Le magazine du Port Autonome d'Abidjan • Déc. 2016 • n° 101

Une Référence Internationale

PAA-Infos MAGAZINE

PORT D'ABIDJAN : VERS DE NOUVEAUX HORIZONS

LE PRÉSIDENT GHANÉEN SÉDUIT PAR LE PORT D'ABIDJAN

FOCUS SUR LE LAMANAGE

2e CONFÉRENCE SUR LE THON

PEFC IMPRESSION DURABLE
afaq ISO 9001 Qualité AFNOR CERTIFICATION
afaq 14001 PAR ÉTAPES niveau 2/3 AFNOR CERTIFICATION

PORT AUTONOME D'ABIDJAN

Une Référence Internationale

Performance - Expertise - Sécurité

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

afaq ISO 9001 Qualité AFNOR CERTIFICATION

afaq 14001 PAR ÉTAPES niveau 2/ AFNOR CERTIFICATION

sommaire

Éditorial p.03

Ports d'ici et d'ailleurs p.05

Au port d'Abidjan

Actualités p.16

Evènements p.32

Projets p.42

Focus

Le lamanage p.48

La notation financière p.52

Dossier - Port d'Abidjan : vers de nouveaux horizons

Le port se modernise p.60

Les projets à l'étude p.68

Les projets à financer p.70

Culture

L'éco-attitude p.76

Lexique maritime et portuaire p.78

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 SIÉ,
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 GUIÉ
Chef du Département Communication

SECRÉTAIRE DE RÉDACTION
Clarisse K. TRAORÉ

RÉDACTEURS
Serge KIMOU, Armand AHOURÉ, Fathime DIÉNÉPO, 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

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

éditorial

UN PORT EN PLEINE MUTATION

De par sa position stratégique et le rôle prépondérant qu'il joue dans l'économie ivoirienne (90% des échanges extérieurs du pays, 85% des recettes douanières), le Port d'Abidjan est à l'avant-garde de la bataille pour l'émergence économique de la Côte d'Ivoire. Un objectif que veut atteindre le Président de la République, à l'horizon 2020.

Mme OKOU COULIBALY D. GON

Finis les écueils du contexte de crise qui prévalaient aux premiers moments de la prise de fonction de la Direction Générale actuelle. Désormais, le Port avance résolument vers la réalisation de ses ambitions. Celles d'en faire le port leader sur la Côte Atlantique de l'Afrique.

Pour que l'institution prenne cette direction, il leur a fallu chercher à la mettre aux standards mondiaux. Cela s'est fait à travers la remise à niveau des infrastructures et le renforcement du management.

Au niveau des d'infrastructures

Le programme a consisté d'abord à réhabiliter les infrastructures existantes et ensuite à concevoir de nouveaux projets au nombre desquels :

• la construction d'un môle au Port de pêche et le remblaiement de la baie lagunaire de Vridi dont les travaux sont terminés ;

• l'élargissement/approfondissement de la passe d'entrée du Canal de Vridi et la construction du 2e terminal à conteneurs dont les travaux sont en cours ;

• la construction des terminaux céréalier et minéralier dont les études sont en cours.

Au niveau du management et de la gouvernance de l'entreprise

La première action forte a été l'installation d'un Conseil d'Administration dissout dix ans plus tôt. Ce qui a posé les fondements d'une bonne gouvernance de l'entreprise.

Ainsi, grâce à l'amélioration des contrôles internes le chiffre d'affaires de l'entreprise a enregistré une

hausse significative, passant de 51,3 milliards de francs CFA en 2011 à 79,5 milliards en 2015, soit une progression de 35%. Des efforts importants ont été entrepris pour la maîtrise des charges, ce qui a permis de résorber les déficits et de dégager des marges positives. Cet embellissement de la situation financière de l'entreprise a fortement contribué à l'obtention de la note A+, attribuée par l'agence de notation financière Bloomfield Investement Corporation, en juillet dernier. Cette notation signifie que le Port respire une bonne santé financière et que les perspectives sont stables, des gages supplémentaires pour la poursuite de ses investissements.

Au plan des ressources humaines, d'importantes mesures ont été prises pour en améliorer la gestion, à travers le redimensionnement des effectifs, l'intégration de nouvelles compétences, la résorption du déficit en personnel technique et la mise en place d'une politique d'adéquation homme/poste. En outre, l'évaluation des risques professionnels et la mise en place de mesures de prévention, actuellement en cours, devraient permettre de garantir la sécurité et la santé du personnel.

Au plan commercial, la stratégie de repositionnement du port d'Abidjan a conduit la communauté portuaire à réaliser des missions en direction des partenaires et clients des pays de l'hinterland et d'Europe. L'impact de cette offensive commerciale s'est traduit par une forte croissance du trafic global des marchandises, qui est passé de 16 642 542 tonnes en 2011 à 21 926 247 tonnes en 2015, soit une évolution de 24%.

Par ailleurs, le Port Autonome d'Abidjan qui attache du prix au développement d'un service de qualité aux navires et aux marchandises, a réaffirmé son engagement en faveur du management par la qualité, à travers le renouvellement de sa certification à la norme ISO 9001 version 2008 et à l'obtention de la certification à la norme environnementale ISO 14001 version 2004, par étapes, niveau 2/3. Désormais, le cap est mis sur le niveau 3/3.

Concernant, la sureté, après l'obtention de la certification au code ISPS en juillet 2004, la Direction Générale a maintenu ses avancées en la matière La concession de cet important facteur de compétitivité des ports à un opérateur privé a considérablement amélioré la sûreté et la sécurité sur la plateforme portuaire grâce aux investissements réalisés et aux contrôles plus accrus.

Au niveau de l'exploitation

Dans ce cadre, un nouveau système d'information portuaire (SIP) plus performant, en remplacement du SYGAP, a été récemment déployé. En plus de fluidifier les escales et les trafics, le nouveau SIP, basé sur les dernières technologies informatiques, assure également une meilleure facturation des prestations, de la production des statistiques et des relations avec la clientèle.
Cette plateforme informatique devrait aussi faciliter les échanges d'informations avec les parties prenantes grâce à des interfaces entre le système d'aide à la navigation et les systèmes d'information des compagnies maritimes.

Au niveau de la coopération internationale

Le Port Autonome d'Abidjan a toujours fait de la coopération interportuaire un des piliers majeurs de sa politique managériale. Cet engagement s'est soldé par un rayonnement du port d'Abidjan au plan international à travers l'élection de son Directeur Général au poste de vice-président de la région Afrique-Europe de l'Association Internationale des Ports et Rades (IAPH) en juin 2015 à Hambourg (Allemagne). M. Hien Yacouba SIÉ est également Président de l'Association de Gestion des Ports d'Afrique de l'ouest et du Centre (AGPAOC) depuis mai 2013.

Toutes les mesures et actions mises en œuvre par l'Autorité Portuaire ont pour point de convergence, le maintien du leadership sous régional du Port d'Abidjan, qui devra davantage être performant. D'où la nécessité de poursuivre la mise en place des réformes dont le but est de conforter sa compétitivité et d'accompagner la Côte d'Ivoire sur le chemin de l'émergence.

