

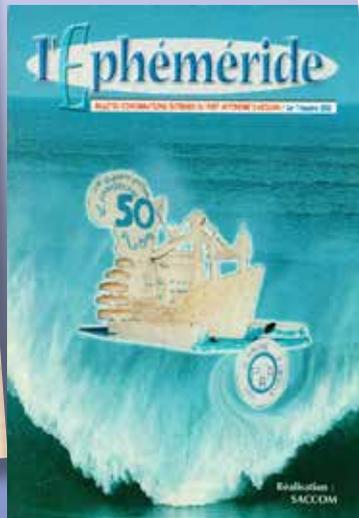
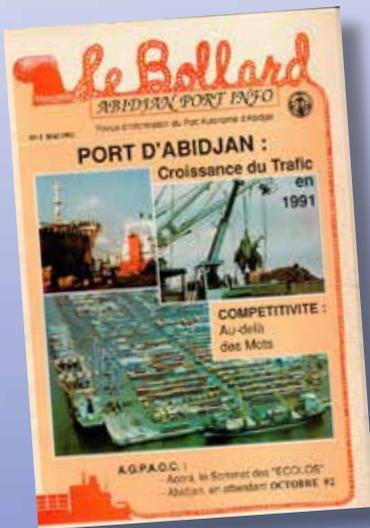


Une Référence Internationale

PAA-Infos

MAGAZINE

CÉLÉBRATION : n° 100 !





Depuis 1995
*Pour un trafic portuaire
fluide et florissant !*



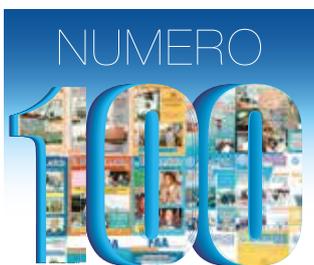
CRÉER UNE COHÉSION
ENTRE LES DIFFÉRENTS
ACTEURS PORTUAIRES

MENER DES ACTIONS
COMMERCIALES COMMUNES

AMÉLIORER L'IMAGE
DU PORT D'ABIDJAN

FAIRE DU PORT D'ABIDJAN
UN OUTIL D'INTÉGRATION
RÉGIONALE

sommaire



| | |
|--|------|
| Éditorial | p.03 |
| Le mot du directeur de rédaction | p.05 |
| Célébration | |
| Du Bollard au PAA-Infos Magazine | p.08 |
| Interview | p.12 |
| La parole à... | p.18 |
| Dossiers | |
| Le Port d'Abidjan d'hier à aujourd'hui | p.30 |
| Les 3 générations de port | p.38 |
| Un port tourné vers le futur | p.46 |
| Le management par la qualité | p.52 |
| Un dynamisme signé Hien Y. SIE | p.56 |
| Lexique maritime et portuaire | p.62 |

PAA-Infos MAGAZINE

Publication trimestrielle
d'informations du Port
Autonome d'Abidjan

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

DIRECTEUR DE PUBLICATION
Hien SIE,
Directeur Général du PAA

DIRECTEUR DE RÉDACTION
OKOU Coulibaly D. GON
Directeur de l'Administration,
de la Coopération Internationale
et des Relations Publiques

RÉDACTEUR EN CHEF
Alexis GUIE
Chef du Département
Communication

SECRÉTAIRE DE RÉDACTION
Clarisse K. TRAORE

RÉDACTEURS
Serge KIMOUM, Armand AHOURE,
Fathime DIENEPO, Jérôme
SANSAN,
Céna RICHMOND-DIA,

PHOTOGRAPHIE
Anicet ADJOBI, Estelle MOHY,
Souleymane COULIBALY

PUBLICITÉ
AFRIQUE MEDIAS CÔTE D'IVOIRE

CORRECTION
ALAKAGNI Hala

CONCEPTION ET RÉALISATION
TRC

IMPRESSION
Chevillon Imprimeur



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



Une Référence Internationale



Performance - Expertise - Sécurité

Site web : www.portabidjan.ci • Email : info@paa.ci





PAA-Infos Magazine fête son 100^e numéro !

L'année 2015 a marqué de façon substantielle notre engagement à devenir le port leader de la Côte Atlantique d'Afrique.

L'institution continue sa marche vers la modernisation et le développement en cette année 2016. Les grands chantiers d'infrastructures se poursuivent.

Les plus importants que sont la construction d'un deuxième terminal à conteneurs (TC2) et l'élargissement/approfondissement du canal de Vridi tiennent une place stratégique dans le Plan National de Développement (PND) 2012-2015 mis en route par le Chef de l'Etat. De par l'importance du financement de 560 milliards de F CFA, ces projets constituent les plus gros du premier mandat du Président Alassane Ouattara.

Ces deux infrastructures, une fois réalisées, permettront non seulement de renforcer la position du port d'Abidjan en tant que leader incontournable sur la côte ouest de l'Afrique mais aussi contribueront à soutenir la croissance de l'économie ivoirienne.

La preuve que le port d'Abidjan entend demeurer incisif dans sa vocation d'accompagner la Côte d'Ivoire sur le chemin du développement, c'est le nouveau môle du port de pêche, achevé en septembre 2015 et qui est totalement fonctionnel. De bonnes perspectives de modernisation de notre outil commun se présentent encore à nous, au regard des acquis, même s'il reste encore d'importants projets structurants à exécuter.

Bien qu'engagé dans ses projets de développement, le Port Autonome d'Abidjan demeure un port soucieux de son environnement. L'approche développement durable au sein de notre entreprise occupe désormais une place de choix. Elle est intégrée dans tous les processus et projets, en concertation avec les

maîtres d'ouvrage et les parties intéressées.

Cet engagement nous a valu récemment d'être déclarés éligibles au niveau 2 de la norme environnementale ISO 14001 version 2004 par l'organisme International de certification AFAQ-AFNOR.

Au titre des autres performances enregistrées, l'agence de notation financière Bloomfield Investment nous a accordé la note «A» à long terme avec perspective stable en 2015, et «A+» à long terme avec perspective stable en 2016. Des gages de crédibilité financière qui sont des atouts supplémentaires pour la poursuite des investissements.

C'est dans cette belle conjoncture que notre journal, le « PAA Infos Magazine » fête son 100^e numéro. Que de chemin parcouru depuis sa création !

En effet, il y a un peu plus de 10 ans, en 2006, qu'a été publié le premier numéro de ce magazine d'informations destiné à l'ensemble du personnel de l'entreprise, aux administrations publiques, parapubliques, ainsi qu'aux institutions.» À l'occasion de la célébration, j'adresse mes vives félicitations et mes sincères encouragements à tous les acteurs qui inlassablement travaillent à la production de ce magazine.

Bonne lecture à toutes et à tous !



Hien Y. SIÉ
Directeur Général

CDCI *Gros & Détail*

COMPAGNIE DE DISTRIBUTION DE CÔTE D'IVOIRE
L'expérience fait la différence



Des magasins moins chers
toujours plus proches de vous.



CDCI
Compagnie de Distribution de Côte d'Ivoire
S.A. au capital de 2 063 000 000 Fcfa
01 BP 1271 • Abidjan 01
Tél. : +225 21 24 01 51 / 21 24 26 82 • Fax : +225 21 24 27 51
www.cdci.ci

- 22 Magasins CDCI GROS
- 55 Magasins CDCI DEMI GROS
- 50 Magasins CDCI DÉTAILS King Cash
- 3 Magasins LEADER PRICE by CDCI

IMPRESSION NUMERIQUE **DIGIPRINT** NUMERIQUE

- IMPRESSIION NUMERIQUE
- VERNIS SELECTIF 3D
- INFOGRAPHIE

Quand l'Imprimerie devient un Art...

GAMME DE PRESTATIONS

- Banners
- Bâches - Billboard
- Roll-up (Kakemono)
- Flyers
- Stand Parapluie
- Fiches produits
- Dépliants
- Cartes de visite
- Carte d'invitation
- Cartons de correspondance
- Brochures - Catalogues
- Livrets - Affiches
- Etiquettes adhésives
- Rapport d'activités ...

NOS REALISATIONS

Tee-shirts / Polos / Casquettes



Plaquettes commerciales



Banderoles



Stand Parapluie



Brochures / Rapport d'Activités



Kakemonos



NOTRE PARC MACHINES



Cocody 2 Plateaux - Abidjan - RCI,
Rue des Jardins - face Station Corlay
Tél : 22 41 13 77 - Fax : 22 41 14 49
Cel : 41 57 46 72 / 09 30 09 50
email : infos@digiprintnumerique.com
www.digiprintnumerique.com

le mot du directeur de rédaction



Le magazine d'informations du Port Autonome d'Abidjan est aujourd'hui à son 100e numéro. Cette belle occasion nous permet de faire le point sur l'évolution de ce support et sa projection dans l'avenir.

Succédant alors au « PAA INFOS FLASH » dont le contenu et la mise en forme ne correspondaient plus aux attentes des lecteurs, le PAA Infos Magazine avait pour objectif de répondre à ces nouvelles exigences : un format de type magazine, une parution régulière, davantage de photographies, des informations pratiques, mais aussi des dossiers de fond. Quatre-vingt-dix-neuf numéros plus tard, le « PAA Infos Magazine » reste une source d'informations particulièrement attendue et appréciée par ses divers publics.

Le moment est venu de rendre hommage aux directeurs de publication qui se sont succédé à la tête de ce magazine, à toute l'équipe de rédaction et à chacune des personnes qui ont apporté leur contribution à cette belle œuvre. Je profite, par ailleurs, de ces lignes, pour également remercier les partenaires externes et les annonceurs, qui nous accompagnent pour la plupart depuis de nombreuses années.

Ce numéro 100, numéro anniversaire et spécial, sera pour nous l'occasion de présenter les vastes projets de développement de notre port, engagé inexorablement vers la modernisation de ses infrastructures. Vous trouverez également en dossier central, l'historique de ce port leader. D'autres dossiers sur l'historique du magazine, sur les différentes certifications du PAA avec un point d'honneur sur la certification environnementale, y sont également développés.

À partir de ce numéro spécial, nous entendons apporter à ce support, un nouveau souffle et encore plus d'attrait en proposant un nouveau design avec une impression sur du papier recyclé, une mise en page innovante, un enrichissement des rubriques avec la mise en place d'un réseau de correspondants et la mise en ligne d'une version électronique.

Porté par une équipe volontaire, le « PAA Infos Magazine » ne serait rien sans votre confiance, votre soutien et votre fidélité. Trois motifs pour vous remercier et préparer dès demain, le n° 101.



Mme OKOU COULIBALY D. GON



OFFICE IVOIRIEN DES CHARGEURS

*«Plus de 40 ans au service
des Opérateurs Economiques»*

ASSISTANCE TECHNIQUE ET LOGISTIQUE

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

DIRECTION GÉNÉRALE

Rue Le Havre, Zone Portuaire (face aux Grands Moulins d'Abidjan) - 01 B.P. 3709 ABIDJAN 01

Tél. : (225) 21 25 99 33 / 21 25 27 21 • Fax : (225) 21 25 27 20

Site web : www.oic.ci - E-mail : info@oic.ci

**Une solide expérience au service des Chargeurs
et des Opérateurs de la Chaîne des Transports**

célébration

Du Bollard au PAA-Infos Magazine p.08

Interview p.12

La parole à... p.18



Une Référence Internationale

Du Bollard au PAA-Infos

Chères lectrices, chers lecteurs, vous tenez entre vos mains un numéro spécial, le 100e numéro du PAA-Infos Magazine, le trimestriel d'information du Port Autonome

Le premier support d'information, le Bollard, naît en 1989

d'Abidjan. Retour sur une aventure qui nous permet de retracer plus d'une vingtaine d'années d'évolution du journal d'entreprise du PAA.

Il y avait au départ "LE BOLLARD", premier support interne du PAA dans les années 1989. Il y a aujourd'hui le "PAA-Infos Magazine" dont vous découvrez le 100e exemplaire et qui a vu le jour en 2005.

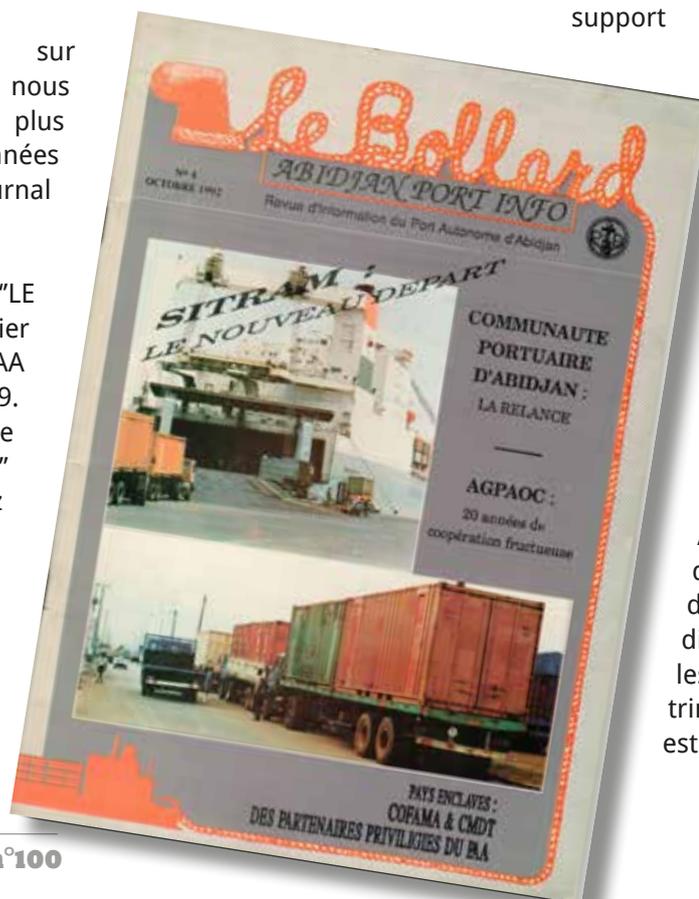
De fait, dans les années 80, le PAA affirmait déjà sa

volonté d'informer son personnel en publiant un journal interne. Ainsi naît en 1989 son premier support d'information "LE BOLLARD".

En 1990 pour marquer l'avènement du 40e anniversaire du PAA, un nouveau design de ce magazine, premier trimestriel du PAA, est proposé. La dénomination bollard (bitte d'amarrage, élément fixe situé sur le quai pour amarrer un bateau dans les ports) donnée à ce support était un symbole fort qui appelait à l'unité des agents du PAA à affirmer leur appartenance à l'entreprise. Ce support se voulait le point d'ancrage pour disposer des informations sur le PAA, mais offrait aussi la possibilité à la communauté portuaire qui ne disposait pas d'un support de communication,

de fournir les informations concernant ses activités. Ce support ne bénéficiait pas d'un plan de financement budgétisé mais s'autofinçait à travers les insertions publicitaires.

Au bout de près d'une décennie de parution, vu les difficultés à intéresser les annonceurs, de trimestriel, ce support est passé à semestriel



Le Bollard

ABIDJAN, PORT INFO

PORT D'ABIDJAN : Croissance du Trafic en 1991

COMPETITIVITE : Au delà des Mots

A.G.P.A.O.C. : Accra, le Sommet des "ECOLOS" - Abidjan, en attendant OCTOBRE '92

LE BOLLARD

Port Autonome d'Abidjan : Une nouvelle équipe pour de nouveaux challenges

L'AMICI se positionne

La Douane Ivoirienne à l'orée du 3^e millénaire

L'Ephéméride

Communauté Portuaire : Sur le chemin de la normalisation des relations économiques et Commerciales !

Secrétaires :

| | |
|--|---|
| Président | 1 |
| Vice-président | 1 |
| Trésorier | 1 |
| Secrétaire Général | 1 |
| Secrétaire Adjoint | 1 |
| Secrétaire de la Presse | 1 |
| Secrétaire des Relations Extérieures | 1 |
| Secrétaire des Relations Intérieures | 1 |
| Secrétaire des Relations Sociales | 1 |
| Secrétaire des Relations Culturelles | 1 |
| Secrétaire des Relations Sportives | 1 |
| Secrétaire des Relations Artistiques | 1 |
| Secrétaire des Relations Scientifiques | 1 |
| Secrétaire des Relations Technologiques | 1 |
| Secrétaire des Relations Environnementales | 1 |
| Secrétaire des Relations Éducatives | 1 |
| Secrétaire des Relations Médicales | 1 |
| Secrétaire des Relations Religieuses | 1 |
| Secrétaire des Relations Politiques | 1 |
| Secrétaire des Relations Juridiques | 1 |
| Secrétaire des Relations Linguistiques | 1 |
| Secrétaire des Relations Historiques | 1 |
| Secrétaire des Relations Géographiques | 1 |
| Secrétaire des Relations Démographiques | 1 |
| Secrétaire des Relations Économiques | 1 |
| Secrétaire des Relations Commerciales | 1 |
| Secrétaire des Relations Industrielles | 1 |
| Secrétaire des Relations Agricoles | 1 |
| Secrétaire des Relations Pêcheries | 1 |
| Secrétaire des Relations Forestières | 1 |
| Secrétaire des Relations Minières | 1 |
| Secrétaire des Relations Énergétiques | 1 |
| Secrétaire des Relations Aéronautiques | 1 |
| Secrétaire des Relations Spatiales | 1 |
| Secrétaire des Relations Médicales | 1 |
| Secrétaire des Relations Dentaires | 1 |
| Secrétaire des Relations Pharmaceutiques | 1 |
| Secrétaire des Relations Vétérinaires | 1 |
| Secrétaire des Relations Zoologiques | 1 |
| Secrétaire des Relations Botaniques | 1 |
| Secrétaire des Relations Géologiques | 1 |
| Secrétaire des Relations Géographiques | 1 |
| Secrétaire des Relations Démographiques | 1 |
| Secrétaire des Relations Économiques | 1 |
| Secrétaire des Relations Commerciales | 1 |
| Secrétaire des Relations Industrielles | 1 |
| Secrétaire des Relations Agricoles | 1 |
| Secrétaire des Relations Pêcheries | 1 |
| Secrétaire des Relations Forestières | 1 |
| Secrétaire des Relations Minières | 1 |
| Secrétaire des Relations Énergétiques | 1 |
| Secrétaire des Relations Aéronautiques | 1 |
| Secrétaire des Relations Spatiales | 1 |

L'Ephéméride

LE PORT D'ABIDJAN UN PORT SÛR ET FREQUENTABLE !

PAA-INFOS FLASH

L'événement

Chasse-Croisettes

Vie dans l'entreprise

SOCIAL

PAA-INFOS Flash

L'ÉVENEMENT

CRÈME-CROÛTE

PAA-INFOS Magazine

BILAN A MI-PARCOURS DE L'ANNEE 2005

Élection d'une nouvelle Présidente de l'Association des Femmes

PAA-INFOS Magazine

Le Président Sogahé : « Le Port, un outil de travail irremplaçable »

Le Port de Bouen visite le PAA

Le trafic résiste à la crise

Les mamans honorées

PAA-INFOS Magazine

Fluidité routière

Le Premier ministre apporte son soutien au PAA

PAA-INFOS Magazine

Intégration économique et sociale

Le PAA triomphe à Libreville

Entrepôt du Mali

Pose de la première pierre de l'extension

PAA-INFOS Magazine

FERROUTAGE : REDUIRE LE TRANSIT-TIME ENTRE ABIDJAN ET NIAMEY

Le FMI et la Banque Mondiale au PAA

L'ambassadeur de France au PAA

PAA-INFOS Magazine

NOUVELLES ORIENTATIONS DU PAA POUR ACCROÎTRE LE TRAFIC

1^{re} Édition du SITRAO

2^e Édition du "tournoi international de tennis du PAA"

PAA Infos MAGAZINE

LE PORT D'ABIDJAN REVIT

PAA Infos MAGAZINE

PORT AUTONOME D'ABIDJAN ENFIN UN CONSEIL D'ADMINISTRATION !

