AFPAA. C'est dans ce sens que nous organisions des activités socioculturelles et récréatives en accord avec les responsables du Port Autonome d'Abidjan, avec qui nous entretenions un dialogue dans l'intérêt des membres de l'Amicale.

Vous venez de rendre le tablier après sept (07) années passées à la tête de l'AFPAA. Quel bilan faites-vous de vos mandats ?

Avant de faire le bilan, je voudrais adresser mes remerciements au Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, M. Hien SIÉ, pour sa constante sollicitude envers l'Amicale des Femmes. Il a toujours mis en priorité les problèmes touchant les femmes de l'entreprise.

Mes remerciements vont également à l'endroit de nos marraines, Mme MÉITÉ Salimata FOFANA, Directrice des Ressources Humaines, et Dr Titi PALÉ, Directrice Commerciale, Marketing et de la Communication.

J'ai également une pensée pieuse pour l'ex-Directeur Général Adjoint du Port Autonome d'Abidjan, Mme OKOU COULIBALY Djénéba GON, notre marraine, arrachée à notre affection.

suite de l'interview page suivante

Mes remerciements s'adressent aussi à toutes les femmes du Port Autonome d'Abidjan qui ont cru en moi, qui ont toujours été avec moi, et qui ont participé à chacune de nos activités. Cela dénote une belle solidarité entre les femmes du PAA. Parlant de bilan, en toute modestie, je considère qu'il a été positif. Car des actions majeures ont été réalisées. Notamment, des conférences sur le renforcement des capacités, le développement personnel, la promotion du genre lors de la commémoration des Journées Internationales des Droits de la Femme et la santé des femmes.

De plus, nous avons organisé des voyages d'études et de découvertes, ainsi que des sorties détente qui ont permis de se récréer.

Je pourrai relever dans ce bilan, la mobilisation des femmes lors des évènements heureux ou malheureux. Et cela a été un facteur de rapprochement, d'union et de solidarité entre les femmes de l'entreprise.

Je note également dans ce bilan, l'assistance et le soutien moral, physique et financier apportés à des femmes pendant des périodes difficiles.

Un des points saillants de ce bilan a en outre été l'organisation du dîner de gala des 35 ans de l'AFPAA en 2018.

Quelles sont les trois actions que vous avec accomplies et dont vous êtes particulièrement fière ?

Je suis fière d'avoir contribué avec mon équipe à renforcer la cohésion entre les femmes du Port Autonome d'Abidjan. Et d'avoir aidé à consolider les liens de solidarité, de fraternité et de paix entre toutes les femmes au sein de l'entreprise.

Au moment où vous quittez la tête de l'Amicale, avez-vous un message particulier à adresser aux femmes du PAA ?

Je voudrais leur dire qu'elles ont un très grand rôle à jouer au sein de l'entreprise. Elles sont une force. Elles ont un pouvoir. Elles doivent apprendre à mettre en jeu leurs compétences, leurs dons, leurs talents et surtout, à bien effectuer le travail pour lequel elles ont été embauchées. Mieux, elles doivent aller au-delà, pour contribuer à l'atteinte des objectifs de la Direction Générale.

Aujourd'hui l'on parle d'égalité entre les sexes, de parité du genre. Il n'y a aucune limite à ce que les femmes peuvent accomplir. Il faut qu'elles continuent à être des femmes inspirantes et audacieuses.

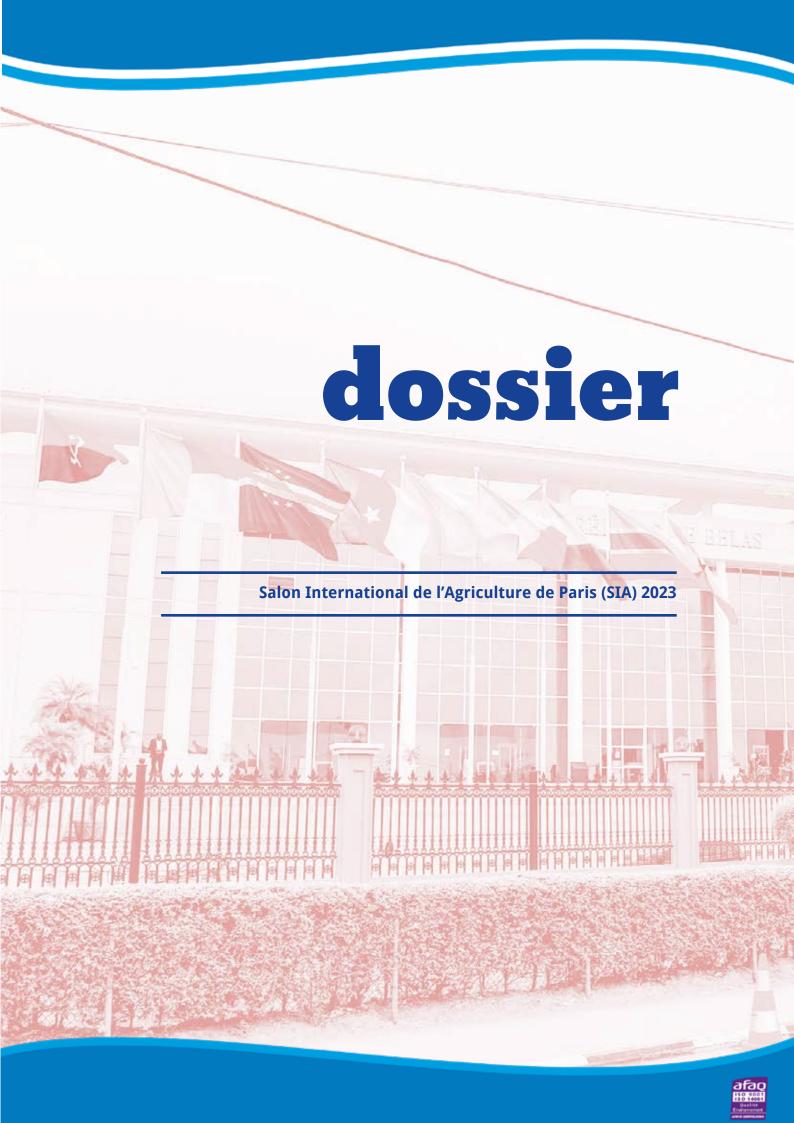
J'ajouterai que mon passage à la tête de l'Amicale des Femmes du Port Autonome d'Abidjan a été une belle et enrichissante expérience de bénévolat.

Je souhaite à la future équipe, plein succès. Je reste disposée et disponible.

Un grand merci à l'équipe du PAA-Infos Magazine pour cette interview de fin de mandature.

Merci à Tous.

Interview réalisée par Clarisse K. TRAORÉ







LE PORT AUTONOME D'ABIDJAN A PRÉSENTÉ LES OPPORTUNITÉS ET LES PERFORMANCES DE SA PLATEFORME

SALON INTERNATIONAL DE L'AGRICULTURE DE PARIS

LE PORT AUTONOME D'ABIDJAN A PRÉSENTÉ LES OPPORTUNITÉS ET LES PERFORMANCES DE SA PLATEFORME

Le Terminal à Pêche était présent à la 59ème édition du Salon International de l'Agriculture de Paris qui a eu lieu du 25 février au 05 mars 2023 à Paris Expo, Porte de Versailles.

La cérémonie d'ouverture officielle s'est déroulée en présence du Président français, SEM. Emmanuel MACRON et de plusieurs personnalités du monde politique dont le Premier Ministre ivoirien, SEM. Patrick ACHI.

La Côte d'Ivoire a participé à cette édition placée sous le thème central : « L'agriculture : le vivant au quotidien », à travers le ministère d'État, ministère de l'Agriculture et du Développement rural, le ministère des Ressources Animales et Halieutiques, et le ministère des Eaux et Forêts.

Comme il est de tradition, le Port Autonome d'Abidjan, à travers le Terminal à Pêche, a participé à ce grand rendez-vous international des acteurs du monde agricole et halieutique. La délégation était conduite par son directeur, M. Bamoussa OUATTARA.

L'occasion a été mise à profit par les représentants du PAA pour présenter les performances et les opportunités de la principale plateforme logistique du commerce extérieur de la Côte d'Ivoire et

1^{er} port thonier d'Afrique subsaharienne, qu'est le port d'Abidjan.

À cet effet, le directeur du terminal à pêche a animé une conférence, le mardi 28 février 2023, dans le pavillon dédié à la Côte d'Ivoire. « Opportunités d'affaires dans le secteur de la pêche en Côte d'Ivoire », telle était la thématique développée par le conférencier.