ABIDJAN PORT SYNERGY

COMMUNAUTE PORTUAIRE D'ABIDJAN

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

Ports d'ici et d'ailleurs

PORT AUTONOME D'ABIDJAN

PEFC

Une Référence Internationale

PORTS NATIONAUX

PORT AUTONOME DE SAN PEDRO

LES PORTS D'ANVERS ET DE SAN PEDRO PROLONGENT DE CINQ ANS LEUR ACCORD DE COOPÉRATION

Les directions du port d'Anvers et du port de San Pedro se sont engagées à prolonger de cinq ans un accord de coopération signé en 2011. Une plate-forme logistique va être construite dans le port ivoirien. Le projet, dont la construction démarrera l'année prochaine, représente un investissement de 5,5 M€, dont 35 % seront financés par la filiale Port of Antwerp Investments (PAI). C'est la première fois que le port d'Anvers réalise un investissement en Afrique de l'Ouest.

UN INVESTISSEMENT DE 950 MILLIARDS DE FCFA PRÉVU POUR LE PORT IVOIRIEN DE SAN PEDRO

Un plan d'investissement de 1,445 milliard d'euros (950 milliards de FCFA) est prévu pour le port ivoirien de San Pedro (PASP), a annoncé le directeur général du PASP, Hilaire Lamizana. Le gouvernement ivoirien a annoncé que l'armateur Italo-Suisse MSC (Mediterranean Shipping Company) et le groupe émirati Bilal, avaient été retenus pour une partie de l'extension du port. Ils investiront respectivement 185 millions d'euros (122 milliards de FCFA) et 280 millions d'euros (186 milliards de FCFA). La première phase du plan doit permettre au PASP de s'agrandir en construisant notamment un nouveau terminal à conteneurs plus vaste qui remplacera celui existant. La phase 2 avec notamment un ambitieux grand terminal minéralier devrait suivre. Le port veut se diversifier pour devenir un hub pour les conteneurs mais aussi être la porte de sortie des exportations de la sous-région.

SEA INVEST S'INSTALLE AU POINT DE SAN PEDRO

Le groupe international belge, SEA Invest, l'un des principaux opérateurs de construction et d'exploitation de terminaux, s'installe au Port autonome de San Pedro où il s'apprête à construire une plateforme logistique équipée de magasins pour recevoir des marchandises. Le site actuellement viabilisé au sein du domaine portuaire de San Pedro, s'étend sur une superficie de 2,4 ha, sur lequel va être construit un terminal de marchandises solides en vrac, d'un coût de 6 millions d'Euros, soit 3,9 milliards de francs CFa, avec la construction de magasins de 10 000 m² pour le traitement de 200 000 tonnes de marchandises.

PORT AUTONOME D'ABIDJAN

LE PORT AUTONOME D'ABIDJAN ACQUIERT DU MATERIEL ANTI POLLUTION

Le Port Autonome d'Abidjan (PAA) veut préserver davantage son environnement. Pour se faire, du matériel antipollution a été acquis et a été officiellement présenté le jeudi 07 juillet 2016 au cours d'un atelier organisé au siège du PAA, en présence des acteurs de lutte contre la pollution exerçant sur la plate-forme portuaire. Une formation sur ce matériel, s'est déroulée ce même jour et a porté sur les barrages antipollution, la présentation des matériels de lutte contre la pollution, le déploiement des barrages et la présentation du récupérateur mécanique antipollution.

PORTS SOUS-RÉGIONAUX

PORT DE TEMA (GHANA)

PORT DE TEMA (GHANA) : OBTENSION D'UN PRÊT POUR LA CONSTRUCTION D'UNE LIGNE FERROVIAIRE

Le gouvernement ghanéen a annoncé le 05 août 2016, avoir obtenu un prêt auprès de la banque indienne d'import-export (Exim Bank of India) pour le financement de la construction d'une ligne ferroviaire reliant le port de Tema (Sud-est) à la ville d'Akosombo. M. Fifi Kwetey, ministre ghanéen des Transports, a précisé que cette nouvelle ligne de chemin de fer d'une longueur de 76 km reliera le port de Tema aux régions du Nord du pays, mais servira aussi et surtout à relier le port de Tema à certains pays enclavés d'Afrique de l'Ouest comme le Burkina Faso et le Mali.

EXTENSION DU PORT DE TEMA : 1,5 MILLIARD DE DOLLARS MOBILISES

La société Meridian Port Services (MPS), qui gère le port ghanéen de Tema, a annoncé le 05 septembre 2016, avoir mobilisé 1,5 milliard de dollars auprès de plusieurs banques commerciales et institutions de financement de développement pour financer l'extension de cette infrastructure portuaire. Le montant mobilisé par MPS comprend 195 millions de dollars de la part de la Société financière internationale (SFI /IFC), filiale de la Banque mondiale dédiée au secteur privé, et 472 millions de dollars de la part trois de banques commerciales: Bank of China, Industrial and Commercial Bank of China et Standard Bank. Le fonds néerlandais de développement FMO figure aussi parmi les contributeurs au financement du projet. La convention relative à l'extension du port de Tema, qui vise à augmenter la capacité annuelle du port de 3,5 millions de conteneurs EVP (équivalent vingt pieds), a été signée en novembre 2014. Le projet consiste à construire quatre installations de mouillage en eau profonde, un nouveau brise-lames, un canal en mesure d'accueillir de plus grands navires et une autoroute reliant le port à Accra.

PORT AUTONOME DE LOMÉ (TOGO)

LE PORT AUTONOME DE LOMÉ ACCUEILLE LE SOMMET DE L'UNION AFRICAINE SUR LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ MARITIME

Lomé, a accueilli le 15 octobre 2016, le Sommet de l'Union Africaine sur la sécurité et la sûreté maritime. Cette rencontre extraordinaire a rassemblé plusieurs personnalités notamment, 17 chefs d'Etat africains et 38 délégations présentes. Elle a été l'occasion de discuter des questions liées à la mer tels que : la piraterie maritime, la pêche illégale, la contrebande, la pollution. A la fin de ce Sommet, une Charte appelée «Charte de Lomé» a été adoptée et fut signée entre les pays d'Afrique présents à cette rencontre, afin de définir des règlements et textes à respecter, visant à mettre à disposition de chaque pays, des moyens pouvant lui permettre de lutter contre les défis liés à la mer. Ce texte va obliger les pays signataires à travailler de manière collégiale pour assurer la sécurité et la sûreté maritimes en Afrique. Une Charte qui prévoit un accompagnement financier des pays, qui vont contribuer pour la réussite de cette vision. Cependant, sur les 52 pays représentés à Lomé, 21 n'ont pas signé le texte. Parmi eux, de nombreux pays d'Afrique de l'Est (Ethiopie, Djibouti, Erythrée) et d'Afrique australe (Afrique du Sud, Namibie, Maurice, entre autres). L'on note également la non-adoption de la charte par le Sénégal et le Cameroun, qui visait quant à lui, à dénoncer par cet acte, un sommet qui ne serait qu'une redite de celui organisé trois ans plus tôt, en 2013 à Yaoundé.

PORTS SOUS-RÉGIONAUX

DIVERS

INSÉCURITE AU PORT AUTONOME DE LOMÉ

Le trafic global au Port Autonome de Lomé a doublé passant de 8.005.000 tonnes en 2010 à 15.400.000 tonnes en 2015. Mais la bonne santé financière de ce port en eau profonde contraste avec les plaintes répétitives pour vol qui ternissent son image. Les parcs automobiles sont les lieux les plus touchés. Enjoliveurs, clignotants, pots de phares et radios disparaissent bien souvent sur les véhicules avant leur livraison. Parfois, les auteurs de ces vols s'attaquent à des pièces bien plus importantes.