Le retour à la normalité, après 7 ans.

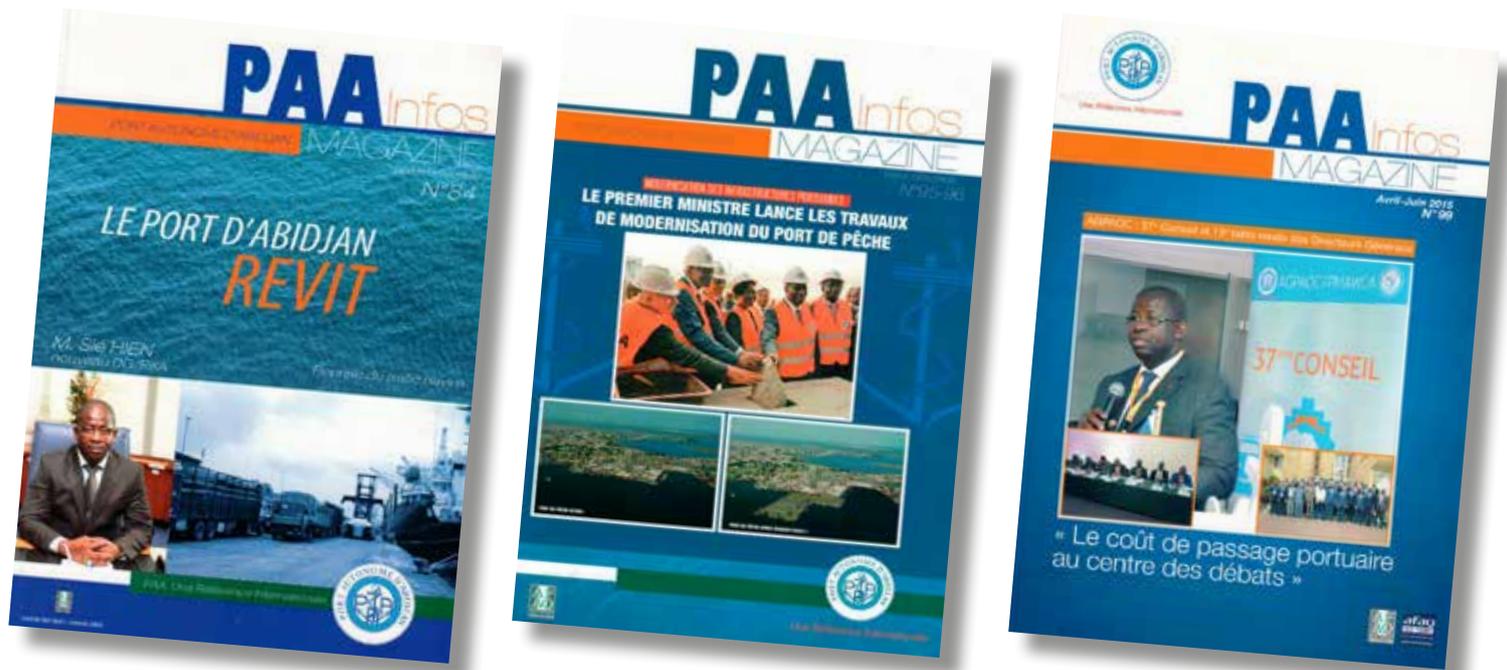
PAA Infos MAGAZINE

DEMAIN, UN PORT ENCORE PLUS COMPÉTITIF

PAA Infos MAGAZINE

Le port d'Abidjan à la conquête de l'Europe

DU BOLLARD AU PAA-INFOS



avant de ne plus paraître.

Il est remplacé en 2001 par un bulletin d'informations internes "L'Ephéméride", qui était une synthèse très souvent trimestrielle de l'actualité portant sur le secteur du transport en général, sur le secteur portuaire et maritime en particulier, destiné aux cadres de l'entreprise qui n'avaient pas toujours le temps de lire les journaux.

En 2005, "L'Ephéméride" prend la dénomination de "PAA-Infos FLASH", bulletin d'informations hebdomadaire à deux feuillets, qui résumait la vie dans l'entreprise, les visites des délégations au PAA, le social et les opérations maritimes du Port Autonome d'Abidjan. Assez tôt, ce bulletin s'est mué en magazine sous le vocable de "PAA-Infos Magazine", et cela avant la fin de l'année 2005.

Après 24 ans de parution dont 10 ans sous l'appellation de "PAA-Infos Magazine" et la publication du 100e numéro, ce support n'a cessé de connaître des avancées notables à la suite des enquêtes de satisfaction et autres critiques qui ont permis d'améliorer le design, les différentes rubriques, le contenu des articles et la qualité des images. Certes, beaucoup reste à faire car ce support, directement lié à la vision stratégique managériale, doit en plus de

s'adapter constamment aux nouvelles données et orientations imprimées par l'entreprise, fournir des informations utiles à ses lecteurs sur le secteur portuaire.

PAA-Infos est le support de la vision stratégique managériale

Et c'est dans cet esprit d'ouverture que toute l'équipe de rédaction entend poursuivre son travail. En ce sens, une réflexion est actuellement en cours pour améliorer ce support d'informations qui a fini par s'imposer dans l'univers du Port d'Abidjan.

Serge KIMOU



**Société Ivoirienne
de Banque**



FINANCEMENT • CONSEIL • ACCOMPAGNEMENT



Comptez sur nous, vous comptez pour nous

www.sib.ci

INTERVIEW

LE MINISTRE DES TRANSPORTS DE LA CÔTE D'IVOIRE, M. GAOUSSOU TOURE



Le journal d'information du Port Autonome d'Abidjan, dénommé PAA-Infos Magazine, en est à sa centième parution. Quelles sont vos impressions, Monsieur le Ministre, sur ce support ?

Je tiens d'abord à vous remercier pour cette opportunité que vous me donnez de m'exprimer à l'occasion de la célébration du 100^e numéro du magazine du Port Autonome d'Abidjan.

C'est un magazine que je reçois régulièrement et que j'ai beaucoup de plaisir et d'intérêt à lire parce qu'il est d'abord un outil d'information qui permet aux lecteurs de s'informer sur ce qui se passe au port d'Abidjan. Quand on connaît l'importance de cette infrastructure aussi bien au plan national que dans la sous-région, on ne peut que saluer l'existence d'un tel support de communication.

C'est une initiative que j'encourage parce que, dans le contexte actuel de forte concurrence avec les autres ports de la sous-région, le coup de pouce de la communication au Port d'Abidjan est nécessaire et souvent décisif pour marquer la différence et soutenir sa compétitivité.

Auriez-vous des suggestions pour améliorer ce magazine ?

Bien entendu, toute œuvre humaine étant perfectible. Déjà, il est juste de reconnaître que ce magazine est d'assez bonne facture du point de vue du contenu, de la qualité du papier utilisé ainsi que de l'impression. Toutefois, je voudrais suggérer qu'il devienne de plus en plus un outil de coopération qui ouvre le port d'Abidjan, et par ricochet la Côte d'Ivoire, sur le reste du monde.

Pour cela, il faut d'abord enrichir davantage le contenu avec des dossiers qui montrent la vitalité de notre économie, dont ce port est le « poumon ». Ensuite, il faut élargir le champ de diffusion du magazine afin qu'il soit présent dans toutes les institutions ainsi que dans les représentations diplomatiques de la Côte d'Ivoire. En d'autres termes, mon souhait est que ce journal participe au succès de l'éco-diplomatie qui est nécessaire pour atteindre l'objectif de l'émergence.

Ce magazine devra également, à travers ses prochains numéros, rendre compte régulièrement de l'avancement des projets de développement du port, pour lesquels l'État a consenti d'énormes efforts à travers son engagement auprès des bailleurs de fonds. Ces projets avancent bien et il est important d'en tenir informé l'ensemble des partenaires du port d'Abidjan, mais également l'opinion nationale et internationale.

Votre mot de fin, Monsieur le Ministre.

Comme je l'ai dit au début de cette interview, le PAA-Infos Magazine est une initiative que j'apprécie et que j'encourage. Je voudrais donc, au moment de conclure, féliciter d'une part les responsables du Port Autonome d'Abidjan qui créent toutes les conditions de publication de ce magazine, et d'autre part toute l'équipe de rédaction pour la qualité du travail abattu jusque-là, et les exhorter à poursuivre cette belle aventure en tenant compte des attentes des lecteurs et des suggestions constructives qui pourraient être faites pour améliorer ce support.

INTERVIEW

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DU PORT AUTONOME D'ABIDJAN, M. HIEN YACOUBA SIÉ



Monsieur le Directeur Général, le PAA-Infos Magazine, support d'information du Port Autonome d'Abidjan, est aujourd'hui à son 100^e numéro. Quelles sont vos impressions sur ce magazine ?

Je vous remercie de me donner l'occasion de parler de notre magazine.

Le PAA-Infos magazine est important et nécessaire, car il permet au public externe de se faire une idée des activités et événements qui se déroulent dans le milieu portuaire. Et cela, d'autant plus que nombreuses sont les personnes qui parlent du secteur portuaire mais sans sources solides et crédibles.

Ce magazine, véritable vitrine de l'actualité du Port d'Abidjan, est de mon point de vue un organe qui a toute sa place au sein de notre entreprise, et dans le paysage de la communication dans notre secteur d'activité, en général. Il est un support d'information mis à la disposition de tous ceux qui s'intéressent au port.

Au niveau de la production, je souhaiterais que désormais, à partir de ce centième numéro qui est tout un symbole, un accent particulier soit mis sur la qualité de l'impression. Ce magazine doit à tout point de vue, tant au niveau du contenu que de la conception graphique, refléter fidèlement l'image positive de ce port de référence internationale qu'est celui d'Abidjan.

Au niveau du contenu, j'exhorte l'équipe de rédaction à se lancer dans une nouvelle dynamique pour que le PAA-Infos Magazine devienne une mine d'or en termes d'informations sur le milieu portuaire, pour les lecteurs. Il faut, autant que faire se peut, s'attarder sur des métiers spécifiques du port. Pour rappel, nous avons mûri l'idée, il y a quelques moments de cela, de produire une série d'émissions télévisées sur les métiers portuaires. Mais pour des raisons diverses, ce projet n'a pu voir le jour. Notre magazine pourrait donc saisir cette opportunité pour amener les lecteurs à mieux connaître le secteur portuaire.

Il serait également indiqué d'ouvrir les colonnes du magazine aux acteurs portuaires, pour les présenter dans leurs rôles, missions, savoir-faire et compétences. Cela est d'autant important qu'en ma qualité de Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, j'ai souvent été interpellé pour des questions relatives à la Douane, de même que mon confrère de la Douane l'a été pour des questions relatives au Port Autonome d'Abidjan. Cela dénote la méconnaissance d'une frange importante du public de nos rôles respectifs.

C'est pourquoi je souhaiterais donc que le PAA-Infos Magazine, à partir de ce 100^e numéro, se penche un peu plus sur les métiers et les acteurs portuaires ainsi que leurs spécificités. Il faut que ce journal s'inscrive véritablement dans la logique de l'information utile au profit de tout son lectorat.

Jusque-là, une part belle a été réservée aux activités de la Direction Générale du PAA. C'est bien, mais il ne faut pas se limiter qu'à cela. Il faut également faire écho aux données spécifiques attendues par un opérateur, un chargeur, informations qui apporteraient sûrement de la valeur ajoutée à ce support.

Pouvez-vous profiter de ce numéro spécial pour faire un point sur les projets de développement du port qui ont été initiés depuis 2011 ?

Les projets sont l'aboutissement de stratégies et d'objectifs. Vous avez une vision, vous élaborez vos stratégies et les projets les accompagnent. Les objectifs étaient de faire en sorte que le port d'Abidjan retrouve sa place parmi les ports leaders, ou même qu'il devienne le port leader incontesté de la côte ouest-africaine.

Nous étions confrontés à de réelles faiblesses telles que le manque d'espaces disponibles, l'insuffisance des tirants d'eau pour accueillir de grands navires, la congestion portuaire ; mais également les éléments liés aux moyens d'exploitation.

INTERVIEW

Nous connaissons par ailleurs quelques désagréments dans la gestion de notre facturation qui est très importante. Concernant nos tirants d'eau par exemple, les plus importants dans notre port sont de 11,5 m pour le terminal à conteneurs. Or aujourd'hui, les plus grands navires en exploitation sur la côte ouest-africaine atteignent généralement 14 m ou 16 m de tirant d'eau. Si nous sommes incapables d'accueillir ces navires, alors que nous disposons de l'économie la plus forte de la sous-région, nous nous retrouvons donc dans une distorsion en termes d'évolution et de modernité.

Tous ces facteurs ont conduit à initier d'importants projets. L'objectif, c'est de faire en sorte qu'à l'horizon 2019, le port d'Abidjan puisse accueillir de plus grands navires et cela a imposé de faire des pieds à 16 m, de creuser un canal, d'initier le nouveau terminal à conteneurs qui, lui, répond à un double besoin. En effet, nous avons un besoin de capacité de manutention de conteneurs, car le terminal actuel qui a une capacité de 1,2 million de conteneurs au maximum devrait être saturé en 2018. Le nouveau terminal aura une capacité de 1,5 million, ce qui reviendrait donc à doubler la capacité de manutention des conteneurs au port d'Abidjan.

Ce terminal disposera également de 16 m de tirant d'eau, ce qui représente aujourd'hui la capacité des plus grands navires qui fréquentent les côtes ouest-africaines. Il existe des navires avec des tirants d'eau plus importants mais ce sont des pétroliers.

Pour l'instant, nous avons amélioré la situation au niveau du port de pêche où nous avons désormais des tirants d'eau de 10 m contre 7 m auparavant. Sur le môle que nous avons créé par remblaiement de la lagune, des espaces sont également



disponibles pour accueillir des projets industriels.

Concernant le port de commerce, nous avons lancé les travaux d'approfondissement des quais pour atteindre des tirants d'eau de 10 à 12 m. En outre, il y a d'autres projets relatifs à la réalisation d'un terminal céréalier, d'un terminal minéralier et la création d'espaces industriels complémentaires.

À ce sujet, disons que nous avons véritablement besoin d'espaces, car les zones portuaires sont les zones industrielles par excellence. Les coûts logistiques sont généralement de l'ordre de 30 à 35 % des coûts de revient des productions, et un opérateur qui dispose de zones logistiques excentrées du port se verra greffer des coûts. Aussi, les opérateurs préfèrent-ils généralement s'installer dans le périmètre de la zone portuaire pour rentabiliser leurs activités ; et pour cela, il faut toujours plus d'espaces pour satisfaire la demande qui est sans cesse croissante.

En 2011, quand nous arrivions à la tête de la Direction Générale du PAA, il n'y avait pratiquement plus d'espaces disponibles, et depuis nous avons créé 5 hectares de terrains au niveau du port de pêche et 50 autres en dehors du port. Ces espaces supplémentaires n'ont pas encore été mis à la disposition des opérateurs mais cela ne saurait tarder car avec des opérateurs en plus, c'est du trafic additionnel qui s'ensuit pour nous.

Depuis quelques années, la Côte d'Ivoire va nettement mieux, l'économie tourne bien, les importations sont en hausse. Cela traduit la vitalité de l'économie dont l'essentiel, en termes d'import et export, passe par le port d'Abidjan. Si nous voulons donc soutenir cette économie, d'autant plus que c'est notre mission, il faut être à la hauteur en termes d'accueil et de traitement des marchandises. Cela suppose des investissements conséquents pour lesquels l'État nous accompagne, mais pas toujours à la hauteur de nos attentes. Toutefois, nous comprenons aisément que l'État a plusieurs autres priorités dans le social, l'éducation, etc. Il s'agit donc pour nous de créer des ressources de sorte à pouvoir emprunter de l'argent auprès des banques qui nous feraient confiance pour s'engager à nos côtés sur ces investissements. C'est ce qui est en cours et nous avons bon espoir qu'à l'horizon 2020, le port d'Abidjan sera mieux qu'aujourd'hui.

In fine, disons que notre ambition, par ces projets, est d'accueillir dans les meilleures conditions, tous les navires qui font escale au port d'Abidjan et d'offrir des espaces de stockage suffisants pour résoudre les problèmes de congestion mais également dynamiser la productivité de la manutention. Si nous y arrivons, on aura combiné et le gain d'espaces et la performance en termes d'accueil de navires.

Votre mot de fin ?

Pour conclure cette interview, je voudrais féliciter toute la Direction de la Communication du Port Autonome d'Abidjan et l'équipe de rédaction du PAA-Infos Magazine en particulier, pour le travail important qui a été réalisé jusque là. Certes, j'ai fait des suggestions en termes d'amélioration de ce support, mais je dois reconnaître qu'il a beaucoup évolué au fil du temps. Et cela, je voudrais le mettre à l'actif de tous ceux qui se dévouent quotidiennement à la tâche pour nous offrir ce magazine.

Je leur souhaite tout simplement une bonne continuation et les assure de mon total soutien. Bravo !

LA PAROLE À...

M. DIARRASSOUBA Valassiné
Représentant de la FEDERMAR



Le PAA-Infos Magazine fait paraître son 100e numéro, qui marque également son dixième anniversaire. À cette occasion, le comité de rédaction, attentif à la diversité des opinions, a donné la parole à un panel de lecteurs. Dans ces interviews, ces agents du Port Autonome d'Abidjan, toutes catégories socioprofessionnelles confondues, livrent leurs avis sur ce magazine.

“ Dans la forme, la présentation du magazine est de qualité. Les moyens ont été dégagés afin d'améliorer l'aspect à travers la qualité du papier utilisé et les illustrations pour attirer le lecteur. S'agissant du fond, grâce à ce magazine, nous avons des informations sur le port qui ne seraient pas disponibles autrement. Nous avons l'impression d'entrer un peu au cœur de la gestion du port. Je pense que ce support est fait pour aiguïser davantage notre intérêt et peut-être permettre aux membres de la communauté portuaire de se sentir solidaires de ce qui est particulièrement important et je pense que pour nous, en tant que spécialistes, nous apprenons, grâce à ce magazine, certains termes spécifiques à notre secteur, certaines activités, certaines informations. En somme, nous nous cultivons grâce à ce magazine. ”

M. Stéphane EHOLIE
Président du SEMPA



“ Je note avec plaisir et surtout fierté l’anniversaire du journal d’information du port pour sa parution du centième numéro. Cela prouve le professionnalisme de ce support et aussi la volonté des initiateurs d’inscrire cette action dans la durée. Je voudrais profiter de l’opportunité qui m’est offerte pour féliciter le Port Autonome d’Abidjan et toute l’équipe de la rédaction.

Ce magazine est une nécessité car notre secteur portuaire est méconnu et, à ce titre, le PAA-Infos Magazine permet d’avoir un regard plus élargi et positif de notre activité. Comme je le dis souvent, dans ce monde d’information et de communication, il est important de se faire connaître. Ne pas s’inscrire dans cette logique de communication, c’est tout simplement refuser d’exister et courir le grave risque d’être rapidement dépassé par un monde en pleine mutation.