L'événement qui a drainé du monde, a enregistré la participation du Ministre d'État, ministre de l'Agriculture et du Développement rural, M. Kobenan Kouassi ADJOUMANI, et du ministre des Ressources Animales et Halieutiques, M. Sidy TOURÉ. Étaient également présents M. Olivier LE NEZET, président du Comité national des pêches maritimes et des élevages marins de France, et plusieurs acteurs de la filière pêche, ainsi que le Pavillon France.



Le Ministre d'État, ministre de l'Agriculture et du Développement rural recevant un présent du PAA.

Développement et modernisation

Devant ce parterre d'invités, M. Bamoussa OUATTARA a fait une présentation de l'évolution historique du port d'Abidjan, avant de souligner les problématiques qui ont conduit la Direction Générale, depuis 2011, à initier avec l'appui du Président de la République de Côte d'Ivoire, SEM. Alassane OUATTARA, un ambitieux programme de modernisation de l'existant et de développement de nouvelles infrastructures.

Ce vaste programme a permis la modernisation du terminal à pêche avec la construction d'un môle capable d'accueillir les plus grands navires de pêche qui fréquentent le Golfe de Guinée ; la création par remblaiement de 40 ha de terrains industriels supplémentaires ; la construction d'un terminal roulier ; l'élargissement et l'approfondissement de la passe d'entrée du canal de Vridi couplés avec la construction d'un deuxième terminal à conteneurs (inauguré le 02 décembre 2022) pour favoriser l'accueil des plus grands porte-conteneurs et doubler la capacité de traitement des conteneurs pour

PROGRAMME NATIONAL D'INVESTISS

atteindre 2,5 millions de TEU; et enfin la création d'un terminal céréalier, hub sous-régional, qui sera mis en service en mars 2023.

« Ces investissements d'un coût de plus de 1 500 milliards de F CFA, ont permis d'accroître la compétitivité du port d'Abidjan et de le repositionner durablement comme hub port sur la façade de l'Atlantique de l'Afrique. Car, avec ces investissements, le Port Autonome d'Abidjan crée les conditions favorables pour que les opérateurs économiques viennent s'installer sur la plateforme portuaire d'Abidjan », a indiqué M. Bamoussa OUATTARA.

Revenant sur le terminal à pêche, il a indiqué qu'il s'étend sur une superficie de 223 707 m² de terre-plein en zone sous douane et 82 543 m² pour la partie située en zone hors douane. Il se subdivise en deux zones dont une zone de pêche industrielle, réservée à la flotte étrangère et une zone de pêche fraîche. Le terminal dispose d'un espace de 17 000 m² spécialement dédié à la réparation et au stockage de filets de pêche. C'est un véritable atout de compétitivité qui oriente de nombreux navires vers le port d'Abidjan.

Sur les 1 443 mètres de quais, ce sont plus de 994 000 tonnes de produits de mer dont près de 350 000 tonnes de thon qui y ont été traités en 2022.

M. Sidi Tiémoko TOURÉ, a vendu aux participants,

les atouts du port d'Abidjan.

Le Directeur du terminal à pêche explique les opportunités du port d'Abidjan aux visiteurs.

Un grand port international

Au terme de l'exposé, M. Olivier LE NEZET s'est exprimé en ces termes : « Le port d'Abidjan est un grand port international. Il est donc important que ce port ait des connexions avec l'Europe. Nous travaillerons à mettre

en œuvre très prochainement un partenariat entre le port d'Abidjan et nos ports européens en vue du partage d'expériences et de la dynamisation du commerce entre nos pays, voire nos continents ».

Rappelons que le port d'Abidjan est le premier producteur de conserves de thon en Afrique avec deux grandes conserveries qui produisent et exportent principalement sur le marché européen, environ 60 000 tonnes de boîtes de conserves, et qui emploient plus de 3 000 personnes, majoritairement des femmes.

Il convient de noter que le Premier Ministre, SEM. Patrick ACHI, accompagné de plusieurs hautes



Visite du stand du PAA par le Premier Ministre SEM. Patrick ACHI et sa délégation.

personnalités dont des membres du gouvernement ivoirien et l'Ambassadeur de la Côte d'Ivoire en France, SEM. Maurice KACOU BANDAMA, a visité le pavillon dédié à la Côte d'Ivoire.

Face à la presse, il a indiqué que la forte présence de la Côte d'Ivoire au SIA 2023, traduit l'ambition du Président de la République, SEM. Alassane OUATTARA, de faire de la Côte d'Ivoire un pays industrialisé par la dynamisation et la valorisation du secteur agricole. « Notre pays a un fort potentiel agricole et halieutique qu'il faut promouvoir », a-t-il précisé en substance.

Naférima CISSÉ

LE TERMINAL À PÊCHE, UNE PLATEFORME MODERNE

Le terminal à pêche du port d'Abidjan s'étend du quai 15 bis, à la proximité du quai RORO, sur une superficie de 223 707 m² de terre-plein en zone sous douane et sur une superficie de 82 543 m² en zone hors douane. Avec 1 443 m linéaire de quai, ce sont plus de 944 000 tonnes de produits de la mer dont près de 350 000 tonnes de thon qui y ont été traités en 2022.

La plateforme du terminal à pêche se subdivise en deux zones dont une zone de pêche industrielle réservée à la flotte étrangère et une zone de pêche fraîche.

La première bénéficie d'un môle de 450 m de long et du terminal à pêche. 160 m de large. Elle possède 1 110 m de quai, 9 à 11 m

de tirant d'eau. Elle a une capacité de 15 navires en opérations commerciales simultanées.

Il y a un quai à filets de plus de 17 000 m² pour la réparation et le stockage des filets de pêche à proximité du quai RORO.

Des ramendeurs professionnels y sont à la disposition des opérateurs pour la réparation des filets de pêche abîmés. Il est possible de réparer cinq (05) filets de pêche abîmés de façon simultanée.

De plus, la zone industrielle dispose d'un espace aménagé pour la fabrication des Dispositifs de Concentration de Poissons (DCP) et d'une plateforme pour le drainage des conteneurs frigorifiques

destinés à l'exportation.

La zone de pêche fraîche, quant à elle, est allouée à la pêche locale. Elle dispose de 412 m de quai et d'un tirant d'eau allant de 4 à 5,5 m.

Le môle moderne, l'une des pièces maîtresses

Cette zone dispose d'une halle de tri et de criée de 3 094 m² pour la vente aux enchères du poisson frais.

Le terminal à pêche du port d'Abidjan, c'est aussi trois (03) unités de transformation de produits de la mer (SCODI, AIRONE, BPE). On y trouve une (01) unité de fabrique de glace d'une capacité de 130 tonnes par jour (SOCEF), une (01) unité de production de farine de poisson (MBPCI) et deux (02) principales sociétés de réparation, disponibles pour les navires de pêche (ATHEMAN, MANCI).

Des infrastructures hôtelières et de restauration, à savoir le SEAMEN'S CLUB et les GARGOTES, attendent les marins.

Au terminal à pêche, les opérateurs disposent d'une main d'œuvre dockers performante pour le débarquement des produits halieutiques congelés de la flotte étrangère, et de deux structures spécialisées dans le débarquement des produits de pêche fraîche. À savoir SIDSD et UDPF.

Au nombre des équipements, le terminal à pêche dispose de deux ponts bascules opérationnels et des équipements complets bord à quai d'avitaillement (eau, électricité et carburant).

Au niveau foncier, il y a dix (10) hectares de terrains remblayés, destinés à l'implantation d'unités industrielles.



Le terminal à pêche du port d'Abidjan s'étend sur une superficie de $223~707~\text{m}^2$ de terre-plein en zone sous douane.

1er producteur de conserves de thon en Afrique

Les deux grandes conserveries situées au terminal à pêche, produisent environ 60 000 tonnes de boîtes de conserves et emploient plus de 3 000 personnes dont une majorité de femmes.

Une trentaine de sociétés agréées en qualité d'importateurs de produits halieutiques, interviennent dans le secteur et s'appuient sur un réseau d'entrepôts frigorifiques d'une capacité de stockage totale de plus de 90 000 tonnes.



Le terminal à pêche est capable d'accueillir tous les types de navires de pêche. Il permet non seulement d'offrir de bonnes conditions de travail aux opérateurs du secteur, mais également de disposer d'espaces supplémentaires pour l'implantation d'industries.

Naférima CISSÉ

Opération de pesée d'un camion chargé de poisson thon.





Opération de débarquement de thon par un navire thonier, au terminal à pêche.



Des ramendeurs en pleine réparation de filets.