RÉHABILITATION DU MOLE 3 DU PORT AUTONOME DE DAKAR (PAD) : LE SÉNÉGAL ET LE JAPON SIGNENT DEUX ÉCHANGES DE NOTES

Le Sénégal et le Japon ont procédé le 20 septembre 2016 à Dakar, à la signature de deux échanges de notes portant sur un projet de réhabilitation du môle 3 du Port autonome de Dakar (PAD). Dans ce cadre, le PAD bénéficiera d'un financement de 20 milliards de francs CFA du gouvernement japonais pour la réhabilitation du môle 3 de ladite infrastructure portuaire. Ce projet vise à améliorer le système existant du Port de Dakar pour la distribution des biens au niveau sous régional par le biais du chemin de fer Dakar-Bamako.

GABON : L'EXTENSION DU PORT D'OWENDO VA CRÉER PLUS DE 500 EMPLOIS INDIRECTS

D'un coût d'environ 30 milliards de F CFA, l'extension du port d'Owendo au Gabon va générer plus de 500 emplois indirects dans le courant de l'année 2017 a déclaré le Président gabonais Ali Bongo Odimba. Selon lui, ce nouveau terminal va créer des emplois, booster l'efficacité du port et diminuer le coût de passage des marchandises. Il a indiqué à la faveur d'une visite de ce chantier que la modernisation des infrastructures actuelles va permettre de doubler la capacité du port, de décongestionner le site et d'accroître la vitesse de chargement/déchargement avec 300 emplois directs et plus de 500 emplois indirects à pourvoir courant 2017.

Photo © tangermed

TANGER MED II : LE PORT DU FUTUR D'APM TERMINALS

Le futur port Tanger Med II sera doté d'un terminal automatisé. L'annonce a été faite par Dennis Lenthe Olesen, DG d'APM Terminals, au cours d'une présentation à la COP22 vendredi 11 novembre 2016. Un modèle entièrement inspiré du terminal de Maasvlakte 2 à Rotterdam, considéré comme le terminal le plus avancé technologiquement à ce jour. Le port de Tanger Med est le deuxième port qui utilise cette technologie après le port de Rotterdam connu pour sa neutralité en carbone. Selon le DG d'APM, le coût de cet investissement atteint 700 millions d'euros. Le terminal Tanger Med II verra sa capacité triplée et sera le premier terminal en Afrique complètement électrique automatisé avec un impact environnemental réduit. La construction du terminal va démarrer en janvier 2019.

LE PORT AUTONOME DE KRIBI (CAMEROUN) A UN NOUVEAU DIRECTEUR GÉNÉRAL

M. Patrice Melom agé de 55 ans a été nommé Directeur général du Port Autonome de Kribi. Ingénieur statisticien de formation, il est également titulaire d'un diplôme d'étude spécialisé en management public de l'institut supérieur de management public de Yaoundé. A son actif, il a conduit avec succès la première phase de construction du port en eau profonde de Kribi.

PORTS SOUS-RÉGIONAUX

DIVERS

APRES ABIDJAN ET KRIBI, LE CHINOIS CHEC DÉCROCHE LE CONTRAT D'EXTENSION DU PORT DE CONAKRY

Déjà sélectionné par le Port autonome d'Abidjan en 2014, ainsi que pour la première phase de construction en 2011 et la deuxième en 2016 du port en eaux profondes de Kribi, au sud du Cameroun, mais aussi pour le port de transbordement de São Tomé-et-Príncipe, l'entreprise de BTP chinoise China Harbour Engineering Company a de nouveau été sélectionnée pour un chantier portuaire africain lundi. Le contrat portant sur l'extension de la zone Est du Port Autonome de Conakry (PAC) lui a été attribué pour un montant de 770 millions de dollars. Ce chantier, porte notamment sur la construction de trois quais d'une longueur totale de 846 mètres linéaires et l'aménagement de 41,6 hectares de terre-pleins.

GUINÉE : 774 MILLIONS DE DOLLARS POUR L'EXTENSION DU PORT DE CONAKRY

Le chinois CHEC, China Harbour Engineering Co Ltd, a signé le 20 octobre 2016 à Conakry, un contrat d'extension et de modernisation des infrastructures du port de la ville d'un montant total de 774 millions de dollars. Contrat signé entre Ding Jialong, directeur général de l'office de la société chinoise en Guinée, et Touré Hawa Keita, directrice du Port autonome de Conakry (PAC).
Financé essentiellement par China EximBank, le projet prévoit la construction de 3 postes à quais d'une longueur de 846 mètres linéaires, l'aménagement de 41,6 hectares de terre-plein, la réalisation d'une pénétrante routière de 4 km sur 8,5 mètres de large, avec construction d'une sur-levée de 670 mètres sur la voie ferrée et d'un échangeur de 550 mètres pour la connexion à l'autoroute. La pénétrante sera dotée de deux aires de stationnements pour 600 camions. A terme, ce projet d'aménagement – qui porte sur la zone Est du port – devra doter le pays d'ouvrages d'accostage et de stockage.

BOLLORÉ PORTS ACCROIT SA CAPACITÉ EN AFRIQUE DE L'OUEST

Le 14 octobre, Vincent Bolloré, Président du groupe Bolloré a tenu une cérémonie officielle pour le démarrage des travaux d'extension du terminal à conteneurs du port de Freetown en Sierra Leone. "Il s'agit d'un projet d'envergure pour la Sierra Leone. Il comprend notamment la construction d'une extension de quai de 270 m et d'une profondeur de 13 m, en plus des 707 m existants, la création d'un terre-plein de 3,5 ha et l'implantation d'une centrale électrique dédiée au terminal. Deux portiques de quai seront installés dès le démarrage afin d'améliorer très sensiblement la productivité du port de Freetown". Avec une capacité de 750 000 EVP, ce terminal, une fois les travaux terminés, pourra accueillir des navires de 6 000 EVP, un cas peu fréquent dans la région. L'extension de ce terminal devrait s'achever en septembre 2018.

LES PORTS OUEST AFRICAINS RESTENT PEU PERFORMANTS

Photo © afriquephotos.net

Le 2ème colloque international sur les innovations maritimes et portuaires s'est tenu récemment à Cotonou. Il a rassemblé des chercheurs et des professionnels du Bénin, du Niger, du Togo et d'Europe. L'occasion notamment d'évoquer les investissements portuaires en Afrique de l'Ouest pour rendre les infrastructures plus performantes. Aujourd'hui l'Afrique ne représente que 3% des échanges mondiaux. Les ports de Lagos, Cotonou, Lomé, Tema, Abidjan, et un peu plus loin Dakar, doivent faire des aménagements infrastructurels pour recevoir des bateaux de plus grandes dimensions et désireux d'écourter le plus, leur temps de séjour dans ces différents ports.

INTERNATIONAL

TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL

Photo © hapag-lloyd

TRANSPORT DE CONTENEURS : HAPAG – LLOYD VA FUSIONNER AVEC UN GROUPE DE DUBAÏ

L'armateur Hapag-Lloyd a annoncé le lundi 18 juillet 2016, qu'un accord a été signé pour la fusion de Hapag-Lloyd et United Arab Shipping Company (USSC). Une fois cette union scellée, le groupe comptera une flotte de 237 navires dotés d'une capacité de transport de 1,6 millions de conteneurs EVP. Cette flotte devrait permettre à l'armateur de compter parmi les cinq premiers transporteurs mondiaux de conteneurs.