Au regard de tout cela, je peux affirmer que l’existence de ce magazine est à saluer. C’est pourquoi je souhaiterais qu’il devienne beaucoup plus un support au service de l’ensemble de notre communauté portuaire en se faisant l’écho des activités des différents acteurs du Port d’Abidjan. Dans cette même veine, des journées portes ouvertes pourraient être organisées dans les prochaines années pour que les Ivoiriens découvrent leur port et de façon générale le secteur maritime et portuaire.

Bonne continuation à toute l’équipe. ”

M. ATAHIROU ALKASSIM

Représentant du Conseil Nigérien
des Utilisateurs de Transport (CNUT)



“ Je tiens d’abord à vous remercier pour l’honneur que vous faites au Conseil Nigérien des Utilisateurs de Transports Publics (CNUT), par ma voix, de pouvoir s’exprimer à travers le magazine du Port Autonome d’Abidjan. C’est un plaisir renouvelé pour nous, de recevoir votre magazine qui nous informe sur les activités du port. Il est digeste à lire et bien présenté. Malheureusement, nous ne recevons que quelques exemplaires et il nous plairait que la dotation soit revue à la hausse.

Par ailleurs, vous savez, le CNUT est un partenaire du port d’Abidjan et nous avons tous intérêt à ce que le trafic fonctionne parfaitement entre nos deux entités. Nous sommes cependant souvent confrontés à certaines difficultés sur le terrain, qui ne trouvent pas toujours de résolutions rapides. Et c’est en ce sens que le PAA-Infos magazine, vitrine du Port Autonome d’Abidjan, pourrait jouer un rôle essentiel comme relais de nos attentes, en axant davantage l’attention sur les activités entre le port et les pays de l’hinterland, qui sont très importantes. Notre suggestion serait ainsi d’ouvrir une lucarne dans votre magazine, à travers laquelle les difficultés liées aux problèmes rencontrés par les chargeurs, les problèmes rencontrés sur le corridor, les problèmes communs liés à la douane, le coût de passage portuaire, les problèmes de parking, de même que la sécurité et la célérité, qui sont eux des points forts du port d’Abidjan, pourront être présentés.

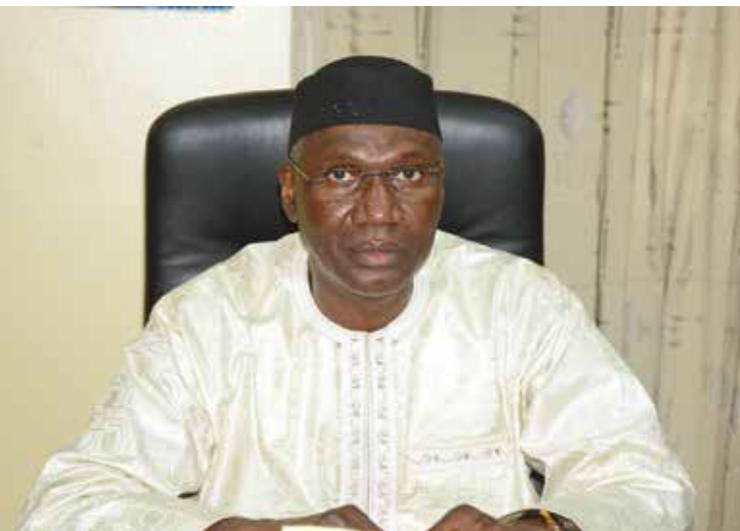
Il serait aussi opportun, à notre humble avis, ●●●

LA PAROLE À...

●●● de traiter davantage de dossiers qui permettraient notamment de faire ressortir les avantages de passer par le port d'Abidjan au détriment d'autres ports de la sous-région, d'expliquer de manière plus approfondie les éléments entrant en jeu dans la détermination des coûts de passage portuaire, de présenter les nombreuses potentialités du port d'Abidjan et de communiquer sur la performance des cadences de traitement au port. Nous ne pouvons que souhaiter un plein succès au PAA-Infos Magazine qui a atteint son 100^e numéro. ”

M. GUINDO Abdoulaye

Représentant des EMACI
(Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire)



“ Le magazine du port est régulier, nous le recevons fréquemment, il parle assez de la vie du port. Je souhaiterais qu'il y figure une rubrique qui prend en compte les impressions des acteurs de la plateforme portuaire car, à mon avis, cela pourrait aider le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan à faire des améliorations ou des changements pour le bon fonctionnement du port. ”

M. OUEDRAOGO Moussa

Représentant du Conseil Burkinabé des
Chargeurs en Côte d'Ivoire (CBC-CI)



“ Je voudrais remercier le Port Autonome d'Abidjan et le Directeur Général, M. Hien Yacouba SIE de nous avoir associés à sa démarche en matière de communication car votre magazine est un outil important d'information.

Concernant le PAA Infos Magazine, je voudrais d'abord féliciter toute l'équipe de rédaction et toutes les personnes qui s'y impliquent pour la qualité de la présentation et la richesse des sujets qui sont évoqués dans les colonnes. C'est un véritable outil de communication qui est mis à la disposition de la communauté portuaire et qui permet aux uns et aux autres de s'exprimer et de connaître les activités portuaires.

Nous recevons plusieurs exemplaires de ce magazine et nous en expédions certains au siège de notre institution, au Burkina Faso, pour qu'il soit lu et pour que les usagers comprennent le fonctionnement du port d'Abidjan.

C'est un outil d'information que nous saluons et que nous entendons soutenir autant que possible.

Toutefois, je déplore le fait que nous ne soyons pas souvent cités dans vos articles. Vos rédactions sont très souvent portées sur le Port Autonome d'Abidjan uniquement. Nous souhaitons plus d'ouverture de vos colonnes à l'ensemble de la communauté portuaire d'Abidjan, surtout pour nous qui travaillons beaucoup avec le Port Autonome d'Abidjan.

Imaginez-vous que certains clients qui sollicitent notre aide pour opérer des transactions ou assurer le transit de leurs marchandises ne connaissent pas notre localisation géographique ! Nous comptons donc sur les outils tels que le PAA-Infos magazine pour remédier à ce genre de situation en nous incluant dans vos rédactions de temps à autre. ”

M. N'GBALA K. Etienne
Conseiller Technique / DGA



“ Le PAA-Infos Magazine est pour ma part un bon document, riche dans son contenu, qui se laisse facilement parcourir et qui permet d'informer aussi bien les portuaires que le public extérieur du port d'Abidjan. C'est d'ailleurs toujours un plaisir pour moi de le voir réclamé par nos partenaires externes, en visite au PAA et de le leur offrir. J'apprécie le format de ce magazine qui est correct pour un trimestriel.

Toutefois, un effort mérite d'être fait du point de vue de la régularité de sa parution. Le respect de la périodicité fixée est important, car les lecteurs y sont attachés. Mais aussi, étant donné qu'il s'agit d'une parution trimestrielle, le risque majeur est de faire souvent face pour les lecteurs que nous sommes à des informations désuètes. Si tant est que ce délai trimestriel soit immuable, il serait judicieux de penser à la diffusion de bulletins d'information hebdomadaires flash, qui eux, diffuseraient certaines informations plus urgentes à être connues de l'ensemble des portuaires, relativement à la vie de l'entreprise et aux visites. La création de pages spécifiques orientées sur certains métiers du port tels que ceux de la capitainerie pour ne citer que cet exemple serait la bienvenue dans la mesure où elle permettra aux lecteurs de s'instruire sur les divers domaines d'activités dans le port et pour le personnel de mieux s'approprier la vie de l'entreprise.

J'encourage également en plus de la couverture des visites au PAA, à produire davantage de dossiers et de documents relatifs au port d'Abidjan et au domaine maritime et portuaire en général.

Je ne saurais terminer sans adresser mes félicitations pour ce 100^e numéro du PAA-Infos Magazine, et surtout bonne continuation à toute l'équipe. ”

M.N'GORAN FOTO
Directeur des Études Économiques,
de la Planification
et du Développement (DEEP-DEV)



“ Je vous remercie pour l'honneur que vous me faites de m'exprimer

à l'occasion du 100^e numéro de notre magazine. Parlant du PAA-Infos Magazine, je dirais que c'est un journal d'entreprise qui a un beau design. Le contenu du magazine regorge d'informations assez riches, pertinentes et variées. J'apprécie particulièrement la rubrique « la vie de l'entreprise » qui permet à l'ensemble des travailleurs de revivre l'actualité de leur entreprise.

J'encourage l'équipe du PAA-Infos Magazine à toujours conserver la richesse de cette rubrique. En termes de suggestion, je pense qu'il serait opportun de réaliser des dossiers sur l'actualité maritime et portuaire, en donnant par exemple la parole à un sachant afin d'aider les lecteurs à parfaire leurs connaissances dans ce domaine. Une autre suggestion que j'ai à faire se situe au niveau des caractères des textes que je trouve minuscules, il faudrait revoir cet aspect. Il convient de noter par ailleurs que les images prennent plus d'espace que les textes. Je suggère donc qu'il y ait plus de textes que d'images. Pour terminer, je voudrais saluer tout le comité de rédaction, cheville ouvrière de tout ce travail et lui souhaiter une bonne continuation. ”

LA PAROLE À...

M. DAH SANSAN

Directeur des Affaires Juridiques
et du Contentieux



“ Merci de l'intérêt que vous me portez en me donnant l'occasion de me prononcer sur le journal de notre entreprise, le PAA-Infos Magazine. C'est avec beaucoup d'intérêt et de plaisir que je parcours volontiers les différentes parutions de ce bimestriel qui désormais paraîtra chaque trimestre. C'est un magazine qui regorge d'informations utiles dans le domaine portuaire et maritime et qui nous permet d'en apprendre davantage sur d'autres ports. Félicitations pour le design, la profondeur des articles et la splendeur des illustrations qui font de ce support une véritable lucarne, vitrine de l'image de l'entreprise. Cependant, toute œuvre humaine étant perfectible, il serait à mon sens plus opportun d'en faire un support thématique plus instructif et un peu moins informatif avec des dossiers plus consistants sur des sujets d'actualité propres au Port d'Abidjan. Cette approche pourrait justifier le choix de la nouvelle périodicité (trimestrielle) qui en soit porte les germes de la caducité des informations. Toute mon admiration à l'endroit du comité de rédaction pour la pérennité du magazine et vive le numéro 100 du PAA-INFOS Magazine ! ”

COLONEL COFFI YAO EMMANUEL

Commandant du Port d'Abidjan



“ Je voudrais remercier le comité de rédaction du PAA-Infos Magazine de me donner l'occasion de m'exprimer sur ce 100^e numéro du magazine du Port Autonome d'Abidjan. C'est un véritable honneur pour moi de le faire. Il faut dire que le PAA-Infos Magazine fait partie des outils de communication que l'autorité portuaire a mis en place pour faire connaître ses activités tant au niveau interne qu'externe. Depuis ses 10 dernières années, ce magazine fait son chemin et connaît un dynamisme incroyable et cela se traduit par la qualité du fond et de la forme du magazine et la diversité des articles qui y sont. Ainsi, le PAA-Infos Magazine reste le meilleur dans le domaine portuaire de la région. Toutefois, en considérant que la perfection n'est pas de ce monde, je pourrais recommander au comité de rédaction de susciter des articles rédigés par certains cadres d'autres directions de l'entreprise. Il y a de cela quelques années, j'avais approché le comité de rédaction pour leur proposer un dossier sur les conteneurs qui avait suscité l'intérêt de beaucoup de lecteurs. Je pense donc qu'en allant dans ce sens, le contenu du magazine n'en serait que plus encore enrichi. ”

M. SANGARÉ MACKY

Directeur du Système d'Information



“ Merci pour l'honneur que vous me faites de m'exprimer dans le PAA-Infos Magazine à l'occasion de la parution de son 100^e numéro. Mes impressions générales sur ce magazine viseront tant sa forme que son fond. Du point de vue de la forme, j'apprécie aussi bien la bonne qualité des images que la bonne qualité d'impression. Le support papier étant résistant, il permet au magazine d'avoir une longue durée de vie, ce qui est fort appréciable pour les lecteurs que nous sommes.

Abordant le fond, les dossiers et sujets qui y sont traités sont pertinents et intéressants dans la mesure où ils relatent fidèlement la vie de l'entreprise ainsi que les diverses activités ayant un impact sur le fonctionnement du Port Autonome d'Abidjan. J'encourage de ce fait l'équipe de rédaction à toujours œuvrer dans ce sens.

Cependant, au titre des suggestions pour l'amélioration de l'existant, il serait souhaitable de penser à scinder la rubrique « Vie de l'entreprise » de manière à classer de part et d'autre les activités institutionnelles et celles purement internes ; créer une rubrique qui viserait à promouvoir tous les métiers du port.

Un effort devrait également être fait pour le respect du délai de parution du magazine, car force est de constater qu'il n'est pas toujours régulier. Je constate également qu'auparavant bimestriel, le PAA Infos-Magazine est désormais passé à une cadence trimestrielle. Vous savez, le monde portuaire évolue si vite que les informations deviennent rapidement désuètes. Je vous recommanderais donc sur cette base, de revenir autant que faire se peut à une périodicité bimestrielle.

Sur ce mot de fin, je souhaite un heureux 100^e numéro au PAA-Infos Magazine. ”

LA PAROLE À...

Mme ADJOBI OUATTARA ABY

Présidente de l'amicale
des femmes du PAA



“ Nous sommes au 100^e numéro de ce magazine qui permet aux agents du PAA de prendre connaissance des activités de la société et de tous les événements qui se déroulent sur la plateforme portuaire ; et cela se fête. Le bulletin qui a gagné en maturité par la profondeur des articles qui y sont traités mérite d'être soutenu. Fervente lectrice de ce magazine, j'exhorte tous les agents du PAA à se l'approprier en lui donnant de la matière. Puisse ce magazine vivre le plus longtemps possible à l'instar du PAA. ”



M. LEHI CHARLES

Chauffeur à la Direction de la Logistique



“ C'est d'abord un réel plaisir pour moi de lire le PAA-Infos Magazine qui est un journal qui me relate les activités du port d'Abidjan et de tout ce qui se passe dans la zone portuaire. Sur le plan qualité rien à dire tellement la matière est bonne. J'apprécie beaucoup les rencontres des autorités portuaires avec les personnalités étrangères, les dossiers, etc. Je tire mon chapeau au comité de rédaction du PAA-Infos Magazine parce qu'il fait preuve de professionnalisme à telle enseigne que je croyais que le journal était réalisé ailleurs. Pour finir, je souhaiterais que chaque agent puisse recevoir un numéro du magazine si possible parce que c'est vraiment une fierté pour tout agent d'avoir en sa possession le journal de son entreprise. ”

Mme AKOUN RACHEL
Acheteur à la Direction des Marchés

“ Bien communiquer en interne est indispensable pour la vie d'une entreprise, c'est pourquoi je salue la présence du PAA-Infos Magazine qui contribue à renforcer la culture d'entreprise. Comme souhait, j'aimerais pour chaque publication que nous soyons informés sur les évolutions, les succès, et les échecs et la vie sociale de l'entreprise. Merci. ”

M. MONI N'GUESSAN

Directeur Adjoint
à la Direction des Infrastructures



“ Je voudrais vous remercier de la confiance qui m'est faite dans le cadre de la préparation du numéro 100 de notre « PAA-Infos Magazine » en m'associant à cette interview. Pour revenir à la question, je voudrais vous féliciter pour la qualité du document et du sérieux, de la présentation à travers le design et l'aspect du magazine qui dévoilent son aspect fortement élitiste et distingué. Mes impressions s'articuleront autour de deux volets majeurs, à savoir la périodicité du PAA-Infos Magazine et son appropriation par le personnel de l'entreprise. Pour le premier point, la trop grande qualité agissant sur le coût de production, vous êtes obligés d'en produire à des périodes lointaines (tous les 3 mois). C'est une démarche rationnelle qui pose deux types de problèmes : d'abord le contenu est forcément en déphasage avec l'actualité au moment de la sortie du magazine et ensuite la fidélisation des lecteurs qui s'en trouve affectée, nonobstant la richesse de son contenu. Sur la problématique de l'appropriation, je me permets de suggérer de penser à des sujets qui entrent dans le vécu des travailleurs, en les accompagnant dans les vraies préoccupations aussi bien dans les directions que dans la vie. Allons à la rencontre des managers, des directeurs, des chefs de départements, des pilotes, des secrétaires, des chauffeurs... pour mieux les connaître, découvrir leurs systèmes de valeur et partager leurs expériences et leur amour pour l'entreprise, leurs plus belles expériences/souvenirs... ”

M. KOUTOUKAN PAUL

Agent de Liaison à
la Direction du Contrôle Général



“ Merci de l'occasion que vous me donnez afin de dire quelques mots sur notre journal d'entreprise le PAA-Infos Magazine à l'occasion de la parution du 100^e numéro. Ce magazine est un support assez riche qui renferme de nombreuses informations. Grâce au magazine, nous sommes informés sur les visites des investisseurs et des personnalités au PAA. Nous connaissons aussi les grands projets de l'entreprise, les différentes missions des responsables du PAA. Ce support nous donne des informations fiables et permet au personnel de se cultiver. Il contribue à la culture d'entreprise. Cependant, pour ma part, les parutions sont trop espacées. Je souhaiterais que le magazine paraisse de façon mensuelle afin que les informations qui y figurent ne soient pas dépassées, pour aussi éviter les rumeurs afin de mettre tous les agents de l'entreprise au même niveau d'information. Je souhaite bonne continuation au comité de rédaction et tous mes encouragements afin qu'il continue à améliorer la qualité du magazine pour plus de satisfaction des lecteurs. Le PAA-Infos magazine devrait pouvoir valoriser et intéresser le personnel en lui donnant la possibilité de s'exprimer à travers des rubriques diverses et variées. ”

LA PAROLE À...

Mme LAMIZANA FÉLICITÉ

Chef de département
à la Direction des Affaires
Juridiques et du Contentieux



“ Le PAA-Infos Magazine est un véritable outil de communication interne qui s’est bonifié au fil des ans, et qui répond de plus en plus à l’attente des travailleurs tant il est vrai qu’il contribue efficacement à l’essor de l’entreprise. Plein succès à ce brillant

magazine. Enfin, des rubriques relatives au développement personnel en rapport avec les questions de promotion sociale, contribueront je pense, à une meilleure promotion du PAA-Infos Magazine. Avec de pareils ingrédients, même si la lecture n’est pas le point fort des citadins du XXI^e siècle, les portuaires pourront faire un effort. En conclusion, le PAA-Infos Magazine est un puissant outil à la disposition de la Direction Générale pour aider le personnel à mieux connaître l’entreprise mais aussi à s’épanouir et à s’exprimer. Félicitations pour ce qui est déjà fait et bon vent pour la suite... ”

“ Je profite de l’occasion qui m’est donné pour féliciter et encourager toute l’équipe de rédaction du PAA-Infos Magazine à l’occasion de la parution de ce 100^e numéro. Le PAA-Infos Magazine était dénommé au départ « PAA-INFOS FLASH », un simple feuillet d’une ou deux pages, selon le volume d’information à diffuser. Ce magazine a beaucoup évolué et fait aujourd’hui la fierté de notre entreprise, avec la diversité de ses articles, riches en information pour les lecteurs. Je souhaite un avenir encore meilleur au PAA-Infos Magazine pour un port d’Abidjan plus dynamique et compétitif. ”

M. AHIZI RICHARD
Président des délégués du personnel.



“ Le PAA-Infos Magazine, trimestriel d’information qui couvre toutes les activités du PAA, est une vitrine pour notre entreprise. Il est un véritable outil de communication bien élaboré et digeste à la lecture. Ce magazine est devenu indispensable car il met à la disposition des agents et des partenaires toutes les informations concernant le PAA ainsi que celles de la communauté portuaire.