Traitement de poissons dans une conserverie de thon.



Mise en caisse des crevettes à la halle de tri et de criée.



Conditionnement des poissons dans les chambres froides.

UNE BELLE OPPORTUNITÉ POUR LA CÔTE D'IVOIRE.

Le Salon International de l'Agriculture de Paris a été une belle occasion pour la Côte d'Ivoire de promouvoir ses richesses agricoles, halieutiques et forestières.

Elle a été mise à l'honneur le jeudi 02 mars 2023 à travers une journée qui lui était dédiée. L'un des moments forts de cette journée a été la Conférence ministérielle tenue autour du thème : « L'agriculture ivoirienne face aux crises externes et internes : perspectives pour relever le défi de la souveraineté alimentaire ».



Vue de la délégation officielle lors de la conférence ministérielle organisée pendant la journée ivoirienne au SIA 2023.

À cette occasion, le Directeur de Cabinet du ministre de l'Agriculture et du Développement rural, M. Nouhoun COULIBALY,

a présenté d'une part, le potentiel agro-forestier du pays et les réformes engagées par le gouvernement pour moderniser l'agriculture et favoriser la transformation locale des produits. D'autre part, il a abordé les questions liées à l'économie agricole dans un contexte de changement climatique et de multiples crises, notamment la guerre en Ukraine.

M. Nouhoun COULIBALY a également présenté aux investisseurs, les opportunités dans le secteur agricole ivoirien, entre autres la mise en place d'agropoles et l'adoption de mesures qui visent à accroître la compétitivité de l'agriculture.



La table de séance lors de la conférence ministérielle.

Au cours des échanges avec les participants, le ministre d'État, ministre de l'Agriculture et du Développement rural, M. Kobenan Kouassi ADJOUMANI, a indiqué que son pays est engagé dans la préservation de l'environnement à travers une agriculture moderne. Il s'est dit favorable à toutes les initiatives agricoles novatrices en matière de technique, de technologie et de recherche.

Quant au ministre des Ressources Animales et Halieutiques, il a axé son intervention sur l'autosuffisance en produits animaux et halieutiques de qualité, face aux défis de l'employabilité de la jeunesse. Tout en abordant les défis du secteur, il a aussi présenté la politique nationale de développement de l'élevage, de la pêche et de l'aquaculture, qui vise à relever le défi de la souveraineté alimentaire.



La conférence ministérielle a accueilli un grand monde.

La conférence ministérielle a enregistré la participation de plusieurs personnalités entre autres, la ministre-gouverneure du District des Lacs, Mme Raymonde Goudou COFFIE, l'Ambassadeur de la République de Côte d'Ivoire en France, M. Maurice Kacou BANDAMA, et des responsables de l'administration agricole ivoirienne.

Véritable tribune d'échanges et d'informations, le Salon International de l'Agriculture de Paris, ce sont aussi des concours, des dégustations, la découverte des spécialités de divers pays, sans compter de nombreuses animations.

L'édition 2023 a enregistré la participation de plusieurs producteurs, acteurs de la filière alimentaire, éleveurs, et plus de 4 000 animaux issus de 350 races (moutons, vaches, chèvres, boucs, brebis, lapins, poissons, porcs...).

Comme à chaque édition, le SIA a une égérie. Cette année, c'est Ovalie, une vache de race Salers, robuste et rustique, qui fut l'élue.

Notons que la 60^{ème} édition du SIA est prévue se tenir du 24 février au 04 mars 2024.

La délégation ivoirienne avait à sa tête le ministre d'Etat, M. Kobenan Kouassi ADJOUMANI, le ministre des Ressources Animales et Halieutiques, M. Sidi Tiémoko TOURÉ, et le ministre des Eaux et Forêts, M. Laurent TCHAGBA.

Naférima CISSÉ

focus

COMMENT LA DIGITALISATION PEUT-ELLE AIDER LES FEMMES À CONCILIER VIES PROFESSIONNELLE ET FAMILIALE

Comme il est de coutume, la date du 08 mars de chaque année est dédiée à la célébration de la Journée Internationale des Droits des Femmes, qui a pour but de réduire les inégalités entre les hommes et les femmes. Le moment opportun, entre autres, de réfléchir aux progrès accomplis, d'appeler au changement, et de célébrer les actes de courage et de détermination des femmes ordinaires qui ont joué un rôle extraordinaire dans l'histoire de leurs pays et du monde.

Le moins que l'on puisse dire est que le thème choisi pour cette année 2023, cadre avec l'ère du temps : « Pour un monde digital inclusif : innovation et technologies pour l'égalité des sexes ».

Il est associé au thème prioritaire de la 67^{ème} session de la Commission de la condition de la femme, à savoir : «L'innovation, le changement technologique et l'éducation à l'ère du numérique pour réaliser l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles».

Qui fait référence à l'autonomisation des femmes, à l'innovation, au changement technologique et à l'éducation à l'ère du numérique, ouvre une lucarne sur la vie professionnelle et la vie familiale des femmes, et sur comment la digitalisation peut aider à concilier ces vies.

ET SI NOUS REMONTIONS LE TEMPS

Les femmes étaient autrefois considérées comme des personnes vulnérables, passives et pauvres. En Côte d'Ivoire, l'entrée des femmes sur l'échiquier politique a été marquée par « la marche des femmes sur Grand-Bassam » en 1949, qui a précédé l'obtention du droit de voter et d'être élues en 1952. S'en sont suivies la création de la Ligue des femmes en 1954 ; la création de l'Association des Femmes Ivoiriennes (AFI) en 1963 après l'indépendance en 1960, et l'entrée de la Côte d'Ivoire à l'ONU ; et la nomination pour la première fois, de trois femmes députées en 1967.

1975, UNE DATE-CLÉ

1975 marque l'Année Internationale de la Femme décrétée par l'ONU, et qui a permis une évolution à l'échelle mondiale de la prise de conscience de l'intégration des femmes dans le processus du développement, pour un développement plus efficace et mieux organisé. La Côte d'Ivoire a suivi

le pas l'année suivante, en 1976, avec la création du ministère de la Condition de la Femme, qui initiera plusieurs projets en direction des femmes pour lutter contre la pauvreté et réduire les inégalités entre les sexes. Progressivement, la contribution des femmes au développement économique, alors plutôt méconnue, a été mise sous les feux des projecteurs, et a permis de rendre plus visible l'importance du travail productif des femmes ; de reconnaitre leur rôle fondamental dans le développement ; et d'affecter des ressources à



l'amélioration de la condition des femmes par des projets en leur faveur.

Si la problématique liée à l'exclusion des femmes du processus de développement, alors qu'elles sont à l'origine de 50% de la production et de la reproduction mondiale, était grandement résolue, une autre a vite fait de voir le jour. En effet, rappelez-vous, qualifiées de personnes vulnérables, passives et pauvres, les femmes ont été intégrées dans le développement, dans l'optique de réduire leur pauvreté. Cette approche anti-pauvreté était donc axée sur l'augmentation de leurs activités productives hors de leurs domiciles, tout en occultant l'aspect de la gestion familiale, une fois au sein du foyer. Cela a eu comme inconvénient, l'augmentation de la charge de travail de la femme, qui a rendu sa productivité difficile, car parallèlement, elle avait également à s'occuper de la gestion du foyer. Faisant ainsi face à une double charge, pour un rendement attendu, égal à celui de l'homme.

ET PENDANT CE TEMPS, LE MONDE POURSUIT SON ÉVOLUTION

Tandis que dans le courant des années 90, les femmes menaient âprement la lutte pour la reconnaissance de leurs droits, naissaient dans ce même laps de temps, les premières start-ups du digital, notamment les premières banques en ligne. Puis au tournant des années 2000, sont arrivés le développement à grande échelle d'internet, des réseaux sociaux, puis l'apparition du smartphone.

La « révolution numérique » ou « révolution digitale » est une expression qui désigne le bouleversement des sociétés, provoqué par l'essor des technologies numériques telles que l'informatique et le développement d'Internet. Cette mutation se traduit par la mise en réseau planétaire des individus grâce aux nouvelles formes de communication telles que le courriel, les réseaux sociaux, la messagerie instantanée, les blogs et autres sites web privés et publics, commerciaux ou non.



QUE FAIRE?