HAUSSE DES PRIX DE CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT EN AFRIQUE

Photo © afriquephotos.net

Alors que le système des Terminal Handling Charges (THC) est connu en Europe, en Asie ou en Amérique, l'Afrique a jusque-là échappé à la mise en place de ces charges. Les principaux armateurs desservant le continent, à savoir Mærsk, CMA CGM, MSC et Navitrans, ont mis en place au cours de l'été, des THC sur quelques ports ouest-africains. La mise en place de ces surcharges n'est pas générale. Les lignes reliant Abidjan ou Apapa, par exemple, ne sont pas surtaxées. Ainsi, le groupe CMA CGM impose une THC de 100 € par EVP et 150 € par EQP à Lomé. À Cotonou, la THC sera de 95 € par EVP et 135 € par EQP. Quant à Dakar, elle se montera à 140 € par EVP et 170 € par EQP. Mærsk Line est moins gourmand en demandant une THC de 90 € par EVP et 145 € par EQP pour tous les conteneurs dry ou reefers. Au Ghana, la THC de Mærsk sera de 140 € par EVP et 260 € par EQP.

Photo © maersk

MAERSK VA SE SCINDER EN DEUX

Changement historique pour le danois Maersk, leader mondial du secteur maritime, par ailleurs un des plus importants et des plus anciens conglomérats industriels européens, qui est aujourd'hui lourdement touché par la baisse des prix sur le marché. Ainsi, la principale entreprise danoise, tous secteurs confondus, va éclater en deux, ont annoncé ses dirigeants, le jeudi 22 septembre 2016. Fini le groupe diversifié tel qu'il existait depuis des dizaines d'années. A. P. Møller-Maersk – son nom officiel – va se séparer de son importante branche pétrolière pour devenir un pur spécialiste du transport maritime. Une petite révolution censée répondre à la violente crise que traverse le secteur maritime, mais aussi, relancer la croissance pour les prochaines décennies.

TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL

CONNECTIVITÉ MARITIME : LE MAROC RECULE DANS L'INDICE DE LA CNUCED

Photo © tangermed

Le Maroc perd des points dans l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers (LSCI-Liner Shipping Connectivity Index) annuel, d'après le rapport établi par la CNUCED. Cette année, le royaume a réalisé 64,72/100 contre 68,28/100 en 2015. Dans la précédente édition, le Maroc disposait de la meilleure connectivité en Afrique, devant l'Afrique du Sud et l'Egypte. Ces pays étaient identifiés comme les plus animés du continent pour le commerce maritime. Selon la CNUCED, "les retards enregistrés dans les ports africains ont pour effet d'alourdir de 10% environ le coût des biens importés, voire plus dans le cas des exportations".

ATTAQUES DE PIRATES EN MER : BAISSE DU NOMBRE D'ATTAQUES DEPUIS 20 ANS

Le Bureau maritime international (BMI) a salué les efforts fournis par les gouvernements et le secteur du transport maritime. Dans son dernier rapport trimestriel, le BMI dont le centre de lutte contre la piraterie est basé à Kuala Lumpur a recensé sur toutes les mers 42 attaques entre juillet et septembre 2016. "La piraterie maritime a touché son plus bas niveau depuis 1996, soit 20 ans", a confié bureau. "Le BMI est encouragé par les efforts des autorités nationales et internationales et du secteur du transport maritime".

Photo © D.R.

Dossier réalisé par Armand AHOURE et Céna RICHMOND-DIA

INTERNATIONAL

ENVIRONNEMENT

LE PORT DE QUÉBEC REÇOIT LE PRIX MARITIME DE LA PROTECTION ENVIRONNEMENTALE

Le Port de Quebec s'est vu discerner le prix maritime de la protection environnementale par l'organisation de la North American Marine Environnent Protection Association (NAMEPA). Il constitue la deuxième reconnaissance en 2016, après l'obtention du niveau excellence et leadership de l'Alliance verte en mai dernier. Le Port se voit ainsi récompensé d'un travail de démarche environnementale qui a commencé en 2014 avec, au préalable, un projet de consultation et d'identification de bonnes pratiques.

Photo © D.R.

LE PORT DU HAVRE RÉCOMPENSE LES COMPAGNIES MARITIMES MOINS POLLUANTES

Douze (12) armateurs mondiaux ont été récompensés par un trophée best green shipping line, le 07 septembre 2016. L'objectif du Grand port maritime du Havre, est d'encourager les armateurs à réduire les émissions atmosphériques des navires et ainsi promouvoir un transport maritime toujours plus propre. Aujourd'hui, les navires utilisent uniquement du pétrole mais d'autres énergies comme le gaz ou le vent sont à l'étude pour réduire l'emprunte carbone des portes conteneurs.

Photo © cmacgm

LES ÉMISSIONS DE SOUFRE DU TRANSPORT MARITIME PLAFONNÉES DES 2020

Le transport maritime est le plus gros émetteur de soufre mondial. Les niveaux de dioxyde de soufre (SO_2) émis par les combustibles des cargos peuvent être jusqu'à 3.500 fois plus élevés que ceux du diesel des automobiles. Un seul grand porte-conteneurs peut brûler autant de combustible qu'une ville entière, selon l'ONG Transport et Environnement. La 70e réunion du Comité de protection du milieu marin (MEPC70) de l'Organisation maritime internationale (IMO) s'est tenue à Londres du 24 au 28 octobre 2016. Elle a décidé de plafonner le taux d'émission de soufre des combustibles des navires à 0,5% (plutôt qu'à 3,5% actuellement) dès 2020 plutôt qu'en 2025. Selon l'IMO, le trafic maritime contribue à environ 2,2% des émissions globales de CO_2. Celles-ci ont augmenté de 10% depuis 1990.

INTERNATIONAL

ENVIRONNEMENT

Photo © afriquephotos.net

CLIMAT : LES GÉANTS DU TRANSPORT MARITIME APPELLENT À L'ACTION

Maersk, Cargill, The Global Shippers' Forum et 45 autres organisations appellent le secteur du transport maritime à des actions ambitieuses en matière de lutte contre le changement climatique, rapporte The Guardian. Un appel lancé à l'occasion d'une importante réunion de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), à moins d'un mois de la COP22 sur le climat. La coalition est soutenue par 19 autres entreprises faisant partie de la Sustainable Shipping Initiative qui a, la semaine dernière, pressé l'OMI de prendre en compte les objectifs de l'Accord de Paris sur le climat. "Il est temps de reconnaître le rôle important que joue l'industrie du transport maritime international dans le fait de pouvoir contenir la hausse de la température globale bien en dessous de +2°C", soit la limite fixée par l'Accord de Paris, a précisé cette coalition à l'OMI.

L'OMI SIGNE UN ACCORD POUR AMÉLIORER L'ÉFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DES NAVIRES

A quelques jours du début de la COP 22 qui se tient du 7 au 18 novembre à Marrakech au Maroc, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté le 28 octobre de nouvelles exigences concernant la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant du transport maritime. Si elles ont réagi globalement positivement, les organisations représentatives du secteur ont néanmoins unanimement émis une réserve sur la disponibilité du "fuel-oil utilisé à bord des navires" dès le 1er janvier 2020.