Cependant il est souhaitable que la périodicité soit réduite et surtout qu’il soit largement diffusé aux fins précisément de mieux informer les travailleurs. Pour avoir personnellement participé à l’élaboration des premiers numéros, je félicite toute l’équipe pour le chemin parcouru et surtout pour le travail abattu. Bonne continuation pour les enjeux à venir. ”

Mme Ghislaine AMANGOUA
Chef de service à la Direction de
l’Administration, de la Coopération
Internationale et des Relations Publiques



“ De 2006, date de mon entrée dans l’entreprise à aujourd’hui, le PAA-Infos Magazine a parcouru du chemin, tout en s’améliorant aussi bien dans sa forme que dans son fond. Il nous a été donné de constater et d’apprécier de réelles innovations au niveau de la présentation générale du magazine, de la qualité du papier utilisé, des photos et illustrations qui embellissent le document. Cependant, le journal existe pour et par son lectorat. Il devrait pouvoir répondre aux agents du PAA en termes d’informations pratiques et exploitables. Il devrait pouvoir présenter les différentes directions sectorielles et leurs activités respectives. Le PAA-Infos Magazine devrait pouvoir valoriser et intéresser le personnel en lui donnant la possibilité de s’exprimer à travers des rubriques diverses et variées. Bonne continuation. ”

M. AKRE MATHIAS

Agent de liaison à la Direction Générale



“ C’est un honneur pour moi d’exprimer mon sentiment à la faveur du 100^e numéro du PAA-Infos Magazine, notre journal d’entreprise. Un magazine qui se distingue par la qualité de sa présentation et des sujets qui y sont traités. Il nous informe éloquemment sur la vie de l’entreprise et les activités de nos responsables, plus particulièrement celles de notre Directeur Général. Je n’oublie pas de remercier et de féliciter toutes les personnes qui, depuis la première parution jusqu’à ce numéro 100, participent directement ou indirectement à la sortie de notre magazine d’information. Je les encourage à maintenir le cap de la qualité et à œuvrer à hisser plus haut les couleurs du PAA. Bonne continuation et que Dieu vous bénisse. ”

M. KEHE HENRI MICHEL
Archiviste à la Direction de l’Administration, de la Coopération Internationale et des Relations Publiques



“ Je lis souvent le PAA-Infos Magazine. Dans l’ensemble j’apprécie cette publication qui me donne beaucoup d’informations sur les activités du PAA et de son personnel. Je félicite la Direction Générale et le comité de rédaction pour l’initiative de ce magazine et l’effort qui est consenti pour sa réalisation. Cependant, je souhaiterais qu’il soit prévu, dans ce magazine, une page dédiée au sport en entreprise avec quelques leçons d’exercices physiques pour le bien-être des travailleurs. ”

Mme ADJENA TANO
Secrétaire de direction à la Direction du Domaine



Bolloré Africa Logistics devient
BOLLORE TRANSPORT & LOGISTICS

QUATRE MÉTIERS, UNE MARQUE UNIQUE

Bolloré Transport & Logistics est le fruit du rassemblement de quatre activités historiques du Groupe Bolloré. Bolloré Ports, Bolloré Logistics, Bolloré Railways et Bolloré Energy sont quatre métiers et savoir-faire qui travaillent aujourd'hui de concert pour satisfaire les besoins de leurs clients.

Vos interlocuteurs habituels demeurent pleinement engagés à vos côtés et mettent en œuvre des solutions génératrices de performance pour votre logistique internationale.



dossiers

Le Port d'Abidjan d'hier à aujourd'hui p.30

Les 3 générations de port p.38

Un port tourné vers le futur p.46

Le management par la qualité p.52

Un dynamisme signé Hien Y. SIE p.56



Une Référence Internationale

LE PORT D'ABIDJAN : D'HIER À AUJOURD'HUI

**Du wharf au port leader de la sous-région ouest-africaine.
Un regard en arrière sur le canal de Vridi.**

Naissance du Port d'Abidjan

Située dans le golfe de Guinée, la Côte d'Ivoire possède une façade maritime d'environ 500 km avec des côtes particulièrement difficiles d'accès. Tout le long du littoral s'étend un vaste réseau de lagunes séparées de la mer par une bande de terre appelée « cordon littoral », et dans lesquelles viennent se jeter les différents cours d'eau qui arrosent le pays.

Les premiers échanges commerciaux entre les européens et les autochtones de l'actuelle Côte d'Ivoire ont débuté au XV^e siècle par des rades foraines puis à partir du XX^e siècle, à l'aide de wharfs qui offraient plus de sécurité. Quatre wharfs furent construits entre 1901 et 1951. Il s'agit du premier wharf de Grand-Bassam en 1901, du second wharf de Grand-Bassam en 1923, du wharf de Port-Bouët en 1931 et du wharf de Sassandra en 1951.

Cependant, compte tenu de la croissance continue des échanges commerciaux entre les Européens et les autochtones, et de la difficulté de manutentionner de lourdes charges, le besoin pour les autorités coloniales de disposer d'un véritable port était déjà réel.

De ce fait, après de nombreuses études conduites le long des côtes dès 1882 sous la direction de Treich-Laplène et de Binger, puis celle de Marchand en 1896 suivie de celles des capitaines Houdaille, Thomasset et Crosson Duplessis en 1898, des régions de Grand-Bassam (axe du fleuve Comoé), de Sassandra (la rade), de Grand-Lahou (axe du fleuve Bandama), c'est le site d'Abidjan qui a finalement été choisi conformément aux conclusions de Crosson Duplessis, eu égard à son couplage avec la tête de la ligne du projet de chemin de fer.

Après plusieurs tentatives infructueuses de

1. Inauguration du Port d'Abidjan par François Mitterrand, en 1951.
2. Wharf de Port-Bouët
3. Confection des tapis de fascinage pour le fond du canal.





D'HIER À AUJOURD'HUI



1. Le siège du PAA, hier et aujourd'hui.
2. Manutention de la sacherie.
3. Manutention du thon.
4. Transport par rail.
5. Le terminal à conteneurs.



percement du littoral effectuées à l'ouest de Port-Bouët (près de Petit-Bassam) en 1906 et 1907, l'ingénieur des Ponts et Chaussées, Roger Pelnard-Considère, proposa un projet qui reçut l'assentiment des autorités portuaires françaises et qui fut définitivement adopté en décembre 1935. Après l'approbation du projet, les travaux du canal de Vridi furent adjugés à un consortium d'entreprises en 1936 et débutèrent véritablement en 1938. Ils comportaient le dragage du canal, la construction des deux jetées en mer pour la protection de la passe d'entrée du canal contre les courants de sable, l'exécution des berges protégées en enrochements et celle des tapis de fascinage lestés d'enrochements pour la protection des fonds.

Quelque peu ralentis lors de la Deuxième Guerre mondiale, les travaux de construction du canal de Vridi se sont néanmoins poursuivis jusqu'au 23 juillet 1950, date à laquelle l'on fit sauter le dernier « bouchon », mettant ainsi en communication les eaux de la lagune Ébrié et de l'océan Pacifique.

Le canal de Vridi était dès lors ouvert à la navigation et le Port d'Abidjan était né. Le premier navire à emprunter ce canal fut le « Marie-Dominique » et le premier navire au long cours fut le « Volta ».

Le Port d'Abidjan fut inauguré le 5 février 1951 par M. François Mitterrand, alors Ministre français des Territoires d'outre-mer.

Évolution du statut juridique et administratif du port d'Abidjan

Le Port d'Abidjan, depuis sa création en 1951 jusqu'à nos jours, a vu son statut juridique évoluer au cours des années pour s'adapter au fur et à mesure à son environnement, à ses besoins de développement et à ceux de l'économie nationale.

Dénommé au 1^{er} janvier 1951 « Port de Commerce d'Abidjan », le Port d'Abidjan était à l'époque un Service Spécial Maritime dépendant de la Direction Générale des Travaux Publics. Le 10 février 1960, il devint un établissement public désormais dénommé « Port d'Abidjan » et dont le budget fut alors annexé au budget général de la Côte d'Ivoire.

Le Port d'Abidjan acquit définitivement son autonomie le 1^{er} janvier 1971, soit 20 ans après sa création, en devenant un Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière, sous la dénomination actuelle de



2



3



4



5

« Port Autonome d'Abidjan (PAA) ». Le PAA avait pour tutelle financière le ministère de l'Économie et des Finances et pour tutelle technique et administrative, le ministère des Travaux publics et des Transports.

Le Port Autonome d'Abidjan bascula de EPIC à société d'état avec à sa tête un conseil d'administration, le 23 décembre 1992.

Depuis 2001, la gestion quotidienne du PAA est assurée par un Directeur Général assisté de deux Directeurs Généraux adjoints, avec plusieurs directions sectorielles.

Les phases de développement du port d'Abidjan

Le Port d'Abidjan a connu un développement continu de ses infrastructures grâce à une politique de planification rigoureuse des investissements mis en œuvre pour répondre à l'évolution du volume et de la nature du trafic, et faire ainsi face aux mutations rapides du transport maritime des trois dernières décennies.

Le développement du Port d'Abidjan s'est fait principalement grâce à la mise en œuvre de trois

plans directeurs. Le premier plan directeur de 1951 à 1967, le deuxième plan directeur de 1963 à 1980 et le troisième en date, élaboré en 1985. Ces plans ont permis l'aménagement des différents quais spécialisés du port, la construction des tranches successives du Port de pêche, la construction des digues du canal de Vridi, la construction du terminal à conteneurs, la réalisation d'une zone industrielle et d'une zone des industries navales. En 1998, l'Autorité portuaire a décidé d'actualiser le troisième plan directeur. Le début de la mise en œuvre de ce plan a été marqué par le projet d'extension du Port à Yopougon sous forme de BOT, dont la convention a été signée en 1999 avec le consortium anglo-néerlandais LODECO.

La crise sociopolitique de la Côte d'Ivoire cette même année a été un frein à la réalisation de ce projet.

Toutes les intelligences du port ont permis depuis sa création et de manière structurée, à bâtir ce géant de la côte ouest-africaine (COA).

D'HIER À AUJOURD'HUI



PRÉSENTATION PHYSIQUE DU PORT D'ABIDJAN

Il comprend les quais Nord, Ouest, Sud (comprenant 20 magasins pour une superficie totale de 113 600 m²), et les terminaux spécialisés (un Terminal à Conteneurs, un Terminal fruitier, un Terminal à bois, un Terminal minéralier, un Terminal céréalier, un Terminal roulier et les appontements pétroliers). Il s'étend sur 5 km de linéaires de quais et dispose de 34 postes, de 16 coffres et de 16 mouillages en rade intérieure.

Le terminal à conteneurs

Le trafic de conteneurs a fait son apparition au Port d'Abidjan au début des années 70, et a connu un développement remarquable au cours de cette première décennie. Pour traiter plus efficacement ce trafic en pleine croissance, l'autorité portuaire d'Abidjan qui avait déjà décidé de jouer les premiers rôles dans la sous-région, a opéré le choix stratégique de créer, à la fin des années 70, un terminal dédié aux conteneurs. Les travaux de la construction du terminal à conteneurs débutés en 1977 se sont achevés en 1982. Le terminal à conteneurs de Vridi est ainsi né avec 4 postes à quai dont un poste RORO et un terre-plein de 25 hectares. Deux portiques ont été installés en 1986 et le troisième portique en 1999. La Grue Gottwald, qui a quant à elle été installée en 1999, a été remplacée en 2006.

Le Port Autonome d'Abidjan a ainsi été l'un des tout premiers ports de la côte ouest-africaine à aménager des installations appropriées et exclusivement affectées à l'accueil de ce trafic spécialisé, lui offrant donc des conditions pour

un service de qualité et pour plus de célérité des opérations.

Par la suite, dans le but d'améliorer davantage les opérations de manutention, l'autorité portuaire d'Abidjan, qui avait senti très tôt l'important rôle qu'allait jouer le trafic de conteneurs dans les activités portuaires et notamment dans le développement du transbordement, a décidé d'équiper le terminal en engins lourds de manutention bord à quai. Le Port Autonome d'Abidjan a ainsi acquis, en février 1986, deux portiques lourds de quai sur rails de 40 tonnes de capacité chacun, suite au refus des opérateurs privés de s'y impliquer.

En 1989, en vue de rationaliser la gestion des activités de l'ensemble du Terminal, le PAA a suscité le regroupement des acconiers en une entité unique sous forme de Groupement d'Intérêt Economique (GIE), appelé Vridi Terminal (VT). Aux termes d'un cahier des charges signé en 1992, la gestion du parc à conteneurs de Vridi a été concédée à cette société pour une durée de cinq ans, renouvelable par tacite reconduction.

Compte tenu de la croissance du trafic conteneurs et de la volonté de l'autorité portuaire d'offrir des services de qualité, les deux portiques de quai ont été complètement réhabilités entre 1998 et 2000. Le troisième portique a été livré en mai 1999 et mis en service en juillet de la même année.

Dans le souci d'une meilleure harmonisation des opérations et pour une amélioration des performances globales du terminal à conteneurs de Vridi, l'Autorité Portuaire a décidé à la fin des



années 90, de confier l'ensemble des opérations à une structure unique. C'est ainsi que le 1er mars 2004, aux termes d'une convention de concession, la gestion et l'exploitation du terminal à conteneurs de Vridi ont été concédées à la société SETV (groupe Bolloré), opérateur unique, appelé aujourd'hui Abidjan Terminal.

Le premier terminal à conteneurs de la côte ouest-africaine, le terminal à conteneurs de Vridi, entré en fonction en 2004, poursuit son développement et traite environ 640 863 EVP par an tout en contribuant efficacement aux bonnes performances du port d'Abidjan qui représente près de 90 % des échanges commerciaux de la Côte d'Ivoire et 85 % des recettes douanières ivoiriennes. A partir du début de l'année 2008, Abidjan Terminal a procédé à la densification et à la modernisation de ses équipements. Ainsi, il dispose d'équipements modernes et assure un service 24h/24 pour répondre efficacement aux exigences des armateurs et des chargeurs. Il possède 1 000 mètres linéaires de quai, 11,50 mètres de tirant d'eau et est équipé de 5 postes à quai, 34 hectares de superficie pour le parc à conteneurs, 6 portiques de quai d'une capacité de 40-60 tonnes, 16 portiques de parc (RTG) d'une capacité de 40 tonnes, 3 grues de quai (GOTTWALD) d'une capacité de 100 tonnes, 7 engins PPM/SVETRUCK d'une capacité de 32 à 45 tonnes, 44 tracteurs RORO d'une capacité de 40 tonnes et 1 système de gestion du parc à conteneurs assisté par GPS. Grâce à la performance de ses outils, le terminal de Vridi a grandement évolué depuis une décennie et atteint aujourd'hui des cadences proches des grands ports européens. Il est

choisi par les grands armements comme port de transbordement pour y éclater leurs cargaisons à destination des différents ports de la sous-région ouest-africaine.

Le terminal fruitier

Il est situé sur le site du « vieux port » au Plateau, et a été entièrement réhabilité et modernisé entre les années 2000 et 2002 grâce à un don de l'Union européenne (UE), destiné au soutien de la filière ivoirienne de l'ananas et de la banane. La réalisation de ce projet a permis au Port d'Abidjan de disposer d'une infrastructure moderne pour le traitement des fruits, avec un plus grand espace de stockage, un plus grand tirant d'eau admissible et un mur de quai prolongé permettant d'accueillir simultanément deux (2) navires à quai. Il traite en moyenne 250 000 tonnes de fruits par an et dispose de 2 postes sur 350 m de quai, de 8,7 m de tirant d'eau, de 51 000 m² de terre-plein, de 14 400 m² de hangar, d'une connexion ferroviaire et de magasins frigorifiques d'une capacité de stockage de 2 000 palettes.

Le terminal à bois

Le terminal à bois du Port d'Abidjan est constitué d'un parc grumier de 6,5 ha dans la baie du Banco, d'un parc à bois débités de 4,5 ha sur la digue de Vridi et d'un magasin de stockage de contreplaqués.

Le terminal minéralier

Ce terminal traite 15 000 tonnes de minerais par jour et est doté à ce jour d'infrastructures et d'équipements le rendant très compétitif. Ce sont 330 m de quai, 9,8 m de tirant d'eau, 16 000 m²

D'HIER À AUJOURD'HUI

de terre-pleins, 15 000 m² de hangar, 1 connexion ferroviaire, 3 grues Gottwald d'une capacité de levage de 35 tonnes, 2 Trémies dépoussiérés sur rails, 4 Trémies Castel, 6 CAT 950/980, 1 camionneuse et plusieurs bandes transporteuses.

Le terminal céréalier

Il s'étend du Quai 01 au Quai 03 avec 9 m de tirant d'eau, et traite entre 200 000 et 300 000 tonnes de blé par an avec une cadence d'opération de près de 3 000 tonnes par jour. Il dispose de bandes transporteuses, de magasins pour le stockage et de 6 silos de stockage.

Le terminal roulier

Le terminal roulier du port d'Abidjan permet la manutention des navires rouliers ; le

déchargement et le chargement des divers roulants et conteneurs, y compris les shiftings, les transbordements et les transferts de conteneurs ; et l'entreposage des marchandises et des véhicules. Il est doté de 8,1 ha de superficie, de 500 mètres de quai, d'un magasin entièrement dédié au stockage de véhicules neufs, de 2 magasins et terre-pleins dédiés aux marchandises diverses, de plusieurs équipements de manutention, de 37 500 m² de surface pour le parc à véhicules, de 19 500 m² de surface pour les magasins, de 3 challengers, de 12 élévateurs, de 18 tracteurs terminal/routiers.

Les appontements et les postes pétroliers

Le Port d'Abidjan dispose de plusieurs appontements et postes pétroliers dont 5 postes

INSTALLATIONS ET ACTIVITÉS CONCÉDÉES

Le Port Autonome d'Abidjan a concédé à ce jour certaines installations et activités à des opérateurs privés.

Au titre des installations

TERMINAL A CONTENEURS

Ce terminal est concédé à l'entreprise ABIDJAN TERMINAL le 23 octobre 2003. Cette concession est entrée en vigueur depuis le 1^{er} mars 2004 pour une durée d'exploitation de 15 ans.

QUAI MINÉRALIER

Le quai minéralier du port d'Abidjan fut concédé le 5 mars 2008 à la société SEA INVEST pour une durée d'exploitation de 20 ans. Cette concession est entrée en vigueur à cette même date.

TERMINAL ROULIER

L'aménagement et l'exploitation du terminal roulier du port d'Abidjan est depuis le 10 décembre 2008, du ressort de l'entreprise TERRA, après la signature à cette même date de la concession de ce terminal. Cette concession est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2009, pour une durée d'exploitation de 15 ans.

Au titre des activités

REMORQUAGE DE NAVIRES ET VEILLE SÉCURITÉ

L'activité de remorquage des navires et de la veille sécurité fut reversée à l'entreprise IRES depuis le 13 avril 2012, date de la signature de la concession qui lie l'entreprise au PAA pour une durée de 15 ans.