LA COVID ... CE MAL INESPÉRÉ

La crise sanitaire mondiale de la COVID 19 que le monde a traversé, a bouleversé tous les codes préalablement établis. Notre façon de travailler, de communiquer, de produire, de vendre, de consommer! L'instauration des mesures de confinement aux plans nationaux et internationaux, visant à freiner la première vague de l'épidémie, a eu une incidence directe sur l'augmentation du niveau de connectivité aussi bien des individus que des entreprises, et a permis un transfert de leurs activités génératrices de revenus, en ligne. En favorisant l'essor des activités économiques et sociales menées dans le cyberespace, la pandémie de COVID-19 a élevé les enjeux en termes d'accès à internet et de recours au numérique. Le digital est apparu comme une réelle bouffée d'oxygène.

QUAND LES FEMMES TIRENT PROFIT DE LA DIGITALISATION

Dans de bonnes conditions, les technologies numériques favoriser l'atteinte des cibles prévues dans les Objectifs de Développement Durable (ODD) de l'Agenda 2030 de l'ONU, en stimulant la croissance économique. Il s'agit en particulier de 02 sur les 17 ODD, à savoir le 4ème objectif : Une éducation de qualité. Il vise à assurer l'accès de tous, à une éducation de qualité, sur un pied d'égalité, et à promouvoir les possibilités d'apprentissage tout au long de la vie. Le second est le 5ème objectif : Égalité entre les sexes, qui vise à atteindre l'égalité des sexes et à autonomiser les femmes.

QU'ENTEND-ON PAR

• Égalité des sexes ou de genre ?

Une égalité est ce qui est uni, de même niveau, semblable en nature, en quantité, en qualité, en valeur. On peut parler d'égalités « quand une personne ou un groupe d'un sexe, détient des ressources, exerce des pratiques ou a accès à des biens et services socialement hiérarchisés au même titre que l'autre sexe ». L'égalité des sexes ou de genre est donc le principe selon lequel les femmes et les hommes doivent recevoir un traitement égal, et ne doivent pas être victimes de discriminations basées sur leur appartenance à l'un ou l'autre genre. Les inégalités de genre désignent quant à elles, les déséguilibres entre hommes et femmes en termes de réalisations. Elles sont mesurées par le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD), par l'Indice d'inégalités de genre (IIG), et tiennent compte de 03 aspects importants que sont la santé reproductive (mesurée par le taux de mortalité maternelle et le taux de fertilité des adolescentes) ; le statut économique (exprimé en participation au marché du travail et mesuré par le taux d'activité de la population active chez les femmes et les hommes âgés de 15 ans et plus) ; l'autonomisation (mesurée par la part de sièges parlementaires occupés par des femmes et la part de femmes et d'hommes adultes âgés de 25 ans et plus ayant atteint au moins un niveau d'éducation secondaire).

Les valeurs s'échelonnent de 0 (égalité parfaite) à 1 (inégalité totale). Plus la valeur de l'IIG est élevée, plus les disparités entre les femmes et les hommes sont importantes. En Côte d'Ivoire, cette valeur était de 0,6 en 2018 pour des prévisions tendant vers 0,3 d'ici à 2025.

• Autonomisation?

L'empowerment ou autonomisation, est l'octroi de davantage de pouvoir à des individus ou à des groupes, pour agir sur les conditions sociales, économiques, politiques ou écologiques auxquelles ils sont confrontés.

UNE VIE PROFESSIONNELLE ADAPTÉE AUX RÉALITÉS FAMILIALES

De nombreuses possibilités s'offrent aux femmes pour tirer profit du digital et concilier leurs vies professionnelle et familiale. En d'autres termes, comment être productives, garantir son autonomie financière tout en assurant son rôle de femme et de mère.

DE NOUVEAUX DÉBOUCHÉS

Les activités en ligne resteront élevées dans des domaines dans lesquels la pandémie de la Covid 19 a fait office de catalyseur, et où la dématérialisation prend tout son sens, tels que : la formation à distance/en ligne, le télétravail, le commerce électronique, les métiers du digital, la santé en ligne.

La formation à distance/en ligne

Rattraper le « retard » de l'autonomisation et de l'égalité de genre, passe obligatoirement pour les femmes, par la formation. L'avènement du digital facilite l'accès au savoir et à l'éducation grâce au e-learning, que devraient prioriser la gent féminine. Il s'agit d'une source exploitable de revenus, pour les femmes exerçant dans l'enseignement, ou pour toutes les femmes, dans la mesure où elles ont l'opportunité de rentabiliser leurs compétences, par la consultance en ligne.

Le Télétravail

Quand le télétravail est mis en place dans une entreprise (ou une administration) avec soin, il apporte beaucoup de bénéfices. Pour le salarié, le télétravail représente moins de déplacements domicile-travail et donc des économies de stress, de temps et d'argent gaspillés habituellement en trajets et en encombrements. Des économies qui peuvent être réinvesties en vue d'accroître ses sources de revenus. Il représente donc une reprise en main sur la gestion de son temps de travail, du temps personnel récupéré sur le temps consacré à gagner sa vie. Pour la femme, c'est une plus grande présence et du temps supplémentaire au profit de la gestion du foyer et de l'éducation des enfants.

Le commerce électronique

Nombreuses sont les femmes qui exercent le commerce de biens et/ou de services. Avec la digitalisation, l'e-commerce est une solution plus souple qu'une boutique physique. C'est

une solution pour écouler plus rapidement des marchandises avec moins d'argent investis. Plusieurs plateformes comme les réseaux et média sociaux, permettent d'entrer en contact dans un court laps de temps, avec un grand nombre de clients potentiels, et d'agrandir ainsi des portefeuilles client. Ce qui a pour incidence l'augmentation des revenus.

Les métiers du digital

Les métiers du digital sont en pleine expansion. Selon le collectif français Femmes@numérique, les femmes n'occupent pas plus de 30% des postes dans le digital. Et moins de 15% d'entre elles le font sur des fonctions à fortes responsabilités. En matière d'entreprenariat pur, la propension est encore plus faible puisque seulement 8% d'entre elles sont des fondateurs de startups. Alors que la digitalisation des entreprises est déjà bien amorcée, il est pertinent que les entreprises revoient dès à présent leur copie, la prochaine

décennie étant le moment idéal pour le faire. En effet, selon une étude de Pôle Emploi, 85% des emplois de 2030 n'existent pas encore a u j o u r d'h u i et ils seront p r e s q u e intégralement



tous liés, de près ou de loin, au digital.

L'occasion de réajuster la parité dans ce secteur et de comprendre en quoi les femmes constituent une opportunité dans ce domaine pour les entreprises.

Quelques métiers : Community Manager, Développeur web, Chef de projet web, Commercial web, Développeur mobile, Chargé de SEO, Chargé de communication digitale, Webdesigner, Chargé de SEM.

La santé en ligne : L'e-santé

La santé et les soins numériques désignent les outils et les services qui utilisent les technologies de l'information et de la communication (TIC) pour améliorer la prévention, le diagnostic, le traitement,

la surveillance et la gestion de problèmes liés à la santé et gérer les modes de vie ayant une incidence sur la santé. La santé et les soins numériques sont innovants et peuvent améliorer l'accès aux soins et leur qualité, et renforcer l'efficacité globale du secteur de la santé. L'Afrique compte 24% des malades dans le monde pour seulement 3% de l'effectif mondial des professionnels de santé. Aussi, on compte environ 145 000 médecins pour une population de 821 millions de personnes en Afrique subsaharienne. De plus, en 2025, le nombre d'utilisateurs de mobiles en Afrique subsaharienne devrait s'élever à 634 millions de personnes (selon l'Etude GSMA, « The mobile economy : sub-saharian Africa », 2018.

C'est pourquoi les développeurs africains s'emparent de l'e-santé pour suppléer aux lacunes sanitaires. Et les femmes développeurs, car des

talents dans ce domaine, il en existe sur notre continent, devraient saisir ces opportunités. Nous notons plusieurs exemples, dont l'application « Prévention Ebola » qui a été lancée en pleine épidémie pour informer les populaion sur le virus dans plusieurs langues locales ; l'application numérique « AfyaData », qui permet de signaler les épidémies et de les cartographier ; l'application « MedAfrica » qui permet de s'assurer de la disponibilité d'un produit en pharmacie ; et l'application « M-pedigree » qui identifie quant à elle les médicaments contrefaits.

Toutes ces solutions qui peuvent être élaborées par et pour des femmes, représentent des sources de revenus et contribuent à leur autonomisation.

DES DÉFIS SUBSISTENT

Le manque d'accès et de compétences

Les femmes en situation de pauvreté des pays en développement, luttent pour avoir un accès équitable à Internet et manquent souvent de compétences pour utiliser les outils numériques. De plus en plus d'emplois étant offerts en ligne, cette situation consolide les disparités salariales déjà importantes et signifie aussi que les femmes devront lutter pour bénéficier des possibilités d'emploi.