Photo © afriquephotos.net

OFFICE IVOIRIEN DES CHARGEURS

Professionalisme - Rigueur - Transparence

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

MISSIONS

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

ACTIVITES

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

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

au port d'Abidjan

Actualités p.16

Evènements p.32

Projets p.42

PEFC

PORT AUTONOME D'ABIDJAN

Une Référence Internationale

ACIPA : CONFÉRENCE SUR LA COMPRÉHENSION DE LA BOURSE ET COMMENT Y INVESTIR

L'Amicale des Cadres du Port Autonome d'Abidjan (ACIPA) a organisé une conférence sur la compréhension de la bourse. Le thème de cette conférence est : « Comprendre la bourse et comment y investir ». Le cadre choisi pour cette rencontre qui s'est tenue le mercredi 21 septembre est la salle de conférence du 6è étage de la nouvelle direction. Après le mot de bienvenue du président de l'ACIPA, M. FALLY Stéphane qui a remercié les agents du PAA qui ont effectué massivement le déplacement pour prendre part à la conférence, et le représentant du DG/PAA, Mme Salimata MÉITÉ FOFANA ; nos deux conférenciers du jour, experts en bourse MM. DIARRASSOUBA Vaflaly et DIÉ Koffi respectivement Responsable Recherche en analyse Financière et Responsable marché des capitaux, ont eu l'insigne honneur de disséquer le thème pour la bonne compréhension des auditeurs :

- Comment la bourse fonctionne-t-elle ?
- Quelle est son utilité ?
- Quels sont les différents acteurs et leurs rôles ?
- Comment y lever des fonds ?
- Comment les épargnants individuels et institutionnels peuvent-ils y prospérer ?

Telles sont les interrogations qui ont cristallisé l'attention des conférenciers, experts en bourse qui n'ont ménagé aucun effort pour tenir en haleine les agents venus s'informer. Leur maîtrise du thème a permis aux agents de comprendre l'importance sur l'investissement de la bourse. Outre cela, les agents ont également posé des questions pour approfondir leur connaissance dans le domaine de la bourse.

Jerôme SANSAN

1

2

3

4

1 • Les membres du bureau de l'ACIPA.
2 • La conférence a été suivie avec attention.
3 • L'assemblée captivée par l'intervention du conférencier.
4 • L'importance des investissements expliquée par le conférencier.

COOPÉRATION PORTUAIRE

LA BONNE COLLABORATION ENTRE LE PORT D'ABIDJAN ET LES PORTS FRANÇAIS

Une délégation de l'Alliance des ports HAROPA (Havre, Rouen et Paris), forte 08 personnes et conduite par Le vice-président de ce réseau a effectué, le 12 avril 2016, une mission de travail au Port d'Abidjan.

La visite de la délégation de l'Alliance des ports HAROPA (Havre, Rouen et Paris), le 12 avril 2016 avait un double objectif. A savoir, le renforcement des liens de coopération avec la plateforme portuaire d'Abidjan et la proposition d'offres de services spécifiques axées sur les conteneurs, le RORO et le break bulk (transport de marchandises générales). C'est ce que le vice-Président de ce réseau portuaire, Nicolas Occis, qui conduisait la mission, a expliqué, lors des échanges avec les responsables du Port d'Abidjan.

Parce qu'il s'agit d'offres de services, la délégation comportait non seulement les autorités portuaires de l'Alliance HAROPA, mais aussi et surtout des entreprises opérant dans les différents ports membres.

Pour le vice-président de HAROPA «le Port autonome d'Abidjan est une destination évidente au vu de son poids et du rôle prépondérant qu'il joue dans la sous-région ouest africaine». D'où, tout comme le directeur général du port ivoirien, Hien Sié, Nicolas Occis souhaite une croissance significative du volume des échanges commerciaux entre la Côte d'Ivoire et HAROPA. Celui-ci se chiffrait en 2015 à 340 000 tonnes de marchandises.

Une fois de plus le premier responsable a pris le temps de présenter à ses hôtes le niveau de performance et les atouts que son institution possède.

«Le port d'Abidjan, c'est 90% des échanges commerciaux de la Côte d'Ivoire, 85% des recettes douanières ivoiriennes. Sans oublier que 60% des grandes industries du pays sont installées dans la zone portuaire d'Abidjan », a-t-il expliqué.

Il a fait remarquer que si de bons progrès ont déjà été réalisés de 2011 à ce jour avec 16 642 542 tonnes de marchandises en 2011 dont 764 940 tonnes de transit, contre 21 926 247 tonnes de marchandises en 2015 dont 2 313 245 tonnes de transit, il est à noter que les échanges demeurent relativement faibles avec l'alliance HAROPA. Ainsi, selon les données de l'année 2015, la part du trafic entre le PAA et le Grand Port Maritime du Havre est de 10,8%, suivi de près par le Grand Port Maritime de Rouen avec 10% de part de trafic.

Au niveau des atouts du Port d'Abidjan, Hien Sié a cité le fort taux de croissance enregistré par la Côte d'Ivoire en 2015 (10,15%), la position géographique idoine du port d'Abidjan sur la Côte Ouest africaine, sa place de 1er port thonier d'Afrique, ses certifications au code de sécurité et de sûreté ISPS, à la norme ISO 9001 version 2008 et à la norme environnementale ISO 14001 version 2004 niveau 2. Bref, des atouts qui ,selon le directeur général, fondent le Port d'Abidjan

M. Nicolas Occis, Vice-président de Haropa, réceptionnant un présent des mains de M. Hien Y Sié, DG/PAA.

L'Autorité portuaire et la délégation de HAROPA en séance de travail.

dans son ambition de se positionner comme port leader sur la côte ouest- africaine, un pôle logistique leader, la principale porte d'entrée océane au marché de l'UEMOA, le port ayant la plus grande capacité de stockage de l'Afrique de la zone.

Mais pour ce faire, il faudrait impérativement comme l'a déjà entamé l'Autorité portuaire, débuter la réalisation des grands projets de développement qui résorberont à terme les principales faiblesses du port d'Abidjan. Notamment, la faiblesse du tirant d'eau et l'étroitesse de la passe d'entrée du Canal de Vridi qui rendent difficile l'accueil des navires de plus de 11,5m de tirant d'eau et de plus de 250 m de large au Port d'Abidjan, la congestion de la zone portuaire de même que les coûts directs et indirects sont également des freins à la compétitivité du port d'Abidjan, a souligné le directeur général.

La délégation de HAROPA visite les locaux de Port Sécurité.

Pour pallier ces difficultés, des travaux d'envergure dont certains ont déjà débuté, permettront à moyen terme de rendre plus compétitif le Port d'Abidjan et d'atteindre les objectifs qu'il s'est fixé. Ce sont l'élargissement et l'approfondissement de la passe d'entrée du Canal de Vridi, entamés depuis octobre 2015 pour un délai de 36 mois et évalués à 128 milliards de F CFA ; les travaux de construction du 2e terminal à conteneurs (TC2) et du nouveau terminal RORO, débutés en octobre 2015 pour un coût de 335 milliards de F CFA dans un délai de 46 mois ; la modernisation du port de pêche ; la construction du nouveau terminal minéralier pour 56 milliards de F CFA, dont le chantier sera entamé à l'horizon 2017 pour un délai de 36 mois ; la construction d'un nouveau terminal céréalier dont le début des travaux est fixé à l'horizon 2016 pour un délai de 24 mois et avec un coût de 35 milliards de F CFA ; la création d'une 3e voie de circulation (le pont Vridi-Biétry) pour 100 milliards de F CFA ; la création d'espaces industriels par remblaiement de 35 ha, de 19 milliards de F CFA ; la création de parkings avec l'acquisition de 30 ha de terrain par le PAA au PK 24 sur la route de Yopougon, de 25 milliards de F CFA.