LAMANAGE

L'activité de lamanage a été concédée depuis le 13 avril 2012, et pour une durée de 15 ans, à l'entreprise SLA, filiale de IRES. Cette concession est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2014.

FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

La société PORT SECURITE assure depuis le 1^{er} février 2013, date de l'entrée en vigueur de la concession signée le 3 août 2012, la gestion de la sûreté et de la sécurité au port d'Abidjan. Elle a en charge le financement des infrastructures et des équipements de sécurité de la plateforme portuaire pour une durée de 15 ans.

PESAGE

L'activité liée au pesage a été concédée par le PAA, à l'entreprise AFRIQUE PESAGE, dans le courant de l'année 2016. La signature de cette concession n'a pour l'heure pas encore été officiellement signée.

pour appontement sur la rive est du canal de Vridi, 1 poste sur bouée en mer pouvant accueillir des navires de 250 000 tonnes sans limitation de tirant d'eau et de 2 postes pour le chargement et le déchargement en mer reliés aux installations de la SIR par pipelines.

Depuis sa création en 1951, le Port d'Abidjan a connu de grandes évolutions infrastructurelles qui lui ont permis de se hisser comme port leader de la sous-région ouest-africaine. Encore et toujours plus ambitieux, il entend poursuivre son développement afin de maintenir le cap et se positionner comme hub port leader sur la côte ouest-africaine.

Le port de pêche

Le port de pêche d'Abidjan a été construit dans les années 1960. Avec 1 522 mètres linéaires de quai, il s'étend du quai 14 au quai 16 sur une superficie d'environ 200 000 m² de terre-plein en zone sous douane et 80 000 m² en zone hors douane. La plateforme du port de pêche se subdivise en deux zones. La première d'entre elles, la zone de pêche industrielle, réservée à la flotte étrangère, bénéficie de 1 110 m de quai, 6 à 9 m de tirant d'eau, 3 postes de mouillage sur coffre, d'une capacité de 15 navires en opérations commerciales simultanées et de 21 000 m² de terre-plein pour la réparation de filets de pêche. La seconde zone qui est la zone de pêche fraîche allouée à la pêche locale est constituée de 412 m de quai et d'un tirant d'eau allant de 4 à 5,5 m.

Le port de pêche d'Abidjan est également doté d'une halle de tri et de criée de 7860 m², de 70 000 tonnes d'entrepôts frigorifiques, de trois grandes unités de transformation de produits de la mer, d'une unité de fabrique de glace d'une capacité de 130 tonnes par jour, d'une unité de production de filets de pêche, d'une unité de production de farine de poisson, de deux principales sociétés de réparation qui sont à la disposition des navires, d'infrastructures hôtelières et de restauration pour les pêcheurs, d'une main-d'œuvre dockers performante, d'équipements complets bord à quai (eau, électricité, gasoil...). Ce sont ainsi plus de 600 000 tonnes de produits de la mer dont près de 250 000 tonnes de thon qui y sont traitées annuellement.

Avec ce trafic, le port de pêche d'Abidjan fait aujourd'hui de la Côte d'Ivoire, le premier pays africain exportateur de produits industriels thoniers (deuxième au monde après le Japon),

avec un trafic annuel à l'export de plus de 523 334 tonnes.

Port d'Abidjan, principale zone industrielle de la Côte d'Ivoire

D'une superficie d'environ 800 hectares, la zone industrialo-portuaire d'Abidjan est une concession du domaine public de l'Etat et abrite à elle seule plus de 60% des industries du pays, tournées pour la plupart vers les activités portuaires.

L'on y recense ainsi des industries chimiques, pétrochimiques, agroalimentaires, métallurgiques, électriques, des industries de transformation de poissons, des cimenteries mais également des activités de carénage, entre autres. Le développement de certaines de ces activités est intimement lié au port et aux échanges maritimes. Leur localisation sur le domaine portuaire crée par conséquent une véritable symbiose avec le Port d'Abidjan dont elles contribuent significativement à l'accroissement du trafic.

En attendant la mise en valeur des zones réservées de Yopougon où est prévue la réalisation de la première phase des travaux d'extension du port, de l'île Boulay et du cordon littoral à l'ouest du canal de Vridi, la zone industrielle de Vridi demeure la seule zone portuaire en exploitation. Les nombreux avantages qu'offre la proximité du port des unités industrielles, ont permis le développement rapide de cette zone qui peut être subdivisée en plusieurs sous-zones :

- la zone des entrepôts des activités de manutention et d'entreposage de matières premières à l'exportation et des activités de services divers (banques, expertise maritime, etc.);
- la zone du port de pêche englobant les activités de transformation, de conservation de poisson, d'avitaillement et de restauration ;
- la zone d'entreposage de produits agricoles et de marchandises diverses ;
- la zone des hydrocarbures, d'entreposage et d'usinage de café et de cacao.

Céna RICHMOND – DIA

Sources

- www.portabidjan.ci
- Manuel d'initiation aux activités portuaires (Edition Juin 2010)
- Direction du Contrôle Général du PAA

LES TROIS GÉNÉRATIONS DE PORT

Dans l'optique de garantir un meilleur service aux navires et marchandises qui y transitent, les ports, en s'améliorant, ont connu, au fil du temps, des évolutions majeures tant au niveau des activités, des rapports entre les différents acteurs, des relations avec leur environnement micro et macro, des savoir-faire, des techniques et technologies.

Au regard de cette évolution, la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) a proposé une classification des ports en trois générations, qu'il paraît opportun de présenter ou d'expliquer.

LES PORTS DE LA PREMIÈRE GÉNÉRATION

Jusqu'aux années soixante, les ports étaient essentiellement des interfaces entre le maillon terrestre et le maillon maritime du transport de marchandises. Leur rôle était alors axé sur les activités correspondantes, c'est-à-dire le chargement et le déchargement des navires, le stockage et la livraison/réception des marchandises. Certes, il y avait d'autres activités complémentaires, tels la réparation navale, l'avitaillement, etc. Il y avait aussi, plus rarement, quelques activités industrielles qui s'étaient implantées dans la zone portuaire. Mais c'était l'exception à la règle. Cette façon de voir les choses subsiste à l'heure actuelle, le rôle du port est figé et limité, ce qui du même coup incite les hauts responsables de l'administration, des municipalités ou des entreprises à privilégier des politiques conservatrices et passives. De ce fait, il y a tendance à restreindre les activités portuaires au strict minimum, c'est-à-dire aux fonctions de chargement/déchargement, de stockage... Les investissements sont concentrés dans l'acquisition d'infrastructures sans se soucier de ce que devient la marchandise une fois qu'elle est livrée au chargeur. Ce type de comportement et le champ limité des activités ont condamné le port à l'isolement. De tels ports occupent souvent une position de monopole, les besoins des utilisateurs ne sont guère pris en compte. Les intérêts du secteur commercial et du transport sont rarement pris en considération, la promotion commerciale des services portuaires est limitée. Ces ports disposent généralement

de leurs propres systèmes informatiques. L'isolement du port peut se manifester également dans ses relations avec la municipalité de la ville où il est implanté. Le port se considère comme un « fief indépendant », et la municipalité fait de même. L'un et l'autre cherchent rarement à coopérer et leurs plans de développement sont exécutés sans concertation. Les ports, par leur nature même, sont relativement puissants par rapport à d'autres entités économiques locales et sont souvent les seules entreprises capables de fonctionner en toute indépendance. Dans un port de la première génération, les différentes activités ou entreprises portuaires sont isolées les unes des autres. Cela signifie que les opérateurs n'agissent pas de concert au niveau commercial, mais que chacun agit de son côté. C'est une attitude compréhensible avant l'ère de la conteneurisation, vu le caractère occasionnel des relations commerciales entre les différents opérateurs portuaires. La productivité n'était pas très élevée et les mouvements de marchandises relativement lents. Le concept de port de la première génération s'applique particulièrement aux ports de marchandises diverses. Par contre, certains ports traitant des marchandises en vrac ont de tout temps appliqué les concepts modernes de transport international (par exemple, chargement de marchandises à bord de navires par conduites ou bandes transporteuses en Arabie saoudite, Australie, etc.).

LES PORTS DE LA SECONDE GÉNÉRATION

Dans un port de la seconde génération, les autorités de tutelle et les prestataires de services

portuaires ont une approche globale des fonctions du port. Le port est considéré comme un centre de services dans le domaine des transports, de l'industrie et du commerce. Il peut ainsi mettre en œuvre et offrir à ses utilisateurs des services industriels ou commerciaux qui ne sont pas directement liés aux activités traditionnelles de chargement/déchargement mais qui le sont indirectement grâce aux facilités logistiques offertes par le port. La politique portuaire, la réglementation et les stratégies de développement sont élaborées de manière plus ambitieuse.

Il en résulte une extension du champ des activités du port aux services commerciaux ou aux autres services tels que l'emballage et le marquage des produits. Des installations industrielles sont implantées dans la zone portuaire. Le port peut donc se développer et s'étendre vers l'arrière-pays, avec toutes sortes d'industries : sidérurgie, métallurgie lourde, raffinerie et unité de pétrochimie de base, aluminium, fabrication de pâte à papier, engrais, fabrication de sucre et d'amidon, minoterie et agroalimentaire divers, etc. Les ports de la deuxième génération sont non seulement des centres de transport mais aussi des centres industriels et commerciaux. Ils sont apparus au cours des années 60, avec l'accroissement des importations de matières premières dans les pays industrialisés et leur nouvel essor industriel. Ces ports sont souvent appelés « ports industrialisés ». On en trouve un exemple ci-après, il s'agit du complexe industriel de Fos, en France, datant de la fin des années 70 et le début des années 80. L'organisation des activités au sein d'un port de la deuxième

génération est différente de celle d'un port de la première génération. Les ports de la deuxième génération ont des relations plus étroites avec leurs partenaires qui ont implanté dans la zone portuaire leurs installations de transformation des marchandises. Cependant, seuls les chargeurs ou les armateurs les plus importants peuvent tirer parti de ce type d'activité. Le nombre des utilisateurs privilégiés du port est restreint et leurs relations avec ledit port sont relativement simples et directes. Les ports de la deuxième génération entretiennent aussi des liens plus étroits avec la municipalité car ils sont tributaires de l'agglomération environnante pour ce qui est des ressources foncières, de l'approvisionnement en énergie, en eau et en main-d'œuvre ainsi que pour les dessertes multimodales. Au sein du port, les différentes activités sont de plus en plus intégrées au fur et à mesure que le trafic augmente en volume et que le transit des marchandises s'accélère. Cependant, l'intégration des activités portuaires d'un port de la deuxième génération se fait plus souvent de façon plus spontanée qu'organisée.

LES PORTS DE LA TROISIÈME GÉNÉRATION

Ces ports sont apparus dans les années 80, principalement en raison de l'extension au niveau mondial de la conteneurisation et de l'intermodalisme, conjuguée aux exigences croissantes du commerce international. Les décideurs, gestionnaires et les opérateurs d'un port de la troisième génération ont une conception très différente de l'exploitation et de l'aménagement des ports dont ils ont la responsabilité. Ils le considèrent comme

Le port de Marseille en 1976.



LES TROIS GÉNÉRATIONS DE PORT

un maillon dynamique dans le système de production et de distribution internationale. Leur comportement a évolué en conséquence. L'offre plus ou moins passive d'équipements et de services cède le pas à une intervention et une participation active dans le processus global du commerce international. Pendant des siècles, les agents portuaires ont attendu que les navires et les marchandises viennent à eux, estimant que les « marchandises suivraient ». Aujourd'hui, ils se rendent compte que les courants de marchandises sont beaucoup plus fluctuants que par le passé.

Des efforts sont déployés pour les attirer et les conserver. L'objectif est bien entendu de promouvoir les activités payantes au niveau des recettes et de la valeur ajoutée. Grâce à ces efforts, les ports se sont transformés en centres de transport intégré et en platesformes logistiques du commerce international. Dans ce même esprit, les ports se sont dotés de systèmes d'information partagés (communautaires) et l'action commerciale de la place portuaire est opérée par les organisations représentatives de tous les intervenants de la place, économiques, sociaux et politiques. Les activités et les services d'un port de la troisième génération sont à la fois spécialisés, flexibles et intégrés. On peut les classer en quatre grandes catégories.

• Les services portuaires traditionnels

Les services portuaires traditionnels tels que la manutention des marchandises demeurent l'ossature des activités d'un port. La différence tient à ce qu'un port de troisième génération

fournisse à ses utilisateurs, outre des services traditionnels, des services de logistique et de distribution totale. De surcroît, dans un port de ce type, tous les services traditionnels sont exécutés à l'aide d'engins modernes et de procédés de gestion commandés par des moyens informatiques. Priorité est donnée à une gestion intégrée et rationnelle des flux de trafic en utilisant au mieux les installations et équipements.

• Les services industriels liés à l'environnement

Un port de la troisième génération offre deux types de services sur le plan industriel. Il offre des services industriels/techniques pour les navires/véhicules, qu'il s'agisse d'industrie de réparation des navires d'ingénierie ou à caractère technique. Ils sont d'une grande importance sur le plan commercial, à la fois pour assurer une productivité élevée et pour se doter d'une bonne image de marque. Le second type de services industriels concerne les marchandises. L'objectif poursuivi par le port en fournissant de tels services ou en autorisant des tiers à créer des industries connexes dans l'enceinte du port est d'engendrer un trafic plus important et une valeur ajoutée plus élevée pour le port. Une étude publiée au Canada en 1990 montrait que le port de Toronto et les industries implantées dans la région sont une source d'avantages économiques se chiffrant à plus d'un milliard de dollars canadiens par an. Dans certains pays, des zones franches industrielles offrant des conditions commerciales attrayantes ont été établies soit à l'intérieur soit à proximité des zones portuaires. Les matières premières et des

Le port de Singapour, un exemple de 3^e génération.



produits intermédiaires sont importés dans la zone industrielle par l'intermédiaire du port et les produits finis (des articles manufacturés tels que les vêtements, le textile, les chaussures, les appareils électroménagers, etc.) sont conteneurisés dans la zone portuaire pour être expédiés vers les marchés mondiaux, toujours par l'intermédiaire du port.

- **Les services administratifs commerciaux**

À l'heure actuelle, la rapidité des flux de marchandises entre les différents pays fait que le port doit se montrer efficace non seulement dans sa gestion mais aussi dans ses procédures, sa réglementation et ses services administratifs. C'est là l'une des caractéristiques des ports de troisième génération. L'efficacité administrative d'un port tient principalement à sa documentation, à ses règlements et l'amplitude de ses horaires de travail. Pour répondre au critère de l'efficacité, la documentation portuaire doit être à la fois simple, compatible avec celle utilisée pour les activités commerciales et de transport. Elle doit aussi être informatisée.

- **Les services de logistique et de distribution**

Le service de la distribution est une activité nouvelle et spécifique aux ports actuels. Il est indispensable de distinguer l'activité de distribution de celle plus traditionnelle d'entrepôt. De plus en plus, la conteneurisation et le transport multimodal transforment le port en une sorte de « couloir de passage » où les marchandises ne font que transiter sans créer aucune valeur ajoutée. Or, les principaux pays les plus industriellement

et commercialement développés réduisent le nombre de centres de distribution et de stockage, d'où la nécessité d'améliorer les services, de mettre en place des opérations logistiques et de recourir à plus d'entreprises spécialisées pour la distribution des marchandises.

En perspective, il se profile déjà à l'horizon l'ombre d'une quatrième génération de ports. En effet, depuis que la CNUCED a établi une description sommaire de l'évolution des ports et a introduit une classification en trois générations selon le trafic, l'attitude stratégique relative aux évolutions des échanges internationaux et les stratégies adoptées par les ports pour atteindre des niveaux de trafic acceptables, quelques ports ont été considérés comme les ports de la quatrième génération. Cet aspect ne fait cependant pas l'unanimité. Quelques spécialistes défendent le fait que les évolutions qu'on a connues jusqu'à présent justifient déjà l'existence d'une quatrième génération. Une des caractéristiques des ports de la quatrième génération est de fournir des services de valeur ajoutée ou à travers des opérations communes et de systèmes administratifs communs. Normalement ce sont des ports centraux qui servent de base pour le transbordement ou les ports de grands trafics. Une autre caractéristique est la présence dans le port d'opérateurs globaux : ce qui signifie que le port s'insère dans un système multi-portuaire.

Source : CNUCED/Train For Trade- « Gestion moderne des ports ». Copyright UN 2012



LES DIFFÉRENTS DIRECTEURS GÉNÉRAUX



Jean MILLIER 1950 -1952

Né le 28 juin 1917 à Paris, l'ingénieur général des Ponts et Chaussées, Jean Millier est affecté en Côte d'Ivoire en 1946.

Il se fait remarquer par les études et les travaux de percement de la lagune qui ont permis le développement du port d'Abidjan. Il est le premier Directeur Général de ce port de 1950 à 1952. En 1957, le Président Felix Houphouët-Boigny le nomme ministre des Travaux publics. Il le restera quatre ans, jusqu'à son retour en France, en 1961, après avoir notamment fait élaborer un remarquable plan d'urbanisme pour Abidjan.

Marcel ADAM 1952 -1959

Né le 31 mars 1916 à Paris 14, M. Marcel ADAM est titulaire d'un diplôme d'ingénieur des arts et manufactures. M. Adam, est nommé Ingénieur Principal des travaux publics, le 16 avril 1951. M. Adam est nommé, en 1954, Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan jusqu'en 1959.



Jean PAUTREL 1959 -1967

Jean PAUTREL est né le 14 juin 1924 à Lisieux (Calvados).

Après des études au collège de Vannes, au lycée de Rennes puis au lycée Louis-le-Grand à Paris, il intègre l'École centrale des arts et manufactures d'où il sort ingénieur.

Il commence sa carrière professionnelle au port d'Abidjan, en qualité d'ingénieur (1949-51), puis chef de l'arrondissement des études de travaux publics en Côte d'Ivoire (1952-58) avant de devenir le directeur général du port d'Abidjan (1959-67). Ingénieur général des travaux publics (1968), ingénieur-conseil en travaux maritimes et exploitation portuaire (1985). Il est fait Chevalier de l'ordre national du Mérite, Commandeur de l'ordre national de Côte d'Ivoire avant son décès en 2008.

Laurent ODAH 1967 -1979

Né le 4 mars 1937, M. ODAH est diplômé de l'École d'application des ingénieurs des travaux publics de l'État français, il est nommé chef de cabinet au ministère des Travaux publics, de la Construction, des Transports et de la Télécommunication, le 01 janvier 1964. Ingénieur subdivisionnaire, M. ODAH est nommé le 1^{er} août de la même année au poste d'adjoint au chef d'arrondissement de l'exploitation du Port Autonome d'Abidjan. Sa première année de contact avec le Port. Plus tard, en octobre 1964, il sera nommé Directeur Adjoint au Port autonome d'Abidjan, assurant l'intérim de M. Pautrel Jean, avant d'en être nommé Directeur Général, en mai 1967. Il assumera cette fonction jusqu'en 1979. M. ODAH est décédé le 28 septembre 2004.



Antonin Ibo OKOUE 1979 -1981

Né vers 1939 à Domolon dans la région d'Alépé, M. Ibo OKOUE, est ingénieur des travaux publics. Il arrive au Port Autonome d'Abidjan en 1968, en qualité de chef de la subdivision des travaux du port avant d'en être nommé Directeur Général, en 1979, en remplacement à M. Odah. Il dirigera le PAA jusqu'en 1981.