Le harcèlement en ligne

Plusieurs femmes, davantage que les hommes, sont victimes de « trolls » en ligne qui tentent de les humilier, de se moquer d'elles et de marginaliser leur voix. Pour cette raison, même si les femmes réussissent à surmonter les obstacles liés à l'accès limité à Internet et au manque de compétences et se retrouvent à être actives en ligne, elles sont souvent victimes de graves formes de harcèlement une fois qu'elles interagissent dans le cyberespace. La Côte d'Ivoire a pris des mesures pour réglementer le secteur de télécoms et des TIC et renforcer la sécurité. Entre autres dispositions, on peut relever la loi N°2013-450 de 2013 relative à la protection des données à caractère personnel, et la loi N° 2013-451 de 2013 relative à la lutte contre la cybercriminalité. Une étude portant sur 51 pays a révélé que 38% des femmes avaient personnellement été victimes de la violence en ligne.

La sous-représentation des femmes dans les domaines de l'informatique et du génie informatique

Les préjugés propres au secteur numérique sont aussi aggravés par l'absence de femmes dans les domaines qui façonnent et orientent la conception des technologies.

Les femmes doivent pleinement prendre conscience du rôle prépondérant qu'elles jouent dans le développement économique de nos nations. Aujourd'hui, à l'ère du digital, les femmes doivent s'assurer d'y contribuer et faire en sorte que les innovations technologiques soient également conçues en fonction de leurs besoins. En fournissant par exemple des renseignements sur l'amélioration de l'hygiène ou en offrant des modalités de travail souples pour lutter contre les préjugés ou le harcèlement.

Autant de pistes de solutions qui méritent d'être menées, le 08 mars et au-delà.

Céna RICHMOND. D

Sources: https://www.unwomen.org/fr/nouvelles/annonce/2022/12/journee-internationale-des-femmes-2023-pour-un-monde-digital-inclusif-innovation-et-technologies-pour-legalite-des-sexes

https://news.abidjan.net/articles/718553/innovations-technologiqueset-digitales-le-gouvernement-exhorte-les-femmes-a-lutilisation-desoutils-numeriques

https://jai-un-pote-dans-la.com/femme-digital-constat-perspectives-avenir/



LA DIRECTION DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES, DE LA STRATÉGIE ET DE LA PLANIFICATION

Immersion au sein de la DEESP

La Direction des Études Économiques, de la Stratégie et de la Planification (DEESP), dirigée par M. KOUADIO Kouassi Jules, a pour missions principales la conception et la définition des stratégies de développement du port d'Abidjan à travers la planification opérationnelle, la planification stratégique et le plan directeur. Cette entité est constituée de deux directions adjointes, quatre départements opérationnels que sont le Département Études Économiques et Financières (DEEF), le Département Stratégie et Planification (DSP), le Département Statistiques et Performances Portuaires, et le Département Facturation qui regroupent tous, seize (16) services opérationnels.

À travers les interviews accordées au premier responsable et à ses collaborateurs, découvrons ensemble la DEESP!

Serge KIMOU

M. KOUADIO Jules, Directeur de la DEESP:

« Notre mission principale est de concevoir et de définir des stratégies de développement du port »

Le Directeur des Études Économiques, de la Stratégie et de la Planification du Port Autonome d'Abidjan explique le fonctionnement de sa Direction, dans cet entretien.



Monsieur le Directeur, pouvez-vous nous présenter brièvement votre Direction ?

Je suis Ingénieur en travaux Publics de formation. Je dirige cette Direction depuis 2017.

La Direction des Études Économiques, de la Stratégie et de la Planification (DEESP) compte à ce jour cent vingt-quatre (124) agents. Elle a pour mission principale de concevoir et de définir des stratégies de développement du port d'Abidjan. Ceci prend en compte la planification opérationnelle, la planification stratégique et le plan directeur.

Nous avons pour tâche de définir la mise en œuvre de la politique tarifaire du PAA et la prévision des trafics et des recettes.

La DEESP assure aussi la réalisation et le suivi des enquêtes et études économiques, financières, conjoncturelles et prospectives.

Elle procède à la réalisation et au suivi d'études sur l'environnement concurrentiel du port d'Abidjan. L'élaboration et la gestion des statistiques commerciales et opérationnelles portuaires ainsi que la facturation des prestations réalisées par le Port Autonome d'Abidjan (PAA) relèvent de ses prérogatives.

Pour mener à bien ses différentes missions, le Directeur est assisté de deux (02) Directeurs adjoints. Il s'appuie sur quatre (04) Départements. À savoir le Département Facturation, le Département Statistiques et Performances Portuaires, le Département Stratégie et Planification et le Département Études Économiques et Financières.

La DEESP dispose de seize (16) services opérationnels.

Le port d'Abidjan dispose désormais d'un second terminal à conteneurs. En tenant compte de cette donne, quelles sont vos projections en termes de statistiques portuaires ?

Avec la mise en exploitation du deuxième terminal à conteneurs (TC2) en novembre dernier, le port d'Abidjan accroît sa capacité de traitement de conteneurs passant de 1 million de TEU / an auparavant, à 2,5 millions de TEU / an aujourd'hui.

L'année 2022 s'est achevée avec un trafic de 840 426 TEU, soit une croissance de 6,7% par rapport à 2021. En termes de prévisions, le trafic de TEU devrait franchir la barre du million dès sa première année d'exploitation. Exactement 1 286 670 TEU en 2023 dont 486 000 TEU selon le Plan Stratégique et conformément aux engagements sur le transbordement.

Le trafic global net 2022 du port d'Abidjan a enregistré une légère hausse. Quelles en sont les raisons et quelles sont vos prévisions pour cette année 2023 et les deux prochaines en ce qui ce trafic ?

Le trafic global net du port d'Abidjan s'est fixé à 28,7 millions de tonnes en 2022 (exactement 28 669 102), soit une croissance 1,3% par rapport à 2021.

Sur le plan international, d'une manière générale, les perspectives de croissance se sont dégradées pour toutes les économies en raison du conflit entre la Russie et l'Ukraine au moment où les effets liés à la pandémie de la Covid-19 étaient censés prendre fin.

Sur le plan national, l'économie continue d'être marquée par la persistance des pressions inflationnistes consécutives au conflit entre la Russie et l'Ukraine et à la pandémie de la Covid 19. Elle est également pénalisée par des difficultés d'approvisionnement en bétail et en produits maraichers du fait de la crise sécuritaire dans la sous-région.

Pour en venir aux prévisions de l'année, nos estimations donnent environ 30,2 millions de tonnes net (30 222 241 tonnes) pour le trafic global au terme de 2023.

Ce trafic devrait évoluer de 3% pendant les deux (2) années consécutives.

Les installations portuaires ont connu ces dernières années, d'importantes réhabilitations. Quelle place occupe le port d'Abidjan dans la sous-région ?

La compétitivité d'un port se mesure par plusieurs facteurs. Notamment, la qualité des infrastructures et superstructures, l'efficacité des opérations, la sûreté des installations et la sécurité des personnes et des biens, la célérité des procédures administratives et douanières, la qualité des voies de pré et post acheminement, les coûts de passage, etc.

Cela dit, on pourrait retenir ce qui suit : le port d'Abidjan a la plus grande superficie domaniale avec 1 154 ha devant le port de Lomé qui est à 1 043 ha.

Le port d'Abidjan a le plus grand nombre de terminaux spécialisés. Le port de Tema a le plus grand nombre de portiques de parc (38 RTG) devant les ports d'Abidjan (33 RTG) et de Lomé (31 RTG).

Le terminal à conteneurs de Lomé a le plus fort tirant d'eau avec 16,6 m. Suivent le TC2 d'Abidjan et le MPS2 de Tema avec 16 m de tirant d'eau.

Les terminaux de Tema ont une capacité de stockage de 4 700 000 EVP devant les terminaux à conteneurs de Lomé avec 3 300 000 EVP. Les terminaux d'Abidjan avec 2 500 000 de EVP viennent en 3^{ème} position.

Pour l'année 2021, en termes de trafic global, le port d'Abidjan est 1^{er} avec 28 Mt (28 313 869). Il est suivi du port de Lomé 25 Mt (25 386 138) et de Tema 22 Mt (22 529 615).

En ce qui concerne le transit, Abidjan est le 2ème port de transit pour le Burkina Faso et le Mali. Dakar est le 1er port de transit du Mali et Lomé est le 1er port de transit du Burkina Faso.