Pour rappel, HAROPA, l'alliance du Grand Port Maritime du Havre, du Grand Port Maritime de Rouen et du Port Autonome de Paris a été créée en 2012 avec pour objectif de former un système portuaire de dimension européenne dans le domaine de l'industrie, de la logistique et du tourisme au service de ses clients. Il constitue à ce jour le premier système portuaire français avec près de 100 millions de tonnes de trafic maritime réalisées 2015, plus de 20 millions de tonnes de trafic fluvial et environ 2,7 millions de m² d'entrepôts industriels. A l'instar du PAA, HAROPA dans sa quête de développement, prévoit 500 millions d'euros d'investissements en 2016 dans le domaine des infrastructures portuaires, des installations industrielles et de l'immobilier logistique et du tourisme. La dernière visite de HAROPA au PAA remonte à l'année 2013.

Outre l'autorité portuaire d'Abidjan, la délégation d'HAROPA a eu une rencontre de travail avec les membres de la Communauté portuaire d'Abidjan (CPA) avec à leur tête M. Tahirou Diarrassouba, Secrétaire général de la CPA.

Céna RICHMOND-DIA

DES HOMMES D'AFFAIRES MAROCAINS INTÉRESSÉS PAR LE PAA

Une délégation d'hommes d'affaires marocains était le jeudi 22 septembre 2016, au PAA où elle a été reçue par M. N'GBALA Étienne, DGA/PAA pour parler d'affaires. À l'entame de l'entretien, le chef de la délégation, M. OUSSAMA Séfrioui, Executive Manager de AGO Solutions, qui est une entreprise marocaine spécialisée dans le domaine de l'informatique, a expliqué l'objet de leur visite, qui est la conquête de nouveaux marchés. Son entreprise à l'entendre parler, est exclusivement basée sur l'informatique dans toutes ses dimensions : la gestion de la base des données des activités informatiques, la création et gestion du site web, le développement du site web, l'intégration de la gestion data center, le cloud computing, la technologie et intégration, etc. Selon lui, c'est une opportunité qui permet d'ouvrir des horizons de partenariat avec le PAA, de s'installer en Côte d'Ivoire et de gérer les autres pays en faisant de la Côte d'Ivoire un pays pilote. M. Redouane LAAFOU, autre homme d'affaires marocain et Directeur Général de PROSPECOM, entreprise dont le champ d'influence est : les Études, la formation et le coaching, a indiqué pour sa part que son entreprise peut faire beaucoup pour le PAA en formant ses agents dans les domaines des Ressources humaines ; de la Communication ; de la Production ; de la Finance, la Fiscalité et la Comptabilité ; le Droit du travail et des affaires ; de la Qualité, l'Environnement et la Sécurité ; des Achats et la Logistique, etc. Le chef de la délégation, M. OUSSAMA Séfrioui, à l'issue de cette rencontre s'est dit content de la qualité d'accueil que le DGA/PAA lui a réservée, et est prêt à travailler avec le PAA.

Jerôme SANSAN

1

2

3

1 • Remise de présent au chef de la délégation marocaine par le Directeur Général Adjoint du PAA, M. N'Gbala (à droite).
2 • Séance de travail du DGA N'Gbala avec la délégation marocaine.
3 • Entretien du DGA du PAA avec les hommes d'affaires marocains.

DES OFFICIERS NIGÉRIANS DÉCOUVRENT LE PAA

Les officiers du 38è Cours Supérieur d'état-major d'Abuja ont effectué un voyage d'études en Côte d'Ivoire, du 23 au 30 avril 2016 sur le thème : ***« Le développement socioéconomique de la Côte d'Ivoire »***. En marge de ce voyage, ces officiers ont visité le Port d'Abidjan, le mercredi 27 avril 2016.

La délégation conduite par le Général de division, Victor Adepipé, comptait trois autres généraux, un vice-amiral, deux colonels et des officiers. Au total, une quarantaine de visiteurs. Après la rencontre avec l'autorité portuaire représentée par le Commandant du Port, le Colonel Coffie Yao Emmanuel, cap a été mis sur la visite des installations portuaires.

Jerôme SANSAN

1• Le chef de la délégation nigériane remettant un présent au Directeur Général du PAA, M. Hien Y. SIÉ.
2• La délégation nigériane a tenu a présenter ses hommages au Premier responsable du PAA.

3 • Le Commandant du Port d'Abidjan a entretenu ses hôtes du Nigéria.
4 • Photo de famille de fin de visite.

COOPÉRATION ENTRE LES PORTS D'ABIDJAN ET DE VERACRUZ
L'AMBASSADEUR DE CÔTE D'IVOIRE AU MEXIQUE VEUT UN RAPPROCHEMENT

L'ambassadeur de Côte d'Ivoire au Mexique, Marcellin Obou Abié, s'attelle à créer un pont entre le Port autonome d'Abidjan et le port mexicain de Veracruz. Il l'a déjà fait savoir à l'autorité portuaire d'Abidjan.

En juin dernier, le diplomate a rencontré le Conseiller technique du directeur général, N'Gbala Kouassi Etienne. Au cours de cet entretien, il s'est agi d'envisager les opportunités de coopération entre les deux ports, inventorier les produits mexicains et ivoiriens qui pourraient transiter par ces deux ports et éventuellement, de créer une ligne maritime entre Veracruz et Abidjan.

À ce propos, Son Excellence M. Abié a souhaité disposer des statistiques sur les produits en transit au port d'Abidjan afin de constituer un dossier à remettre aux autorités portuaires de Veracruz. Il s'est engagé à faire de même auprès des dirigeants du PAA. Le but est de retracer l'origine des produits dans le cadre des échanges commerciaux.

Lors de cette rencontre, le diplomate ivoirien avait remis une invitation à l'Autorité portuaire à participer au 3e Forum économique prévu au Mexique, du 20 au 22 septembre 2016. L'ambassadeur Obou Abié a indiqué qu'outre les activités qui figuraient au programme des éditions précédentes (conférences, panels, rencontres B to B), celle de 2016 prévoit des visites d'entreprises mexicaines pour les participants. Il a souhaité la participation de l'Autorité portuaire d'Abidjan afin qu'elle puisse rencontrer les responsables et visiter les installations du port Veracruz.

Toutes ces propositions ont été bien accueillies par le Conseiller technique du Directeur général. Pour lui, l'ouverture éventuelle d'une ligne maritime entre les ports mexicain et ivoirien présente un intérêt économique pour le PAA qui pourrait tirer parti de ce potentiel économique. Pour ce qui est de la participation du PAA au forum économique mexicain, N'Gbala a indiqué qu'une décision sera prise en accord avec le directeur général pour une probable participation de l'Autorité portuaire d' Abidjan à ce forum.

Serge KIMOU

1

2

1 • Chaude poignée de main entre le Directeur Général Adjoint du PAA N'Gbala et l'Ambassadeur de Côte d'Ivoire au Mexique, SEM OBOU Abié.
2 • Photo de famille en fin d'audience.