Jean Michel MOULOD 1981-1998

M. Jean Michel Moulot a été nommé Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan en 1981. Technocrate et bâtisseur, il a entrepris de nombreuses actions significatives telles que l'acquisition des premiers portiques du port d'Abidjan en 1986 et la construction de l'actuel siège de la Direction Générale.

Cet homme d'exception a fait la fierté de la Côte d'Ivoire en particulier et de l'Afrique en général. Il fut le premier Africain président d'un comité technique de l'IAPH (Association Internationale des Ports et Rades) et l'un des pères fondateurs de l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, (AGPAOC) avant d'en devenir le président.

M. Moulot part du Port Autonome d'Abidjan en 1998, pour occuper les hautes fonctions de ministre des Infrastructures économiques, avant d'être élu député-maire de la commune de Grand Bassam. C'est à l'œuvre dans ces fonctions qu'il décède, le 15 octobre 2011 à l'âge de 69 ans.



LES DIRECTEURS GÉNÉRAUX



ALLAH Aboidje 1998-2000

Arrivé au Port Autonome d'Abidjan en 1976 en qualité d'ingénieur des travaux publics, M. ALLAH Aboidje Serge, grâce à son abnégation au travail et son sens du devoir, a gravi les différents échelons jusqu'à sa nomination en novembre 1998, à la tête de la Direction Générale du PAA.

Il quitte ce poste en janvier 2000, et est nommé conseiller technique chargé des questions portuaires au ministère d'État, ministère des Infrastructures économiques, jusqu'à son décès en septembre 2004.

KONÉ Mamadou, fév.- nov. 2000

Né le 14 mars 1957, M. Koné Mamadou a fait ses études supérieures à l'université d'Abidjan en sciences économiques de 1979-1980 où il obtient son diplôme d'études universitaires générales.

En 1981-1982 il obtient le Bachelor of Sciences in economics à l'université du Québec à Montréal, Canada, puis en 1983-1984 un Master of Arts in Development banking The American University, Washington D.C. (USA) Option Finance internationale et commerce international.

Il est nommé, en janvier 2000, DG du Port Autonome d'Abidjan. Il œuvre activement à l'ouverture des représentations du PAA au Burkina Faso (Ouagadougou) et au Mali (Bamako).

Il quitte cette fonction en novembre de la même année.



Marcel GOSSIO 2000-2010

Né le 18 février 1951 à Abidjan. Il entame sa carrière professionnelle à la Compagnie Ivoirienne de Financement Immobilier (CIFIM), de 1977 à 1988. En février 2000 il est nommé Directeur du Centre Régional des Œuvres Universitaires d'Abidjan (CROU-A). Puis en novembre de la même année il est nommé Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, poste qu'il occupera jusqu'en décembre 2010. Il a surtout œuvré pour la mise en œuvre de la politique de concession des différents quais spécialisés du Port d'Abidjan.



HIEN Y. SIÉ, depuis déc. 2010

Né le 26 mai 1964 à Adiaké, il a obtenu son baccalauréat série C, au lycée classique d'Abidjan avant d'être orienté à l'École Nationale Supérieure des Travaux Publics (ENSTP) de Yamoussoukro, d'où il sortira ingénieur des Travaux Publics en 1992. Il obtient son premier emploi à Franzetti CI, société de génie civil et d'aménagement.

M. Hien SIÉ est embauché le 3 février 1994 au Port Autonome d'Abidjan en qualité d'ingénieur au Département étude maritime. En 1997, il est nommé chef de service dans ce département.

En 1999, il est promu chef de département, puis directeur des travaux et des aménagements en mai 2000.

À partir de décembre 2006, il occupe la fonction de conseiller chargé de la prévention des risques jusqu'à sa nomination à la tête du Port Autonome d'Abidjan, le 17 décembre 2010. Dès sa prise de fonction, il a œuvré à relancer les activités du Port d'Abidjan durement affectées par la crise postélectorale. Il a axé sa politique managériale autour d'une vision stratégique essentiellement basée sur la réhabilitation et la modernisation des infrastructures portuaires existantes. Son objectif premier est de faire du Port d'Abidjan, le troisième hub sur la façade atlantique de l'Afrique.

M. Hien SIÉ a également occupé les fonctions de Secrétaire Général puis de Président de l'amicale des cadres ivoiriens du PAA (ACIPA). Il est élu Président de AGPAOC lors du 36^e conseil annuel en Guinée Conakry les 2 et 4 décembre 2013. Il est investi le 5 juin 2015 à Hambourg en Allemagne, Vice-Président de la région Afrique-Europe de l'IAPH.

Alexis GUIÉ
Serge KIMOU

Source : Centre de Documentation et d'Informations

UN PORT TOURNÉ VERS LE FUTUR

Avec plus de 10 milliards de tonnes de marchandises transportées en 2015, le transport maritime représente 80 % du commerce mondial en volume. Bénéficiant de la croissance des échanges mondiaux, le transport maritime international connaît un développement soutenu.

Sous la pression d'une forte concurrence induite par la globalisation de l'économie, ce mode de transport connaît actuellement de grands changements tels que l'augmentation de la taille des navires, la fusion des grands transporteurs maritimes, le rôle capital des ports dans les chaînes logistiques et l'émergence de grands opérateurs de terminaux portuaires. C'est ainsi qu'aujourd'hui, une grande pression est exercée sur les ports pour adapter leurs capacités et fournir des services performants. En Côte d'Ivoire, le port d'Abidjan, qui assure plus de 90 % des échanges extérieurs du pays et constitue de ce fait un secteur vital pour son économie, a décidé de non seulement contribuer à l'amélioration de la compétitivité de l'économie nationale, mais aussi, de saisir l'opportunité offerte par le transport maritime international, en se positionnant dans ce secteur, notamment au niveau de la côte atlantique d'Afrique.

Le développement du Port d'Abidjan : une ambition politique

Faire de la Côte d'Ivoire un pays émergent à l'horizon 2020, telle est l'ambition du Président de la République de Côte d'Ivoire SEM Alassane OUATTARA. Pour y parvenir, une nouvelle stratégie de développement a été définie : le « Plan national de développement (PND) ». Cette stratégie s'appuie sur un programme de redressement et de développement ambitieux fondé sur l'investissement privé et public. Elle vise également à ramener le pays sur le sentier d'une croissance vigoureuse, soutenue, inclusive, solidaire et productrice d'emplois. Le PND place le secteur des transports au cœur de cette stratégie.





C'est pourquoi la réhabilitation et le développement des infrastructures de transport en sous-capacité et fortement dégradées figurent en bonne place de cette stratégie gouvernementale. Le secteur du transport maritime, lui aussi fortement sinistré ces dernières années, fait également l'objet d'une attention particulière de la part des autorités ivoiriennes d'autant plus que celui-ci joue un rôle primordial dans l'économie nationale, car la quasi-totalité des échanges commerciaux de notre pays emprunte la voie maritime. Le port étant l'un des principaux outils industriels et commerciaux pour le développement économique et social de la Côte d'Ivoire, l'État ivoirien a décidé d'y porter une attention particulière afin de lui permettre de répondre aux exigences sans cesse croissantes de compétitivité dans un monde maritime et portuaire en constante mutation.

Des projets ambitieux

« Faire du port d'Abidjan, le 3^e hub port entre les lignes maritimes au nord et au sud du continent, par la remise à niveau ; renforcer les infrastructures existantes et développer de nouvelles plus adaptées aux exigences du moment, reconquérir et renforcer notre position de premier port de transbordement et de transit sur la côte ouest-africaine, renforcer le management de la qualité et le respect des exigences sécuritaires et environnementales. » , telle est la vision de l'autorité portuaire d'Abidjan qui s'est engagée depuis 2012, dans un processus de modernisation des installations portuaires d'Abidjan.

Le port d'Abidjan est en chantier. Grands travaux et réformes majeures, tels sont les ambitieux projets que l'autorité portuaire multiplie afin de positionner durablement le port d'Abidjan comme

TOURNÉ VERS LE FUTUR

port leader de la côte atlantique d'Afrique.

Parmi ces projets, figurent les travaux pour l'agrandissement de la passe d'entrée du canal de Vridi et la construction d'un deuxième terminal à conteneurs, qui ont été officiellement lancés le mardi 6 octobre 2015 par le Ministre d'État, Secrétaire Général de la Présidence, M. Amadou GON COULIBALY, sous le haut patronage du Président de la République, SEM Alassane OUATTARA.

D'un coût de 560 milliards de FCFA, ces deux projets auront des retombées et un impact positifs pour le port d'Abidjan, et partant pour l'économie ivoirienne. Le canal de Vridi, dont la configuration actuelle est limitative pour l'accueil des grands navires, permettra au terme des travaux d'élargissement et d'approfondissement prévus, d'accueillir des navires de 350 mètres de long exigeant 16 mètres de tirant d'eau. Sur les quais du futur terminal à conteneurs, ce sont des navires transportant jusqu'à 8 500 conteneurs qui pourront être accueillis. Par ailleurs, avec la réalisation d'un terre-plein de 37,5 hectares, l'autorité portuaire d'Abidjan ambitionne de doubler la capacité de traitement des conteneurs pour passer de 1 200 000 TEU à 3 000 000 TEU.

Le Port d'Abidjan affiche clairement sa volonté de consolider son leadership sous-régional.

La réalisation de ces travaux d'envergure, qui dureront environ quatre années, a été confiée au groupe China Harbour Engineering Company Ltd (CHEC). Le financement, totalement bouclé, a été obtenu grâce à un accord de prêt de 560 milliards de francs CFA (environ 850 millions d'euros),

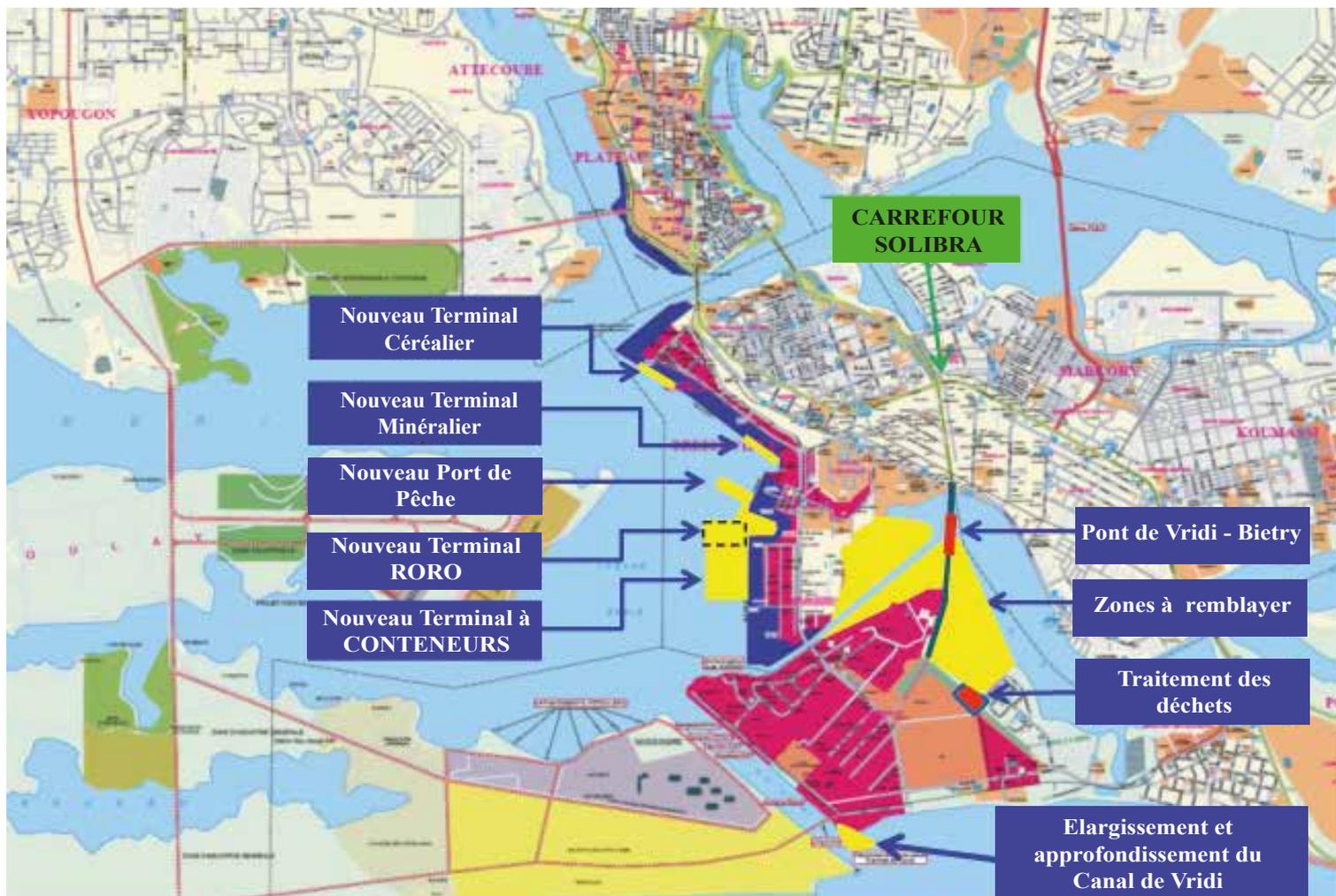
signé par l'État de Côte d'Ivoire avec la China Eximbank, le 17 décembre 2014. Une fois les travaux achevés, le second terminal à conteneurs du port d'Abidjan sera opéré par le consortium composé de Bolloré Africa Logistics, Bouygues Travaux Publics et APM Terminals, qui a signé le 19 décembre 2013 avec l'État de Côte d'Ivoire, une convention de concession après avoir remporté l'appel d'offres lancé le 7 juin 2013.



Avec ces infrastructures, le Port d'Abidjan affiche clairement sa volonté de consolider son leadership sous-régional qui a été quelque peu mis à mal par le manque d'investissements structurants du fait de la crise que le pays a connu pendant la précédente décennie.

Dans cet élan de modernisation, le 21 septembre 2015, le Premier ministre, M. Daniel Kablan DUNCAN, a inauguré le nouveau môle du port de pêche. Cet ouvrage a été réalisé par le consortium Sogea Atom, EMCC Franzetti et Dragging International pour un coût global de 28,5 milliards de francs CFA (environ 43 millions d'euros). Désormais, le port de pêche d'Abidjan dispose de 960 m de quais supplémentaires avec des tirants d'eau pouvant atteindre 13 mètres. Ce môle d'une superficie de 8,2 hectares, permettra à l'autorité portuaire de répondre aux nombreuses sollicitations des opérateurs du secteur de la pêche, en leur mettant à disposition 05 hectares pour l'implantation de nouvelles unités industrielles. Le premier navire, un thonier de 108 mètres de long avec un tirant d'eau de 9,5 mètres, y a accosté en toute sécurité, le dimanche 13 septembre 2015.

Au cours des mois à venir, plusieurs autres projets seront concrétisés. C'est le cas par exemple de la création de 35 hectares de terrains supplémentaires par remblaiement de la baie lagunaire de Vridi- Biétry. Financé par la Banque ouest-africaine de développement (BOAD) à hauteur de 22 milliards de francs CFA (environ 33 millions d'euros), ce projet qui a déjà démarré, enregistre un taux d'exécution de 70 % (25 hectares) sur la phase de remblaiement.



D'autres projets non moins importants sont envisagés. Il s'agit de :

- l'approfondissement des postes 6, 7 et 8 du quai ouest pour permettre l'accueil de navires conventionnels et vraquiers exigeant un tirant d'eau allant jusqu' à 12,5 m au lieu de 9,5 actuellement ;
- la construction d'un terminal RORO aux quais sud du port dans l'optique d'accroître le trafic roulier et disposer d'un véritable terminal moderne. Ce projet consiste à réaliser un quai de 500 m linéaires avec 13,5 m de tirant d'eau. Ce terminal aura une superficie de 10 ha, réalisé par remblaiement ;

- la construction d'une station de traitement de déchets liquides afin d'offrir aux navires et aux industries, la possibilité de se délester de leurs résidus liquides dans de meilleures conditions de sécurité, garantissant la protection de l'environnement marin et lagunaire ;

- la création de 100 ha de terrains par remblaiement de la baie lagunaire de Vridi-Biétry pour l'implantation d'industries ;

- la création d'une plateforme logistique sur 30 ha au PK 24 sur l'autoroute du nord, aux fins de décongestionner la plateforme portuaire (projet de 20 milliards de F CFA dont les travaux débiteront en 2016) ;

Avec ces projets de développement portuaire ambitieux, nous pouvons affirmer que tous les ingrédients semblent désormais rassemblés pour positionner le Port d'Abidjan comme le port leader sur la côte atlantique de l'Afrique, et en faire un acteur stratégique à l'émergence déjà bien amorcée de la Côte d'Ivoire.

Sources

- www.usinenouvelle.com/.../infographie-les-chiffres-du-commerce-maritime-mondial-en-2015.N358340
- www.imf.org/external/french/pubs/ft/SCR/.../cr13172f.pdf

Clarisse K. TRAORÉ

TOURNÉ VERS LE FUTUR

1. Projet d'Aggrandissement/ Elargissement du Canal de Vridi (en cours de réalisation)



Vridi avant les travaux



Les travaux en cours



Après les travaux

2. Projet de Construction d'un 2^e Terminal à Conteneurs (en cours de réalisation)



Avant



Après

3. Projet de Construction d'un Terminal RORO (en cours de réalisation)



Avant



Après

4. Projet de remblaiement de la baie de Vridi-Biétry (en cours de réalisation) et construction d'un pont



Avant



Les travaux en cours



Après les travaux

5. Projet de Construction d'un Môle au Port de Pêche (achevé)



Avant



Après

6. Projet de Construction d'un Terminal Minéralier (en recherche de financement)



Avant



Après

7. Projet de Construction d'un Terminal Céréaliier (en recherche de financement)



Avant



Après

OBJECTIF QUALITÉ

LE MANAGEMENT PAR LA QUALITÉ

Le port d'Abidjan continue sur sa lancée. La qualité de ses activités est une conviction loin d'être volatile. Bien au contraire, il s'agit bel et bien d'une priorité, un des chantiers stratégiques de l'autorité portuaire d'Abidjan. En effet, après sa double certification aux normes du code ISPS pour la sûreté des navires et des installations portuaires, et à la norme ISO 9001 version 2008 pour l'accueil des navires, le port d'Abidjan vient d'obtenir la certification ISO 14001, version 2004 par étapes niveau 2/3, après le niveau 1/3 obtenu en mars 2015.

La certification qualité des activités du port d'Abidjan est une reconnaissance des efforts consacrés à la satisfaction de ses clients et partenaires. Ces différentes certifications consacrent l'engagement du port d'Abidjan à mettre en place un système de management de la qualité, conforme aux standards internationaux ISO, dans le but de répondre aux exigences de ses clients.

Cette triple certification présente de nombreux bénéfices à la fois pour le port d'Abidjan certifié et ses clients, en établissant ainsi un climat de confiance entre l'entreprise, ses clients, son environnement et ses salariés d'une part, et en les impliquant dans une démarche de gestion des risques au quotidien, d'autre part.

La certification du Port d'Abidjan aux normes du code ISPS

Le port d'Abidjan est certifié aux normes du code ISPS, Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, depuis juillet 2004, et cette certification a été renouvelée en 2009.