La concurrence portuaire dans la sous-région est pluridimensionnelle et beaucoup plus accentuée sur les corridors. Mais, le développement des différentes autoroutes sous-régionales pourrait changer la donne. Le PAA devra se préparer pour ce changement éventuel.

Le port d'Abidjan est longtemps demeuré le port naturel des pays de l'hinterland que sont le Mali, le Burkina Faso et le Niger. Mais aujourd'hui, les choses semblent avoir changé quelque peu. Que pourraient apporter les investissements réalisés au port en termes d'accroissement du trafic des pays de l'hinterland sur le corridor ivoirien ?

En effet, le port d'Abidjan a bénéficié pendant plusieurs années du statut de port de transit privilégié pour les pays de l'hinterland. Une position qui a été contrariée à cause d'une conjoncture économique défavorable dès 2010.

Le trafic de transit s'est fixé globalement à 3 millions de tonnes en 2022 (3 073 332 exactement) dont 77% pour le Burkina Faso et 23% pour le Mali. Le reste étant réparti entre le Niger et les autres pays côtiers.

La réalisation de tous les projets d'infrastructures au port d'Abidjan a accru significativement notre capacité d'accueil, offrant ainsi de plus amples opportunités aux opérateurs nationaux et à ceux de l'hinterland. De plus, plusieurs projets initiés par le Gouvernement concourront à améliorer la

mobilité dans le Grand Abidjan et à décongestionner la plate-forme portuaire. Il s'agit, entre autres de la réhabilitation du pont FHB, la construction du 4ème pont qui reliera les communes du Plateau et de Yopougon, l'aménagement de l'autoroute de contournement Y4, etc. Par ailleurs, le prolongement effectif de l'autoroute du nord jusqu'à Bouaké, offre un temps de voyage de plus en plus court aux camions de l'hinterland sur le corridor ivoirien.

Quelles sont les perspectives 2023?

Pour être synthétique, le port d'Abidjan offrira aux opérateurs de l'hinterland un transit time plus court et une croissance de leur trafic.

M. BATCHILY Ousmane, Directeur Adjoint en charge des Départements Statistiques et Performances Portuaires, et Stratégie et Planification

Je suis Ingénieur Statisticien Économiste de l'École Nationale de Statistique et d'Économie Appliquée. Je suis aussi un ancien des classes préparatoires commerciales de l'INP-HB (Institut National Polytechnique Félix Houphouët-Boigny).

J'occupe la fonction de Directeur Adjoint depuis plus de trois ans au sein de la DEESP et j'ai plus de dix ans d'ancienneté au PAA.

En plus de ma fonction de Directeur Adjoint, j'assure l'intérim de deux

départements. À savoir le Département Statistiques et Performances Portuaires et le Département Stratégie et Planification.

Dans l'exercice de ma fonction, je suis en charge de la production et de la diffusion des statistiques commerciales et opérationnelles, de la révision et du suivi-évaluation du barème des redevances portuaires, des études tarifaires, des études de compétitivité portuaire, de l'élaboration, du suivi-évaluation et de la révision du plan stratégique du PAA, de l'élaboration et du suivi du schéma directeur du port d'Abidjan, des études de planification et de prospectives, des prévisions de trafics et de recettes du PAA et de la coordination des activités de tous les départements.

D'un point de vue administratif et managérial, j'appuie le DEESP dans le management de la direction. Ma collaboration avec le DEESP se passe très bien dans une complémentarité afin d'atteindre les objectifs assignés à la direction par la Direction Générale.

Le style de management du DEESP repose principalement sur le principe de la délégation du travail aux collaborateurs. Il s'agit donc d'un management par délégation.

En tant que Directeur Adjoint, je laisserai le soin aux collaborateurs de s'exprimer sur l'ambiance de travail et de collaboration à la DEESP afin de ne pas être juge et partie. Néanmoins, en ce qui concerne l'ambiance de travail et de collaboration entre le directeur et moi, elle est bonne comme j'ai eu à l'indiquer tantôt.

Je souhaite une franche collaboration entre les agents de notre Direction et un plein succès à eux, d'un point de vue professionnel. Au niveau social, je leur souhaite un plein épanouissement aussi bien sur le lieu du travail que dans leurs familles respectives.

Pour les agents du PAA avec à leur tête le Directeur Général, à qui je voudrais dire un grand merci pour la confiance accordée à ma modeste personne, je souhaite un plein succès professionnel et social à tous pour que notre port continue à avancer dans sa quête d'être le hub port de la Côte Ouest Africaine. Qu'Allah bénisse le PAA et chacun d'entre nous!

Pour terminer, j'aimerais adresser mes félicitations à la DCMC pour cette belle initiative, hold on!





M. Sami PODA, Directeur Adjoint en charge de la facturation

La Direction des Études Économiques, de la Stratégie et de la Planification (DESP) est une direction transversale. Car elle touche à tout. Nous réalisons des études pour la rentabilité, et les études économiques des projets. Tous les grands projets de développement et d'aménagement du port dont certains sont, soit achevés, soit en cours d'exécution, sont en partie étudiés par la DEESP.

Lorsque l'on veut entreprendre un projet, il faut s'assurer que le projet soit rentable. Ce qui conduit à deux objectifs : la rentabilité économique

et la rentabilité financière.

La rentabilité économique renvoie à la question suivante : qu'est-ce que le projet apporte à la Côte d'Ivoire, au port d'Abidjan, et à tous ceux qui y interviennent ?

Quant à la rentabilité financière, c'est ce que gagne l'autorité portuaire d'Abidjan. Que gagne le Port Autonome d'Abidjan en termes de ressources, en mettant en œuvre ces projets ? Voilà les deux éléments sur lesquels nous travaillons avec le cabinet extérieur.

En général, nous travaillons avec le cabinet Excellium. Nous avons collaboré à plusieurs reprises avec ce cabinet. Nous avons même effectué des missions en France, mes collègues et moi, Messieurs BATCHILI Ousmane et KONAN Stéphane, pour travailler sur les projets.

Qui parle de planification parle, pour ce qui est du Port Autonome d'Abidjan, de schéma directeur. Le schéma directeur est global et prend en compte le plan stratégique, les plans quinquennaux, et les plans d'actions qui sont l'émanation du schéma directeur. Le plan d'actions étant ce qu'on exécute au quotidien pour pouvoir atteindre les objectifs visés. Il nous permet de réussir les objectifs à court, moyen et long terme.

À l'intérieur de ce plan, nous essayons de faire une subdivision qui va nous permettre de réussir le plan stratégique à court et à moyen terme. À ce niveau, ces éléments vont nous permettre de réaliser le schéma directeur qui est à long terme.

Le plan stratégique, peut être sujet à quinquennat. C'est-à-dire tous les cinq ans. Quand on n'a pas atteint l'objectif visé, il y a ce qu'on appelle l'actualisation, qui nous permet de revisiter le plan stratégique afin de comprendre ce qui n'a pas fonctionné, puis de trouver les solutions idoines.

Lorsqu'on élabore un plan, il y a ce qu'on appelle le PND (Plan National de Développement). Toutes les structures de la Côte d'Ivoire travaillent à l'intérieur de ce PND. Concernant le Port Autonome d'Abidjan, nous avons notre schéma directeur qui s'inscrit dans le PND mais qui nous permet d'aller vers notre vision. Et pour atteindre notre objectif, tous les trois ou cinq ans, nous essayons d'évaluer notre plan directeur pour voir s'il est conforme à notre vision. Il s'agit là, de l'objectif. On essaie donc de quantifier par des indicateurs pour s'assurer que nos actions permettront d'atteindre effectivement nos objectifs. C'est en cela que notre Direction à un rôle transversal.

L'autre partie, c'est le nerf de la guerre, l'argent, les bénéfices réalisés par l'entreprise.

Le Département Facturation dont nous avons la responsabilité, est chargé de facturer les prestations fournies par le PAA aux opérateurs économiques de la plateforme portuaire.

Nous mettons donc nos infrastructures à la disposition des opérateurs pour leur permettre d'effectuer leurs activités. En retour, ils paient des redevances et non des taxes. La taxe portuaire est globale et on y trouve toutes les entités. Mais la redevance, c'est ce que le port va percevoir en mettant à la disposition des opérateurs économiques, ses infrastructures, ses matériaux, ses bâtiments pour exploitation. Il y a une partie qui va sur la concession et une autre partie qui est gérée par le port. Mais la concession, il faut l'étudier, la quantifier. Car, une concession dont le coût n'est pas maîtrisé, conduit à des pertes. Le cahier des charges vient combler ce qu'on ne peut pas faire directement.