JOURNÉE DE SENSIBILISATION AU PORT DE PÊCHE

1

La Direction du Port de Pêche dirigée par M. TANOH Barthélémy, a organisé sous la présidence du Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, M. Hien Yacouba SIÉ, la 3è édition de la Journée de sensibilisation à l'Hygiène et à la Salubrité, le mercredi 19 octobre 2016 au Port de Pêche. Le thème de cette Journée de sensibilisation est : ***« Impacts des activités du Port de Pêche sur l'Environnement ».*** Le conférencier de cette journée de sensibilisation est Dr KOUADIO Alain Serge, Directeur de l'Économie verte et de la Responsabilité Sociétale au ministère de l'Environnement et du Développement Durable. Dans son intervention, le conférencier est intervenu sur les conséquences d'un environnement insalubre et non-hygiénique qu'un environnement insalubre peut avoir sur les hommes, avant de procéder à la sensibilisation des usagers du Port de Pêche, avant de les inviter à rendre propre leur environnement et cadre de vie, gage d'une santé durable. Les objectifs de cette sensibilisation sont : une prise de conscience généralisée de conséquences que peuvent avoir les comportements sur l'environnement, leur santé, leur productivité (rendement) et leur avenir ; susciter de comportement écologique ; relever de façon durable le défi de l'hygiène et de la salubrité. L'atteinte de ces différents objectifs ont pour rôle : d'agir localement et de préserver globalement l'environnement ; de devenir un Ivoirien nouveau ; d'assurer l'hygiène des sites de traitement de poissons ; d'éviter le gaspillage d'eau et d'électricité ; d'éviter de jeter

2

les ordures et les déchets dans les caniveaux et les égouts ; d'initier les jours de sensibilisation sur les sites sensibles (marchés, salles d'eau, etc.) ; de mettre en place des comités de cellules d'hygiène, de salubrité et de développement durable au Port de Pêche. Pour sa part, Mme SOMBO Chocou Quetoura, Directrice Adjointe du Port de Pêche et présidente du comité d'organisation, a pris la parole au nom de l'autorité portuaire pour remercier le conférencier, et saluer les mareyeurs puis appeler les uns et les autres au strict respect de l'environnement. *« La manipulation des produits de pêche demande beaucoup d'hygiène. Le Port de Pêche participe fortement à l'économie de notre pays. Nous souhaitons qu'au sortir de cette journée de sensibilisation, les usagers du Port de Pêche seront édifiés et mettront l'enseignement qu'ils ont reçu en pratique »*, a-t-elle soutenu.

Jerôme SANSAN

1 • De nombreux acteurs du port de pêche ont suivi la conférence avec intérêt.
2 • Le conférencier lors de son intervention.
3 • Des membres de la direction générale du PAA étaient présents à cette sensibilisation.
4-5 • La présidente du comité d'organisation de la journée de senibilisation, Mme SOMBO Chocou (en tee-shirt blanc), avant et pendant son intervention.
6 • Des participants à la conférence.

LE GROUPE CANADIEN EDC EN PROSPECTION AU PAA

Le Directeur Régional d'Afrique, d'Exportation et Développement Canadien (EDC), M. Joël DIDO, a effectué une visite de prospection au Port Autonome d'Abidjan pour rencontrer les autorités portuaires afin d'échanger sur les opportunités d'affaires. C'était le jeudi 22 septembre 2016, à la salle de réunion du 5è étage de la nouvelle direction. La délégation a été reçue par des membres du comité de direction, dirigé par M. SÉRY Drépoba Léandre, Directeur Commercial et du Marketing. Le motif de cette rencontre selon M. DIDO, est de prendre connaissance des projets du PAA et voir dans quelle mesure accompagner l'entreprise PAA dans l'exécution desdits projets. Pour lui, son institution est une société d'État en propriété exclusive du gouvernement canadien et financièrement autonome dont le fonctionnement s'appuie sur des principes commerciaux, puis spécialisée dans plusieurs domaines : le financement des projets, l'assurance, les fonds d'investissement, l'intelligence de marché, etc.

Jerôme SANSAN

1 • Photo de famille en fin de rencontre.
2 • Le Directeur Général de EDC exposant sur sa structure.
3 • La délégation de l'EDC lors de la séance d'information, avec les responsables du PAA.

PAA-HINTERLAND

LA DIRECTION GÉNÉRALE RASSURE LE MINISTRE BURKINABÉ DES TRANSPORTS

En visite de travail en Côte d'Ivoire, le ministre des Transports, de la Mobilité urbaine et de la Sécurité routière, Soulama Souleymane, à la tête d'une délégation, s'est rendu au Port autonome d'Abidjan, le 15 mars 2016.

Après la présentation du port faite par son directeur général, Hien Yacouba SIE, les Burkinabè ont soulevé, dans les échanges qui ont suivi, des difficultés auxquelles leurs opérateurs économiques sont confrontés tant au port d'Abidjan qu'au corridor ivoirien. Au nombre de ces difficultés, il y a le manque d'espace, les surtaxes, les tracasseries routières.

Des réponses rassurantes leur ont été données.

Pour sa part, le ministre burkinabé a souhaité une concertation permanente entre les deux pays pour une réduction des coûts de transport des marchandises en transit au port d'Abidjan pour le Burkina Faso car «le port d'Abidjan reste le port naturel du Burkina Faso», a indiqué Soulama Souleymane.

La délégation burkinabé était accompagnée par le directeur de cabinet du ministre des Transports, Soro Benjamin.

Serge KIMOU

1

1 • Le Ministre burkinabé des Transport (cravate rouge) recevant un souvenir du PAA.
2 • Echanges francs et cordiaux entre la délégation burkinabé et les responsables du PAA.
4 & 5 • La délégation burkinabé lors de la visite des installations portuaires d'Abidjan.

2

3

4

5

SÉCURITÉ / SÛRETÉ MARITIME
DEUX EXPERTS DE L'UE AU PAA

Deux experts en sécurité et en sûreté maritime de l'Union européenne ont effectué le 26 avril 2016, une mission de travail au Port d'Abidjan.
MM. Phillipe Peypedieu du Charlat et S. Rinkel ont été reçus à cette occasion par le Commandant du Port d'Abidjan, le Colonel Coffie Yao Emmanuel ; en présence du Directeur du Système d'informations du PAA, M. Macky Sangaré. Cette mission qui consistait à faire l'état des lieux et des besoins du port d'Abidjan en matière de sécurité et en sûreté maritime, première d'une série à venir, s'inscrit dans le cadre d'un partenariat entre le PAA et l'UE, en vue du renforcement des capacités portuaires dans ces domaines. La coopération et la coordination avec les ports voisins, la recrudescence de la piraterie maritime, la surveillance des installations portuaires, la prévention des risques liés à la sûreté et à la sécurité, figurent au nombre des points abordés au cours des échanges.

Serge KIMOU

Les apprenants en situation réelle après les acquis théoriques.

SÉCURITÉ / SÛRETÉ MARITIME
DES AGENTS DE SÉCURITÉ ET DE SÛRETÉ FORMÉS À LA SÉCURITÉ PHYSIQUE

Un séminaire sur la « Sécurité physique », initié par le Service d'enquêtes criminelles de la marine américaine, a eu lieu à la direction générale du PAA, du 11 au 15 avril 2016. Cette formation s'inscrit dans le cadre du renforcement des capacités d'une vingtaine d'acteurs de la sécurité et de la sûreté portuaire d'Abidjan (pilotes, police et gendarmerie du port d'Abidjan, marine nationale, responsables de la sûreté des installations portuaires (PFSO)...). Elle a été l'occasion pour ceux-ci de recevoir des enseignements sur différents modules dispensés par des spécialistes de la Marine américaine. Ils ont été instruits sur des mesures visant à réduire les menaces et les actions hostiles envers le personnel, les ressources, les installations et les ports.

Serge KIMOU

Photo de famille des responsables portuaires, apprenants et formateurs américains.