En outre, pour une plus grande efficacité dans la mise en œuvre des dispositions du code ISPS et pour être conforme aux standards internationaux, l'autorité



portuaire a concédé depuis 2013, les activités de sûreté à la société « Port sécurité » qui dispose de solides expertises et références en la matière.

1^{er} port africain certifié à la norme ISO 9001 version 2008

Le Port Autonome d'Abidjan est certifié par le groupe AFAQ AFNOR International à la norme ISO 9001 version 2008 sur l'accueil des navires depuis janvier 2010.

Fort de cet acquis qui renforce considérablement la compétitivité de la plateforme portuaire d'Abidjan, la Direction Générale du Port Autonome d'Abidjan met désormais le cap sur une démarche environnementale, santé et sécurité au travail, afin d'obtenir à terme, la certification à la norme ISO 14001 et au référentiel OHSAS 18001.

Les ports et les risques environnementaux

Les ports jouent un rôle primordial dans les économies nationales des pays. Ils sont l'un des principaux outils industriels et commerciaux pour le développement économique et social des nations.



La plupart d'entre eux répondent aux exigences de la mondialisation et de la globalisation, en

la certification, une constante pour le Port Autonome d'Abidjan

opérant diverses opérations de restructuration dans le but d'améliorer l'efficacité et d'attirer plus de trafic. La croissance des expéditions dans les ports représente des risques environnementaux, allant des déchets des navires, du déversement de pétrole, de l'évacuation des eaux de ballast, du dragage, de la congestion du trafic, des rejets d'effluents, des déchets dangereux, de la poussière, de la qualité de l'eau, du bruit, de la dégradation de l'habitat avec, entre autres, l'implication pour la biodiversité et les écosystèmes.

Ces risques environnementaux communs à tous les ports peuvent non seulement constituer des risques sanitaires pour les villes et les populations environnantes, mais également éroder les gains économiques réalisés par le commerce international via l'augmentation des expéditions.

Dès lors, la réduction des impacts environnementaux des ports et de la navigation, devient une nécessité impérieuse à laquelle tous les acteurs de ce secteur doivent adhérer et résolument s'impliquer.

Le Port Autonome d'Abidjan (PAA), entreprise citoyenne, a décidé de faire du développement durable, une priorité.

Qu'est-ce que la certification ISO 14001?

Elle permet à un organisme de démontrer son engagement en matière d'environnement en attestant de sa conformité à la norme internationale ISO 14001.

Celle-ci définit les exigences relatives à l'élaboration, la mise en œuvre, la maintenance et l'évaluation d'un système de management environnemental (SME). Cet outil de gestion permet de prendre en compte les impacts de nos activités sur l'environnement, de les mesurer et de les réduire (gestion des déchets, pollutions de l'air, de l'eau, sonores et visuelles, consommations énergétiques...). Comme l'ISO 9001, la certification ISO 14001 se base sur le principe de l'amélioration continue.

Cette certification renforce considérablement la compétitivité de la plateforme portuaire d'Abidjan, en s'ajoutant aux deux autres précédemment obtenues, à savoir la conformité aux normes

LA SÛRETE AU PORT

Adopté le 12 décembre 2002 par la Conférence diplomatique de l'OMI suite aux attentats terroristes perpétrés aux Etats-Unis le 11 septembre 2001, le Code International pour la Sureté des navires et des installations portuaires (code ISPS) est entré en vigueur à l'échelle mondiale le 1^{er} juillet 2004. Le but du Code ISPS est de s'assurer que les navires de haute mer et les installations portuaires des États membres de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) mettent en œuvre les normes les plus strictes possible en matière de sûreté.

Soucieux de demeurer un port conforme aux normes internationales, le port d'Abidjan s'est vite engagé dans l'application des dispositions dudit code. Cela lui a valu d'être déclaré, dès 2004, conforme aux exigences du code ISPS. Cette déclaration de conformité a été renouvelée en 2009, puis en 2014.

Cette reconnaissance internationale est le fruit des actions importantes menées par l'Autorité portuaire dans le but de maintenir un niveau de sûreté aux standards mondiaux sur la plateforme portuaire d'Abidjan. Au nombre de ces actions, figurent entre autres l'installation d'un système de vidéosurveillance

moderne, la modernisation du contrôle des accès à la zone sous-douane, l'identification systématique des usagers en zone sous-douane par le port de chasuble, la construction de miradors de surveillance, l'acquisition de vedettes pour la surveillance du plan d'eau, la délimitation des chantiers de manutention, l'amélioration de l'éclairage des différents sites et la formation permanente du personnel en charge de la sûreté portuaire.

En outre, le port d'Abidjan procède régulièrement à l'évaluation de son dispositif sécuritaire à travers des exercices de sûreté grandeur nature qui permettent de mesurer la capacité de réaction des différentes unités de sécurité intervenant dans le port.

En 2013, la Direction générale du Port Autonome d'Abidjan a décidé de concéder la sûreté à la société Port Sécurité, une filiale du groupe canadien « Visual Defense » avec pour objectif de garantir à la plateforme portuaire d'Abidjan un environnement encore plus sûr et sécurisé, véritable gage de compétitivité.

Armand AHOURE

OBJECTIF QUALITÉ

du code ISPS, pour la sûreté des navires et des installations portuaires, et la norme ISO 9001 version 2008 pour l'accueil des navires, récemment renouvelée.

Engagement de la Direction Générale

Le port d'Abidjan est une plateforme portuaire plaçant la Côte d'Ivoire au centre de la carte du trafic maritime sous-régional. C'est une infrastructure stratégique pour un développement tant national que sous-régional.

Au regard de ce contexte, il est apparu primordial de s'engager dans une démarche d'amélioration continue par le déploiement progressif des principes et outils de management de la Qualité. Depuis quelques années, le PAA s'est engagé dans une démarche d'Entreprise Citoyenne, qui consiste en une gestion responsable de ses activités et de l'impact de celles-ci sur l'environnement et ses parties intéressées.

Afin d'aller plus loin qu'une simple mise en conformité avec la réglementation en vigueur en matière d'environnement, la Direction Générale du PAA a décidé de renforcer ses outils de management pour un meilleur suivi et une amélioration de ses performances environnementales.

C'est pourquoi, elle a inscrit parmi ses quatre

axes stratégiques, le respect des exigences environnementales, en vue de marquer sa volonté d'aller vers la réalité d'un port écologique. Les actions mises en oeuvre en matière de protection de l'environnement ont permis au port d'Abidjan d'obtenir la certification ISO 14001 version 2004, niveau 1 en mars 2015. Décernée par l'organisme International AFAQ-AFNOR, la certification ISO 14001 version 2004 niveau 1, outil de pilotage de la performance environnementale, consacre la capacité du PAA à mieux maîtriser les impacts de ses activités sur l'environnement, au regard de la réglementation, afin de prévenir d'éventuelles pollutions.

Politique environnementale du PAA

Elle s'articule autour des points suivants :

- poursuivre l'amélioration constante de la performance environnementale sur l'ensemble de la plateforme portuaire d'Abidjan ;
- développer et entretenir une relation Ville-Port respectueuse de la communauté ;
- susciter l'engagement des parties prenantes ;
- viser l'exemplarité en matière de développement durable ;
- renforcer les aspects de sûreté et de sécurité des biens et des personnes dans l'enceinte portuaire ;
- encourager les bonnes pratiques environnementales des acteurs de la place portuaire (concertation entre les différents acteurs, mise en place d'actions communes).
- avoir un programme approprié de gestion environnementale visant à :
 1. prévenir la pollution de l'air, de la terre et de l'eau ;
 2. améliorer la valorisation des déchets ;
 3. optimiser l'utilisation des ressources naturelles.

Ces engagements sont partagés avec l'ensemble des clients et partenaires, mobilisés autour de ces exigences d'exemplarité environnementale. C'est à ces conditions que le port d'Abidjan souhaite se mettre au service de l'environnement, de l'agglomération, de la ville d'Abidjan et de ses habitants.

Clarisse K. TRAORÉ

Sources :

- Politique environnementale du PAA

Note Conceptuelle : Premier Panel d'Experts sur l'évaluation environnementale stratégique, des Politiques

L'ECO-ATTITUDE AU BUREAU

Le PAA s'est doté d'une politique éco-responsable globale, s'évertuant à prendre en compte tous ses impacts environnementaux. Dans l'optique d'être une référence en la matière, il sensibilise au plan interne ses agents, quant à la réduction de la consommation de l'électricité, de l'eau, du papier, ou au tri sélectif des déchets, afin de faire de l'ensemble du personnel, un véritable acteur du développement durable.

Des séances d'informations et de sensibilisation sont animées par le Comité d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail (CHSCT) de l'entreprise, dans le cadre de la prévention de la santé et de la sécurité des salariés.

ISO 14001 VERSION 2004 PAR ÉTAPE NIVEAU 2/3 : LE PAA OBTIENT SON CERTIFICAT

ISO 9001 VERSION 2008 : LE PAA RENOUVELLE SA CERTIFICATION

Le Port Autonome d'Abidjan informe l'opinion nationale et internationale, qu'à l'issue de l'Audit de Suivi N° 1 qui a eu lieu du 23 au 26 février 2016, l'organisme de certification **AFAQ AFNOR INTERNATIONAL** vient de décerner au Port Autonome d'Abidjan, la certification à la norme environnementale ISO 14001 Version 2004 par étape niveau 2/3 et de renouveler sa certification ISO 9001 version 2008.

Cette certification qui apporte la reconnaissance internationale de notre engagement à long terme à l'égard de l'environnement, vient couronner les efforts de notre entreprise qui depuis quelques années, s'est résolument impliquée dans un processus de protection et de préservation de l'environnement. L'obtention de ce certificat est une avancée notable car elle reflète le sens des responsabilités d'une entreprise citoyenne, attentive au respect et à l'impact de ses activités sur l'environnement. Elle permet également de conformer notre institution aux exigences nationales en matière de Développement Durable.

La certification ISO 14001 Version 2004 par étape niveau 2/3, renforce considérablement la compétitivité de la plateforme portuaire d'Abidjan en s'ajoutant aux deux autres déjà obtenues, à savoir la conformité aux normes du **code ISPS** pour la sûreté des navires et des installations portuaires, et à la norme **ISO 9001 version 2008** pour la qualité de ses prestations sur l'accueil des navires, qui vient d'être renouvelée.

Cette nouvelle dynamique environnementale, au-delà de la légitime satisfaction qu'elle nous procure, nous engage à affirmer davantage dans le quotidien de tous nos processus, notre responsabilité sociétale, gage de pérennité pour notre activité et surtout preuve de notre adhésion aux initiatives nationales, sous-régionales et internationales de Développement Durable.



UN DYNAMISME SIGNÉ HIEN Y. SIÉ



Sur la route de l'émergence, le Port Autonome d'Abidjan entend répondre présent. C'est ce qui justifie l'acharnement au travail de M. Hien Yacouba SIÉ, Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, qui tient à donner un visage beaucoup plus rayonnant et moderne à la structure dont il a les rênes depuis avril 2011.

C'est aujourd'hui que demain se prépare. M. Hien Yacouba SIÉ, en ingénieur averti, travaille pour le port d'Abidjan. Nommé en décembre 2010, sa prise de fonction n'a été effective qu'en avril 2011, à la fin de la crise post-électorale.

Le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, à son arrivée à la tête de cette structure, avait hérité d'un port dont les infrastructures et superstructures étaient fortement dégradées; l'entreprise était surendettée avec un effectif pléthorique. À cela s'ajoutait une baisse importante du trafic de marchandises de l'ordre de 54 % par rapport à 2010.

Les différentes composantes du trafic affichaient des baisses drastiques, notamment - 55,4 % au niveau du trafic navires, - 48,6 % au niveau du trafic national, - 60,3 % concernant le trafic de transbordement et -85,6 % pour le trafic de transit. Pour ce faire, l'Autorité portuaire qui n'entend pas naviguer à vue, a mis en place une stratégie de repositionnement du Port d'Abidjan, boussole de toutes ses actions.

L'initiation de grands projets structurants a permis de renforcer la confiance des industriels et des opérateurs portuaires.

Cette vision stratégique s'articule autour de quatre axes dont la remise à niveau, le renforcement des infrastructures existantes et le développement de nouvelles plus adaptées aux exigences du moment ; la reconquête et le renforcement de la position du port d'Abidjan en tant que grand port de transbordement et de transit sur la côte ouest-africaine (COA); le renforcement du management de la qualité, et le respect des exigences sécuritaires et environnementales.

Pour ce qui est des infrastructures, ce programme est parti de la réhabilitation de celles existantes à la conception des grands projets. Toutes ces initiatives ont permis de sauvegarder le leadership du Port d'Abidjan en termes de disponibilité des infrastructures et d'accroissement des trafics navires et marchandises.

Par ailleurs, l'initiation de grands projets structurants a permis de renforcer la confiance des industriels et des opérateurs portuaires. Ce qui s'est traduit concrètement par des investissements importants et des demandes d'investissement dans le port d'Abidjan.

Au niveau de la logistique, le PAA a mis en place un programme de remise en état et de renouvellement du parc des engins d'exploitation (véhicules, vedettes d'amarrages etc.).

L'exécution rigoureuse de ce programme a permis d'améliorer le taux de disponibilité des engins et d'assurer efficacement les services aux navires. Au niveau des finances, grâce à l'amélioration des contrôles internes, le chiffre d'affaires de l'entreprise a enregistré des hausses significatives.

Le port d'Abidjan a retrouvé sous SIÉ, une embellie au niveau économique. Les résultats financiers qui sont désormais bien meilleurs, ont permis à l'agence de notation financière Bloomfield Investment Corporation d'attribuer les notes (A1-) à court terme avec «perspective positive», et (A) à long terme avec «perspective stable» à l'institution.

Des gages de crédibilités financières qui placent le PAA parmi les entreprises africaines les plus crédibles et qui constituent des atouts supplémentaires pour la poursuite des investissements.

Au niveau du management notamment des ressources humaines, le PAA a lancé une étude de redimensionnement de l'effectif et les mesures prises à la suite de cette étude ont permis de réaménager l'effectif, d'intégrer de nouvelles compétences et de combler le déficit en personnel technique (surveillants de port, pilotes, etc.).

Cette stratégie de repositionnement du port d'Abidjan a aussi conduit le Directeur général du PAA, par ailleurs président de la Communauté Portuaire d'Abidjan, à mener des missions commerciales en direction des partenaires et clients des pays de l'hinterland, qui avaient tourné le dos à leur « port naturel », tout en s'engageant en retour à leur offrir de bien meilleures solutions d'attractivité.

Au cours des missions dans l'hinterland, les opérateurs de ces pays ont présenté un ensemble de préoccupations qui constituaient des entraves à leurs activités. Il s'agissait notamment, des questions de fluidité routière sur le corridor de transit, de parking de véhicules, de coût de passage portuaire, du TRIE, etc. L'impact de ces problèmes sur le trafic en transit était réel. C'est le lieu de rappeler que le port d'Abidjan qui traitait plus de 60 % du trafic maritime des pays sans littoral que sont le Mali et le Burkina Faso, a subi pendant la longue crise, un détournement de son trafic qui a conduit à une baisse de sa part de marché pour atteindre 15 %.

En 2011, ce trafic a fortement chuté (-26,3 %) passant de 1 037 766 tonnes à 764 940 tonnes suite à la crise postélectorale.

Cette stratégie de reconquête a permis de retrouver la confiance de ces opérateurs qui ont repris le chemin du port d'Abidjan. L'éco-

SOUS LE SIGNE DE HIEN Y. SIE

diplomatie adoptée par Hien Yacouba SIÉ, l'a conduite en France (Paris et Marseille) afin de promouvoir d'une part la place portuaire d'Abidjan à travers les projets de développement, et d'autre part, recueillir les préoccupations des clients et partenaires européens.

Le Port d'Abidjan renoue avec une stabilité économique et se tourne résolument vers l'avenir.

Cette démarche s'est avérée payante eu égard aux engagements du 1^{er} armateur français CMA CGM de traiter son trafic conteneurs au port d'Abidjan. Le Port d'Abidjan, ayant renoué avec une stabilité économique, est résolument tourné vers l'avenir. Être un port leader pour M. Hien Yacouba SIÉ, n'est donc pas une vue de l'esprit, un mirage. Mais bien une vision planifiée comme sait le faire tout dirigeant méthodique. Pour positionner durablement cette institution, l'autorité portuaire d'Abidjan a entrepris des projets structurants

qui s'inscrivent dans la droite ligne de l'action gouvernementale, à travers la mise en oeuvre, du Plan National de Développement (PND 2012-2015).

Il s'agit :

- de l'élargissement et de l'approfondissement de la passe d'entrée du canal de Vridi dans le souci de prendre en charge en tout temps des navires porte-conteneurs et conventionnels de plus de 250 m avec un tirant d'eau de 16 m ;
- de la construction d'un second terminal à conteneurs en vue d'accroître de manière significative le trafic de conteneurs et singulièrement celui des conteneurs en transbordement ;
- des travaux d'élargissement/approfondissement du canal de vridi et de construction d'un deuxième terminal à conteneurs, ont été officiellement lancés le mardi 06 octobre 2015 par le Ministre d'État, Secrétaire Général de la Présidence, M. Amadou GON COULIBALY.
- de la réalisation de ces deux ouvrages majeurs pour un coût total d'environ 560 milliards de F CFA, qui constitue le plus gros projet d'infrastructures du premier mandat du Président Ivoirien SEM Alassane OUATTARA ;



Inauguration du môle du port de pêche par le Premier Ministre M. Daniel Kablan DUNCAN.



Pose de la première pierre des travaux d'élargissement/ approfondissement du canal de Vridi et de construction du TC2, par le Secrétaire Général de la Présidence de la République, Monsieur Amadou GON COULIBALY.

- de la modernisation du port de pêche pour accueillir tous types de navires de pêche dans de meilleures conditions et disposer d'espaces pour l'implantation d'industries de pêche;

- du môle du port de pêche d'Abidjan qui a été inauguré le 21 septembre 2015, par le Premier Ministre de Côte d'Ivoire, M. Daniel Kablan DUNCAN.

À ces projets s'ajoutent l'aménagement de la baie lagunaire de Vridi- Biétry, en vue de la création de terrains pour l'implantation d'industries, la construction d'un terminal céréalier, d'un terminal minéralier, d'un terminal roulier et d'une station de traitement de déchets liquides. Le port d'Abidjan avec Hien Yacouba SIÉ ne lésine sur rien.

Afin de se conformer aux normes internationales de sécurité, le Port Autonome d'Abidjan qui a été certifié depuis le 1^{er} juillet 2004 aux normes du code ISPS, effectue chaque année un passage en revue de ses installations portuaires.

Dans ce même élan, le PAA a concédé depuis 2012, la gestion de la sûreté et de la sécurité de son espace portuaire, à l'entreprise Port Sécurité, filiale du groupe canadien Visual Defense, en vue de garantir un environnement de sûreté et de

Le Port d'Abidjan est l'un des plus sûrs de la région.

sécurité renforcé. Après la mise en concession de la sûreté à un opérateur privé, la sûreté et la sécurité se sont considérablement améliorées grâce aux investissements réalisés, aux contrôles plus stricts aux portes d'entrée et à la surveillance électronique de la plateforme portuaire.

Aujourd'hui, le port d'Abidjan est l'un des ports les plus sûrs et il enregistre le plus bas taux d'avarie et de vol de marchandises dans la sous-région. L'opérateur poursuit la mise en œuvre de son programme d'investissement, ce qui va permettre de renforcer davantage la sûreté et la sécurité de la plateforme portuaire.