L'autre partie c'est la prestation elle-même. Nous avons plusieurs types de facturation. Ici, nous parlons de titre de transport, on ne parle pas de propriétaire de marchandises. Notre interlocuteur n'est ni le chargeur ni le transitaire. Mais ce sont l'armateur et le consignataire. Nous travaillons avec eux. C'est l'armateur qui transporte les marchandises. C'est lui qui nous transmet également la liste des

marchandises. Le titre de transport global chez nous, c'est le manifeste, qui décrit dans les moindres détails tout ce qui est débarqué ou embarqué au port d'Abidjan. Un manifeste est conçu par ce qu'on appelle les BL (Bon de Livraison). C'est l'ensemble des BL qui constitue le manifeste. Le BL peut être vraquier, c'est-à-dire homogène; par exemple le riz, le sel, le clinker, le zinc, etc.

Lorsque la marchandise est diverse et conteneurisée, alors on parle de EVP (Équivalent Vingt Pieds). On parle alors de conteneurs. Quand la marchandise est homogène, c'est plus facile à déterminer. Mais lorsqu'il s'agit de marchandises diverses, conteneurisées, tout se complique. Cela dit, on peut avoir dans un conteneur plusieurs types de marchandises. Dans un cas de marchandises diverses, le BL est constitué d'un ensemble de conteneurs.

Dans le système de facturation, on prend en compte la nature et le poids du produit.

Nous codifions tous les éléments contenus dans le conteneur. Ensuite, nous facturons toutes les marchandises en tonne. Nous transformons donc le manifeste en chiffre numéraire. En un mot, nous transformons tout ce qui nous parvient en argent.

KOFFI BONI ÉLI, Chef du Département Études économiques et financières.

Je suis économiste à la base. Je suis diplômé au programme Train for Trade de la CNUCED, (promotion 2019), spécialiste en gestion de projet, avec un master en audit et finances qui est en cours.

Au Département Études Économiques et Financières, nous réalisons toutes les études d'ordres économiques et financiers pour le PAA.

Le PAA s'est lancé dans un vaste programme de projets de développement

depuis 2012 pour rattraper le retard vis-à-vis des autres ports. Il est de bon aloi, après la détermination desdits projets, d'évaluer leur rentabilité, les matcher si déjà établis, ou d'en faire le suivi s'ils sont déjà entrés dans leur phase d'exploitation.

Aussi, nous réalisons toutes les études d'ordre conjoncturels, les enquêtes de satisfaction et toutes autres analyses.

C'est le lieu d'inviter les acteurs de la plateforme portuaire d'Abidjan et les agents du PAA à bien renseigner nos formulaires en ligne ou sur papier, afin d'améliorer les différentes prestations de l'autorité portuaire. Quand on veut que s'établisse un changement, il faut porter ses avis et suggestions sur les différents formulaires qui sont soumis, afin que la DEESP retienne les suggestions les plus pertinentes.

Il est important, voire impérieux, pour tout acteur du monde maritime et portuaire, de s'approprier les questionnaires pour les enquêtes de satisfaction que nous réalisons à l'initiative de l'autorité portuaire. Je puis vous affirmer que beaucoup de choses changent à travers les avis et recommandations recueillis lors des différentes enquêtes.

Nous faisons aussi de la veille maritime, portuaire, économique et financière. Tous les mois, nous produisons en interne (au sein de la DEESP) des magazines que sont MARIPORT et ÉCOFINANCES.

Au niveau du département, nous travaillons comme un cabinet. L'essentiel pour nous étant de contribuer au développement du PAA. Notre joie se trouve dans l'accomplissement d'un travail bien exécuté dans le délai. Notre leitmotiv « Faire chaque jour un peu plus et repartir tous les soirs avec la joie d'un travail bien réalisé. ».

Avec mes supérieurs hiérarchiques, j'entretiens de très bonnes relations.

Avec mes collaborateurs, ce n'est pas une relation de patron et de subalternes ... non ! C'est une relation de collaboration franche basée sur l'entraide. Nous travaillons en équipe et toute proposition est la bienvenue. Toutes nos productions sont d'ordre participatif.



J'invite tous les agents du PAA, tous les acteurs de la plateforme portuaire, du balayeur aux différents directeurs, à exécuter leur tâche quotidienne avec zèle et amour. Et de repartir tous les soirs avec la joie d'un travail bien accompli. Personne ne devrait minimiser la tâche qui lui est confiée. Imaginons qu'un agent de liaison, qui doit déposer un courrier de la Présidence de la République invitant le PAA à participer à une réunion stratégique, ne trouve aucun intérêt à le faire dans le délai imparti. Ledit courrier étant déposé deux jours plus tard, après la tenue urgente de la réunion. Chacun doit prendre son travail au sérieux. Il n'existe pas de petit travail, mais de petits esprits. Et comme le dit Saint Antoine d'Exupéry : « Être un homme, c'est sentir, en posant une pierre, que l'on contribue à bâtir le monde. ».

Puisse Dieu nous donner sa paix, bénir la Côte d'Ivoire, le port d'Abidjan et le Port Autonome d'Abidjan.



PLO Christian, Chef du Service Études financières

Je suis économiste chargé d'Études à la DEESP.

Ayant une double formation en économie et en finance, j'occupe depuis cinq (05) ans la responsabilité de Chef de Service Études Financières à la Direction des Études Économiques, de la Stratégie et de la Planification (DEESP).

Ma « principale » mission est donc d'évaluer la rentabilité financière de tous les projets initiés par l'autorité portuaire. Je dis « principale », car l'esprit qui prévaut au sein de notre direction est le travail d'équipe, « team work » comme se plait à le dire notre directeur M. KOUADIO Jules. Partant de cela, les agents de la DEESP avec cet état d'esprit, ne travaillent pas

en vase clos. Je contribue également à la réalisation de toutes les études économiques. À savoir, les études d'opportunité, de compétitivité, les enquêtes de satisfaction, etc.

Pour ma part, le charme de la DEESP réside dans la grande transversalité de nos travaux. Nous travaillons beaucoup avec les autres directions dans le cadre des études de rentabilité financière, des enquêtes de satisfaction, de plan stratégique, etc. Cela nous permet d'avoir une vue panoramique de l'activité des ports et des corridors.

Notre direction est bien structurée en termes hiérarchiques. Nous avons d'excellents rapports avec nos supérieurs. Les portes sont « ouvertes », l'esprit d'équipe est prôné et chaque agent bénéficie d'opportunités pour faire montre de son savoir et de son savoir-faire.

En accord parfait avec les valeurs du PAA, R.A.C.E (Rigueur Appartenance Communication et Excellence), l'ambiance de travail est portée sur la recherche de l'Excellence. Ce « mindset » incite les agents à faire davantage preuve d'efficacité dans l'accomplissement des différents travaux.

Jacques Attali, dans son ouvrage « Histoires de la mer », a dit et je cite : « Le pouvoir réel, économique, politique, social et culturel, appartient encore, pour l'essentiel, à ceux qui savent maîtriser la mer et les ports ».

À l'heure où le port d'Abidjan entre dans une nouvelle ère avec la réalisation de plusieurs projets structurants dont le point d'orgue fut l'inauguration du TC2 le 02 décembre dernier, je salue le leadership et le pragmatisme du Directeur Général du PAA, M. HIEN SIÉ.

À l'ensemble du personnel du PAA, je souhaite beaucoup d'ardeur à la tâche. Que les agents priorisent l'auto-formation continue car elle accroît leurs compétences face aux exigences de l'entreprise. Je souhaite à tous un plein épanouissement professionnel.

Mme Maryline TAMANÉ, Chef du Service Contrôle Qualité et Exhaustivité des Statistiques

J'ai intégré le PAA en avril 2008, en tant qu'Assistante au département Contrôle de Gestion de la Direction Financière et Comptable (DFC), avant d'être promue en 2017, au poste de Chef du Service Contrôle Qualité et Exhaustivité des Statistiques, au sein de la Direction des Études Économiques, de la Stratégie et de la Planification (DEESP).

À ce poste, j'ai pour mission de vérifier l'exactitude des données saisies par le département facturation, dans le Système d'Information Portuaire (SIP). Ces données serviront à élaborer les états statistiques.

Je veille à la fiabilité et à l'exhaustivité des bases de données statistiques par le rapprochement des différentes sources de données que sont les time-sheets, les manifestes, les fiches conteneurs, les données d'Abidjan Terminal, etc.

Je mets à disposition les fichiers de bases statistiques validées dans les délais prescrits et je gère les archives statistiques.