Comme réalisations de Port Sécurité, l'on peut citer entre autres le déploiement de caméras sur l'ensemble de la zone sous-douane et du plan d'eau lagunaire, le scanning à l'entrée avec un système de détection de métaux et d'explosifs, l'utilisation à l'entrée de badges électroniques, etc.



Présentation de la première notation financière par l'agence Bloomfield Investment Corporation.



Conférence mondiale IAPH à Hambourg.

SOUS LE SIGNE DE HIEN Y. SIÉ

Notons que Port Sécurité est soutenu par la Police Spéciale et la Gendarmerie du Port d'Abidjan. Le Port Autonome d'Abidjan, outre la Sécurité, attache un prix fort au développement d'un service de qualité aux navires et aux marchandises, lequel engagement a permis au port d'Abidjan d'obtenir en 2008, la certification à la norme ISO 9001, version 2008 qui a une fois de plus été renouvelée le 16 mars 2015.

En outre, le DG/PAA a intégré dans son système managérial, la notion de responsabilité environnementale afin d'obtenir à terme la certification des installations portuaires à la norme ISO 14001. En mars 2015, le PAA a récolté les premiers fruits de son engagement dans la gestion environnementale en obtenant, le 16 mars 2015, sa certification ISO 14001 version 2004 niveau 1, décerné par l'organisme de certification internationale AFAQ AFNOR et qui fait de cette institution, le premier port africain à acquérir cette certification. Dans la continuité de cette démarche, le PAA a franchi la seconde étape en obtenant, en avril 2016, la certification 14001 version 2004, par étape niveau 2 /3, et a renouvelé sa certification ISO 9001 version 2008. L'obtention de ce certificat reflète le sens des responsabilités du PAA en tant qu'entreprise citoyenne, attentive à l'impact de ses activités sur l'environnement et sur ses parties intéressées. Il vient couronner l'engagement du PAA au respect des exigences environnementales.

Accorder une place de choix à la coopération interportuaire.

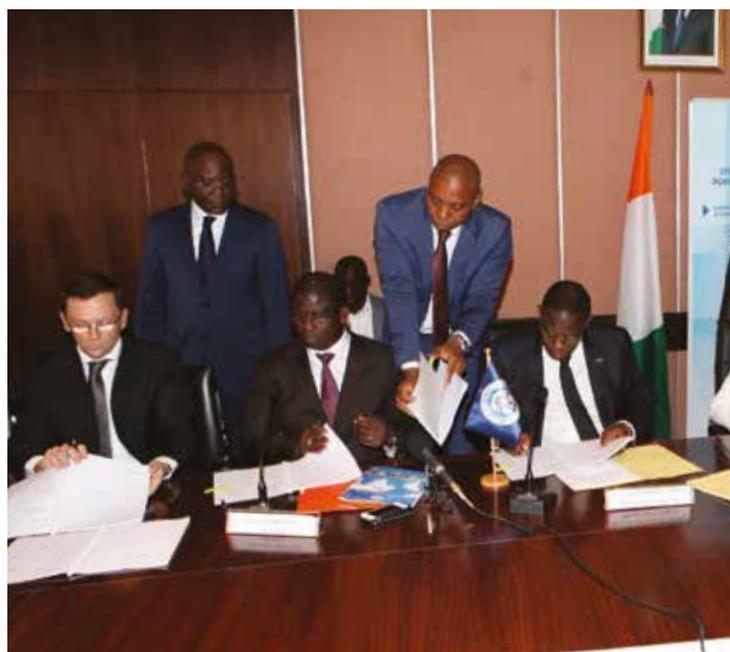
Le port d'Abidjan qui ne veut pas vivre en autarcie accorde une place de choix à la coopération interportuaire. Cet engagement s'est soldé par une dynamisation de l'activité de coopération avec l'élection du Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan en qualité de vice-président de la région Afrique-Europe de la prestigieuse organisation maritime et portuaire (IAPH) en juin 2015 à Hambourg (Allemagne). M. Hien Yacouba SIÉ est également le Président de l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du

Centre (AGPAOC). Il a été porté à la tête de ladite organisation en mai 2013 à Conakry (Guinée) lors du 36^e Conseil Annuel de l'AGPAOC.

M. Hien Yacouba SIÉ sait anticiper et planifier pour atteindre ses objectifs. Par une bonne politique managériale, le Directeur Général du PAA a réussi au fil des mois à redonner du « souffle » au « poumon de l'économie ivoirienne ». Qui sème le vent récolte la tempête et M. SIÉ a décidé de ne pas semer le vent mais bien le grain pour obtenir une récolte abondante.

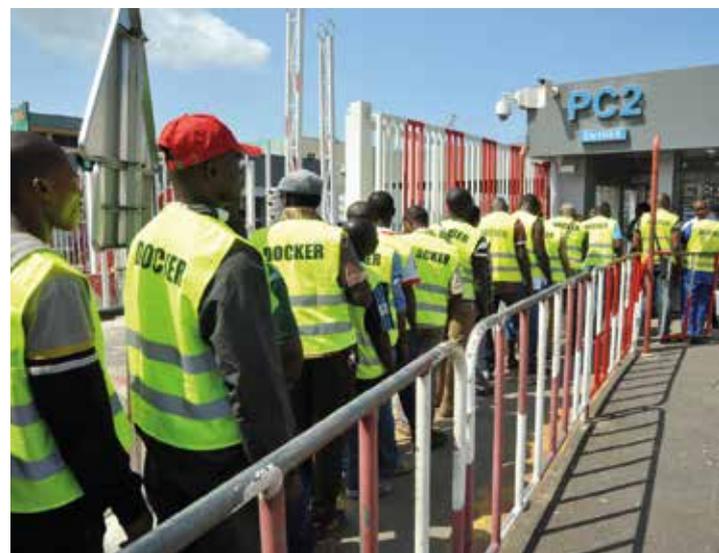
Les faits parlent déjà d'eux-mêmes et comme l'a dit le philosophe romain du IV^e siècle, Lucius Annaeus Seneca, appelé Sénèque, « Il n'y a pas de vent favorable pour celui qui ne sait où il va. » Et Hien Yacouba SIÉ sait où il va puisqu'il veut faire du port d'Abidjan, un port leader sur la façade atlantique de l'Afrique.

Clarisse K. TRAORÉ





Missions commerciales de repositionnement dans les pays de l'hinterland (Burkina Faso, Mali et Niger) et en Europe.



Optimisation du système de sécurité et de sûreté portuaire.



Signatures d'accords de financements avec l'État de Côte d'Ivoire, la BOAD et le Groupe ATIJARIWafa Bank.

LEXIQUE MARITIME ET PORTUAIRE

Acconage

Activité de manutention bord des navires.

Acconier

Entreprise de manutention maritime qui assure notamment le chargement ou le déchargement des navires. Le terme anglais équivalent est Stevedore.

Accostage

Amarrage d'un navire le long du quai.

Affrètement

Location du navire. L'affrètement porte sur l'usage et la jouissance du navire par l'affréteur (le «fréteur» met le navire à disposition de l'affréteur).

Agent maritime (ou consignataire) (shipping agent)

Voir consignataire

Alliance

Accord conclu entre les armateurs sur les principales routes maritimes mondiales.

Amarrage

Opération consistant à attacher le navire aux bollards du quai au moyen de cordages (amarres).

Appontement

Plateforme fixe ou flottante permettant aux bateaux de s'accoster ou de s'amarrer dans les ports, les rivières ou les estuaires soumis à la marée.

Armateur, armement (shipping company)

Personne physique ou morale qui arme et exploite le navire, en tant que propriétaire ou locataire.

Arrimage (stowage)

Mise en place de la cargaison à bord du navire de façon à assurer la conservation de la marchandise, la sécurité du navire et la desserte aisée des ports d'escale. Le capitaine établit un plan d'arrimage (cargo plan) qui indique l'emplacement des marchandises à bord du navire.

Aussière

Gros cordage servant à l'amarrage des navires.

Avaries

Dommages subis par le navire ou sa cargaison.

Avitaillement (shipchandler)

Activité consistant à la fourniture de combustibles et de vivres nécessaires à bord d'un navire pour l'exécution d'un transport.

Balisage

Ensemble des bouées et dispositifs divers signalant les obstacles ou indiquant le chenal d'accès des navires.

Ballast

Double fond des navires utilisé pour stocker du combustible (fuel ballast tank) et pour lester le navire ou en modifier l'assiette (water ballast).

Barge (chaland)

Bateau fluvial ou maritime parallélépipédique sans moyen de propulsion.

Bay-plan (plan de chargement)

Plan donnant les renseignements sur chaque conteneur dans chaque cellule.

Bollard

En acier moulé, le bollard est la borne qui sert à fixer à terre les amarres d'un bateau au port. On l'appelle aussi bitte d'amarrage.

BOT (CET)

Build Operate and Transfer (Construire Exploiter et Transférer) : forme de partenariat dans laquelle le concessionnaire réalise lui-même l'ouvrage, puis il l'exploite pendant une période convenue avant de le rétrocéder au concédant.

Bouée

Dispositif flottant installé sur le plan d'eau pour indiquer leur chemin aux navires.

Cabotage maritime (Short Sea Shipping)

Navigation sur de courtes distances à proximité des côtes, soumise aux règlements nationaux des pays concernés.

Cale

Compartiment du navire placé sous le pont inférieur et destiné à contenir les marchandises.

Car Ferry

Navire transportant les passagers et leurs véhicules. Les véhicules entrent dans le navire par une porte ouvrant directement sur le garage.

Chaland citerne

Chaland destiné au transport en vrac de liquides.

Chargeur (shipper)

Personne (propriétaire ou non de la marchandise) qui expédie la marchandise.

Chariot cavalier

Chariot mobile de parc monté sur des pneumatiques qui enfourche le conteneur pour le soulever, le

déplacer ou le gerber, se déplaçant sur une surface plane et renforcée

Chenal d'accès

Chemin aménagé sur le plan d'eau et balisé pour le passage des navires.

Clinker

Constituant du ciment.

Coffre

Dispositif flottant sur le plan d'eau pour amarrer les navires.

Compagnie maritime

Transporteur maritime.

Compte d'escale

Facture adressée à l'armateur et reprenant toutes les prestations fournies pour son compte lors de l'escale de son navire.

Conférence maritime

Groupement d'armateurs desservant les mêmes lignes, ayant conclu entre eux des accords de tarif, de trafic, d'organisation des dessertes, dans le but de maîtriser la concurrence.

Connaissance (bill of lading)

Titre représentatif de la marchandise lors d'un transport maritime, tenant lieu de reçu de ce que l'armement charge à bord du navire. Il donne une description de la marchandise.

Consignataire

Mandataire représentant l'exploitant du navire (armateur ou affréteur) dans toutes les fonctions de l'armement, dans le port d'escale du navire. Il organise l'escale, recrute le fret, délivre la marchandise, assiste le capitaine et l'équipage dans l'accomplissement de toutes les formalités relatives à l'escale. Il est rémunéré par des commissions sur fret et des honoraires de consignation (agency fees).

Conteneur (container)

«Boîte» généralement métallique et de forme parallélépipédique, aux dimensions normalisées, pour le transport des marchandises diverses, solides ou liquides et pouvant être manutentionnées de manière interchangeable sur les camions, les wagons, les barges et les navires. Il en existe de différentes tailles mais les conteneurs les plus couramment utilisés sont ceux de 20 pieds et 40 pieds.

Il existe de nombreux types de conteneurs dont les principaux sont : le conteneur pour usage général, le conteneur réfrigéré, le conteneur à toit ouvert (open top), le conteneur-citerne.

Corridor de transit

Itinéraire choisi par le chargeur des zones éloignées des côtes et qui comprend le port et l'itinéraire de pré et post acheminement empruntés.

Darse

Bassin rectangulaire équipé de quais pour l'accostage des navires.

Déballastage

Opération consistant pour un navire, à vidanger les compartiments (ballasts) de l'eau de mer dont il les a remplis pour s'alourdir pendant ses voyages à vide.

Défenses

Dispositifs accrochés au quai pour protéger les navires à l'accostage.

Dégroupage

Dispersion des marchandises à l'arrivée à destination des différents destinataires (voir groupage).

Déhalage

Déplacement d'un navire le long du quai au moyen de ses amarres.

Dépotage (stripping)

Action de vider un conteneur de son contenu.

Détournements de trafic

Phénomène par lequel des trafics expédiés par des chargeurs d'un pays ou destinés à ceux-ci transitent par un port étranger.

Digue

Une digue est un remblai aménagé pour bloquer ou dévier un courant d'eau.

Docker

Ouvrier portuaire qui charge et décharge le navire.

DOOR TO DOOR (Porte à porte)

Se dit d'un conteneur rempli (empoté) sur le lieu de production de la marchandise (usine) pour être vidé (dépoté) sur le lieu d'utilisation.

DOOR TO PIER (Porte à quai)

Se dit d'un conteneur rempli (empoté) au lieu de production de la marchandise (usine) pour être vidé (dépoté) au quai du terminal.

Dragage

Opération qui consiste à creuser ou à enlever les sédiments (sable, boue...) au fond des bassins ou des chenaux afin d'améliorer ou de maintenir les profondeurs de l'eau.

Drague

Engin servant au dragage des fonds marins ou lagunaires.

Duc d'albe

Faisceau de poteaux de bois, de tubes d'acier de blocs de ciment ancrés dans le fond des bassins ou des chenaux, sur lequel un navire peut s'amarrer ou s'appuyer.

E.T.A. (Estimated time of arrival)

Date et heure prévues d'arrivée du navire au port d'escale (si on ne précise pas G.M.T. c'est qu'il s'agit du temps local).

E.t.c. (empty transcontainer)

Conteneur vide.

E.T.S. (Estimated time sailing)

Date et heure prévues pour le départ (voir E.T.A.).

Échange de données informatisé (EDI)

Échange d'informations sous forme électronique.

Écoutille (hatch)

Ouverture dans le pont d'un navire et servant généralement à l'embarquement et au débarquement des marchandises. On emploie souvent à tort, comme

LEXIQUE

synonyme, le mot panneau qui est la fermeture de l'écoutille (hatch cover).

Élingue (sling)

Câble métallique utilisé par les engins de levage pour saisir les colis et les manipuler.

Empotage (stuffing)

Processus qui consiste à remplir un conteneur de fret avant son expédition par voie terrestre ou maritime.

Équivalent Vingt Pieds (EVP)

Une unité de mesure équivalant à l'espace occupé par un conteneur standard de 20 pieds. Sert à exprimer la capacité du porte-conteneurs ou de l'aire d'entreposage. Un conteneur de 40 pieds (EQP) équivaut à deux EVP. (voir Teus).

Évitage (bassin d')

Plan d'eau suffisamment vaste pour permettre à un navire de tourner.

Fascinage

Technique consistant à poser des fagots de branchages, d'osier tressé au fond de l'eau ou sur les berges en vue de les protéger contre l'ensablement ou l'érosion.

FCL (Full Container Load)

Conteneur complètement chargé pour un transport de domicile à domicile. La compagnie maritime n'intervient pas dans l'empotage et le dépotage de la marchandise.

Feeder (navire nourricier, navire collecteur)

Navire de taille relativement petite permettant l'éclatement, sur différents ports, d'une cargaison apportée dans un port principal par un gros navire faisant peu d'escales, et inversement, collectant les marchandises dans les ports secondaires pour les assembler dans le port principal.

Feeder (feederisation)

Organisation de lignes de feeders (collecte et redistribution des marchandises par des navires feeders).

Flat (conteneur)

Conteneurs ne comportant que le plancher et les montants et pouvant être empilés quand ils sont vides.

Fortune de mer (Perils of the sea)

Accident de toutes natures survenant en mer au navire et aux marchandises transportées.

Frais de manutention (Handling Charges)

Frais consécutifs aux différentes manipulations subies par les conteneurs dans les dépôts ou terminaux.

Fret (freight)

Coût du transport d'une marchandise en particulier par mer. Il est payable soit d'avance (freight prepaid), soit à destination (at destination ou freight collect). Le faux fret (deadfreight) est l'indemnisation de l'armateur par un chargeur qui a retenu la place mais n'a pas remis la marchandise. Il peut y avoir des surfrets (voir ce mot). Le fret désigne également la marchandise elle-même qui est embarquée sur le navire.

Frètement

Mise en location du navire par son propriétaire; parallèle d'affrètement, prise en location d'un navire.

Froment Blé

Gare de triage

Toute aire à ciel ouvert pour l'assemblage du fret d'exportation ou pour le placement de fret d'importation attendant du transport intérieur.

Gerbage (Stacking)

Gerbage (empilage) de conteneurs l'un sur l'autre. La hauteur de gerbage est le nombre de conteneurs superposés.

Groupage (loading)

Action consistant à grouper des envois de marchandises pouvant provenir de différents chargeurs, par exemple groupage de colis isolés dans un conteneur.

Grue de bord Voir Mât de charge

Grue sur pneumatiques (RTG - Rubber Tyred Gantry)

Grue mobile sur pneus utilisée pour le mouvement et le positionnement de conteneurs dans un parc à conteneurs. Ce type de grue peut aussi servir à charger et décharger des conteneurs transportés par train.

Grutier (crane operator)

Conducteur des engins de manutention : grues, portiques.

Gypse

Intrant du processus de fabrication du ciment.

Halle de tri et de criée

Hangar de tri et de vente du poisson de la pêche locale.

Hinterland

Zone géographique d'influence économique ou arrière-pays commercial d'un port.

Hub portuaire

Plateforme portuaire de transbordement où s'organisent les correspondances des marchandises, en général conteneurisées.

Intermodalité

Mise en œuvre successive de plusieurs modes de transport à l'aide de moyens permettant d'éviter les ruptures de charge.

Jauge (tonnage)

Mesure officielle des capacités intérieures des navires. L'unité est le tonneau de jauge (gross ton, register ton). On distingue : 1 - jauge brute totale (gross tonnage) qui est la capacité interne du navire et de ses superstructures. 2 - jauge brute proprement dite (gross register tonnage T.J.B / G.R.T.) qui est la capacité du navire au-dessous du pont. 3- la jauge nette (net register tonnage T.J.N / N.R.T.) qui est la capacité utilisable pour des marchandises.

Juste à temps (just in time)

Organisation de la production en flux tendus visant à minimiser les stocks.



GOOD CALL, BONNE EXPERIENCE

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

OMA CÔTE D'IVOIRE

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

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

WWW.OMAGROUP-WA.COM

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



AGENTS FOR:
Hapag-Lloyd



Effectuez vos importations avec le GUCE et gagnez du temps

Vous êtes opérateur économique, importateur/exportateur, commissionnaire en douane agréé, consignataire. Désormais, effectuez en ligne et en toute sécurité toutes vos démarches administratives liées à votre transaction commerciale à travers une plateforme unique, le GUCE.

Connectez-vous gratuitement au www.guce.gov.ci pour exécuter simplement et rapidement vos formalités d'importation et d'exportation.

Plus d'infos

Immeuble Plein Ciel - Bvd Valéry Giscard d'Estaing
Tél. : + 225 21 21 23 99 (du lundi au vendredi, de 8h à 17h)
E-mail pour la création de compte GUCE et envoi de mail : comptes@guce.ci
E-mail : contact.Helpdesk@guce.ci
Skype : [helpdesk.ci](https://www.skype.com/fr/ajout/contact/helpdesk.ci)