Toutes ces actions se déroulent au mieux grâce à une franche et bonne collaboration avec non seulement les agents de la DEESP, mais également avec les travailleurs des autres directions du PAA.



M. ALLEYROUX Abdel Khalil, Chef du Service Performances Portuaires au Département Statistiques et Performances Portuaires

Le service que je pilote est chargé de produire et d'analyser les indicateurs de performance. Ces statistiques opérationnelles permettent d'évaluer le niveau d'exploitation des infrastructures, des superstructures et des équipements utilisés lors du passage des marchandises et des navires. Ils permettent de suivre la fluidité du passage portuaire sous douane et d'apprécier le niveau de compétitivité du port d'Abidjan.



Concrètement, les missions de ce service consistent à collecter et à contrôler l'exhaustivité de toutes les données opérationnelles en vue de produire tous les indicateurs de performance. À savoir, le temps d'attente des navires, les taux d'occupation, les séjours des navires, les séjours des marchandises dans les magasins et sur les terre-pleins sous douane, les cadences de manutention, les taux de disponibilité et de panne des équipements, etc.

J'ai en charge le traitement et la codification des données recueillies en vue d'en faire des éléments de base pour l'élaboration des statistiques opérationnelles.

Je veille à la production des états statistiques conformes aux modèles reconnus tels que le modèle CNUCED relatif aux indicateurs de performance.

J'assure l'analyse des tendances et leur justification par la collecte sur le terrain des informations nécessaires.

Ce service contribue aussi à l'amélioration des performances portuaires par l'analyse, la mise en relief des tendances et des recommandations d'actions de progrès, ainsi que l'actualisation des fichiers relatifs aux opérateurs portuaires.

Il règne une excellente entente et une bonne collaboration au sein de la direction. Nous mettons du prix à maintenir cette harmonieuse ambiance de travail.



MIle BEAULOUP Alice, Secrétaire du Directeur Adjoint en charge des Départements Statistiques et Performances Portuaires, et Stratégie et Planification

Je suis titulaire d'un DSS, assistante de direction bilingue. Je suis auteure de deux (02) romans.

Je profite de cette lucarne pour féliciter tout d'abord la DCMC pour cette belle initiative car cette rubrique permet de faire connaître les activités des agents du PAA.

Je suis en fonction au PAA depuis 2010 où j'exerce la profession de secrétaire. Depuis mars 2020, je suis la secrétaire de M. BATCHILY Ousmane, directeur adjoint en charge des Départements Statistiques et Performances Portuaires, et Stratégie et Planification.

Mon travail consiste à assister le Directeur Adjoint en le déchargeant de toutes les tâches administratives telles que l'accueil physique et téléphonique de ses visiteurs, l'enregistrement des courriers « arrivée » et leur diffusion selon ses instructions.

le me charge de la rédaction des courriers sur ses orientations.

Font partie de mes charges, l'archivage physique et électronique, le suivi des courriers pour un traitement dans les délais impartis et la gestion de l'agenda du directeur adjoint.

Sur le plan technique, je fais la relecture des rapports confiés au DA et j'assure leur diffusion électronique.

Monsieur BATCHILY, est un homme de rigueur qui déteste la procrastination. Nous travaillons en tandem, dans une ambiance conviviale et avons une bonne collaboration.



M. Aboubakar COULIBALY, Chauffeur à la DEESP

J'exerce le métier de chauffeur au PAA depuis 1995 à l'ex-DEEP-DEV devenue DEESP depuis 2019.

Aujourd'hui je suis le chauffeur du DEESP. Ma fonction consiste à assurer tous les déplacements du Directeur (réunions, missions, etc.). J'effectue toutes les courses à sa demande. Je veille également au bon état du véhicule, à sa propreté et à son entretien.

Pour ce qui est de la collaboration avec le DEESP, je dirai que l'entente est parfaite. Nous travaillons dans le respect mutuel et dans une très bonne ambiance.

Le DEESP a su créer un climat de confiance dans sa direction. Nous y sommes plus que des collègues, nous sommes une famille.

Interviews réalisées par Jérôme Sansan



JEU MOTS CACHÉS

D	I	s	Р	Α	Т	С	Н	Е	U	R	Т	В	С
ı	С	Р	О	U	s	s	Е	U	R	Α	Т	М	0
R	Р	0	W	Υ	А	S	Р	0	0	L	Α	Z	N
E	R	٧	N	х	I	S	U	С	В	Α	В	s	N
G	Υ	С	R	s	R	К	0	Е	F	Υ	W	R	А
٧	Q	Н	G	Q	I	В	U	s	Z	Р	N	К	ı
G	Q	G	К	J	J	G	F	U	Т	М	W	R	s
R	U	Q	Т	s	А	U	N	I	U	G	Α	L	s
0	I	Т	Е	D	Υ	В	Х	А	R	G	Х	х	Е
U	L	D	D	F	R	Е	Т	W	Т	F	В	I	М
Р	L	L	D	U	I	К	Е	А	F	Α	I	I	Е
Α	Е	Υ	U	Х	I	J	U	U	F	I	I	Н	N
G	I	N	Т	Е	R	L	I	N	ı	N	G	R	Т
Е	Н	х	С	L	J	Р	К	Α	٧	Р	Р	٧	Е

Connaissement Consignataire

Dispatcheur Fret
Groupage Interlining
Pool Pousseur
Quille Suezmax

DÉFINITIONS DES MOTS CACHÉS

Connaissement : Titre représentant la propriété de la marchandise confiée par le Chargeur à un Armateur. Le connaissement est établi par l'armateur et il permet au destinataire de réclamer la marchandise auprès de l'armateur. (En anglais B/L : Bill of Lading).

Dispatcheur : Le dispatcheur est un organisateur de transports. Il organise, supervise et contrôle l'acheminement en amont (ramassage) et la livraison des marchandises. Après réception de l'ordre de l'expéditeur (destinations, délais de livraison, distances, conditions de circulation, tonnages, valeur du fret, sécurité, coûts, etc.), il opte pour le matériel de transport le plus adapté et transmet ses propositions à l'expéditeur. Le dispatcheur est aussi un négociateur, il tient compte de tous les paramètres financiers de l'opération pour dégager une rentabilité suffisante pour le transporteur. En tant que planificateur, il distribue le travail de ramassage/acheminement aux conducteurs. Il supervise ou établit lui-même les documents administratifs, sur papier ou sur ordinateur, liés à l'opération (numéro de la commande, coordonnées du conducteur, itinéraire, désignation du matériel de transport). Enfin, il contrôle le suivi de l'opération.

Groupage : Le terme groupage est utilisé lorsque la marchandise de l'expéditeur est regroupée avec d'autres marchandises pour compléter le chargement d'un conteneur pour la même destination. Il existe deux types de groupages : le groupage d'armement (réalisé par la compagnie maritime) et le groupage de transitaire (réalisé par le prestataire).

Pool : Accord entre armateurs membres d'une conférence maritime, qui se concrétise par la mise en commun et le partage, suivant des quotas convenus, du matériel de transport et/ou des cargaisons et/ou des résultats d'exploitation.

Quille : La quille est comme une lame plate, fixée au fond d'un voilier, qui s'enfonce dans l'eau. Elle sert à deux choses : elle prévient que le bateau soit soufflé vers le côté par le vent, et elle sert de ballast pour que le bateau demeure bien droit.

Consignataire : Il représente l'armateur dans un port pour la gestion du navire en tant qu'équipement. Avant l'arrivée, il aide à la préparation de l'escale grâce à sa connaissance du pays, du port et des divers intervenants disponibles sur place. Il avertit le capitaine des différentes règles auxquelles il doit prêter attention, et agit en qualité d'intermédiaire. De plus, c'est lui qui informe l'ensemble des intervenants portuaires de l'arrivée du navire. À l'arrivée, il gère la vie du navire dans le port : matériels, vivres, carburant, équipage, etc. Le consignataire de navires aide le capitaine à remplir les différents formulaires administratifs locaux. Il prépare les transports du personnel, fournit des attestations afin de permettre des relèves de l'équipage.

Fret: Frais de transport des marchandises par navire, avion, camion ou chemin de fer.

Interlining : Mise en correspondance de grandes lignes maritimes, transbordement de conteneurs entre gros navires.

Pousseur : Bateau possédant sa propre unité de propulsion, destiné et équipé pour pousser les navires, mais ne transportant pas de cargaisons en son sein.

Suezmax : Navire dont les caractéristiques de tirant d'eau à pleine charge sont compatibles avec la profondeur du canal de Suez (environ 150 000 TPL).



UN HUB PORT EN AFRIQUE