UNE DÉLÉGATION D'USAID EN PROSPECTION AU PORT D'ABIDJAN

La mission régionale d'USAID basée à Accra au Ghana, a effectué une visite le jeudi 1er septembre 2016 au Port Autonome d'Abidjan, en marge du salon régional sur les ressources du bétail et de la viande qui s'est tenu au Palais de la Culture d'Abidjan, du 31 août au 04 septembre 2016.
La délégation conduite par M. JEFF Bryan, Chef de la Coopération Aide et Développement de l'Ambassade des États-Unis à Abidjan, a été reçue par le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, M.Hien Yacouba SIÉ, à l'auditorium du 6è étage de la nouvelle direction.

Le chef de la délégation de l'USAID recevant un présent du Directeur Général du PAA.

Après les échanges de civilités, le DG/PAA a présenté les activités de sa structure, les projets de développement, les relations avec les autres ports, et ses principaux partenaires. Au terme de cette rencontre, la délégation s'est rendue sur le terrain pour visiter les installations portuaires, en l'occurrence les quais et Abidjan Terminal.

Jerôme SANSAN

CADENCE
NOUVEAU RECORD AU TERMINAL À CONTENEURS D' ABIDJAN

Le navire Oregon Trader, battant pavillon de la Valetta (capitale de la République de Malte), de l'armateur MAERSK LINE et piloté par le Commandant le Hongrois Pinteric Andrija, a accosté le 3 mai 2016, à Abidjan Terminal.
Il a été réalisé sur ce navire, 600 mouvements en moins de 6 h d'opérations, avec une productivité de 123,97 mouvements /H. Ce qui est un record jamais réalisé en Afrique subsaharienne.
Avec cette cadence, le port d'Abidjan confirme ainsi son positionnement de grand port à conteneurs comparables aux grands ports mondiaux comme ceux d'Asie, de l'Inde et de Dubaï.
Notons que le dernier record au terminal à conteneurs d'Abidjan date du 11 janvier 2016. Il avait a été effectué sur le navire Maersk Jubail, 120,24 mouvements /H.
Les mouvements habituels dans les autres ports sont compris entre 50 et 80 mouvements / H.

LE 3è ARMATEUR MONDIAL VEUT INTENSIFIER SES LIENS COMMERCIAUX AVEC LE PORT D'ABIDJAN

Une délégation du Groupe CMA-CGM, conduite par M. Rodolphe SAADE, Vice-président Directeur Général du groupe, s'est rendue le mercredi 21 septembre 2016 au Port Autonome d'Abidjan, où elle a été reçue par M. N'GBALA Kouassi Etienne, Conseiller technique du Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan (PAA).

M. N'GBALA a salué la venue au port d'Abidjan du PDG de Groupe CMA-CGM, ce qui constitue pour lui, *« le point de départ d'une nouvelle dynamique dans le développement des relations commerciales entre CMA CGM et le port d'Abidjan. »*

Dans un exposé donné à cette occasion, il a rappelé les principaux atouts du port d'Abidjan, notamment sa position géographique stratégique sur la Côte Ouest Africaine (COA), sa place de port leader sur la COA, ses différentes certifications, ses infrastructures et équipements parmi les plus modernes du continent, ses installations spécialisées...)

Le conseiller du Directeur général du PAA a en outre exposé les opportunités d'investissement, qu'offre le Port d' Abidjan, mettant en exergue les projets de développement dont l'aboutissement vise à moderniser le port, à accroître ses capacités techniques et opérationnelles.

«Nous comptons sur vous pour le développement de notre port. La Côte d'Ivoire, c'est votre pays et le port d'Abidjan est votre port», a souligné le représentant du Directeur général, invitant ainsi ses hôtes à accroître leur trafic de transbordement avec le port d'Abidjan. Aussi, a-t-il invité le groupe CMA-CGM à faire la promotion du port d'Abidjan auprès d'autres armateurs afin que ceux-ci profitent des multiples avantages qu'offre le port d'Abidjan.

Le Vice-président Directeur Général du groupe a dans ses propos réitéré l'attachement de son groupe à la Côte d'ivoire et partant, au port d'Abidjan. *« Nous sommes attachés à notre développement en Côte d'ivoire, nous sommes un partenaire de la Côte d'ivoire et du port d'Abidjan. »*

Poursuivant, M. SAADE a annoncé son intention de faire de Port d'Abidjan le hub maritime stratégique de CMA CGM pour la Côte Ouest Africaine. Dans ce contexte, il a plaidé auprès de l'Autorité Portuaire pour plus de compétitivité du port d'Abidjan, notamment par la mise en place d'une politique tarifaire plus favorable au développement du trafic de transbordement.

La délégation du groupe CMA-CGM sur le site du remblaiement en compagnie des membres du comité de direction du PAA.

La délégation de CMACGM se fixe comme objectif, dans ce déplacement au port d'Abidjan, de consolider et renforcer la présence de leur groupe au port d'Abidjan et aussi rechercher de nouvelles perspectives d'investissement.

La délégation de CMA-CGM s'est ensuite déplacée sur le site du projet de remblaiement de la baie lagunaire de Vridi-Biétry pour visiter la parcelle de 7 hectares octroyés à CMA- CGM par le Port Autonome d'Abidjan.

Notons que cette visite de M. Rodolphe SAADE, fait suite à celle de M. David EL Bez, Directeur central du groupe, chargé du Développement des activités Afrique, qui, en février 2016, avait rencontré le Directeur Général du Port d'Abidjan en vue de l' établissement d'un protocole d'accord entre le Port Autonome d'Abidjan et CMA CGM relatif à l' acquisition de 7 Hectares de terrains sur le site de remblaiement dans la baie de Vridi-Briétry.

Il faut savoir que le groupe CMA-CGM est le troisième armateur mondial de transport maritime en conteneurs et le premier français.

Clarisse K. TRAORE

ARMEMENT

LE 4E OPERATEUR MONDIAL VEUT FAIRE DABIDJAN SA PLAQUE TOURNANTE DANS LA SOUS-REGION

Le 4e armateur mondial, China Lines, entend faire du port d'Abidjan, la plaque tournante de ses activités dans la sous-région ouest- africaine en y faisant venir dans un délai de cinq ans des navires de 8 000 TEU. L'information a été révélée au directeur général, Hien Sié par un haut responsable de cet armement, Wang Kunhui à l'occasion de sa visite au port, le 7 juin 2016.

Le patron du port ivoirien, heureux du choix porté sur Abidjan, a adressé ses remerciements et apprécié la confiance que l'armateur place en la direction générale du PAA. Il a souhaité plein succès aux responsables de China Lines dans leurs activités. Pour lui, le moment est propice pour fréquenter le port d'Abidjan car celui-ci est en pleine modernisation. Il offre un rapport qualité/ prix avantageux et dispose d'espaces à acquérir pour promouvoir des activités commerciales. Il a aussi invité la délégation chinoise à marquer effectivement sa présence en déployant assez tôt ses activités. Car son souhait est que le port d'Abidjan soit le premier choix de China Lines en Afrique en termes de trafic conteneur.

1

Pour ce qui est des grands navires porte-conteneurs, l'Autorité portuaire a indiqué que dans l'immédiat le port d'Abidjan n'a pas les capacités d'accueil de ces navires mais sera opérationnel dans trois ans lorsque son programme de réhabilitation et de modernisation sera achevé. Notamment, en ce qui concerne l'agrandissement et approfondissement du canal et la construction d'un 2e terminal à conteneurs.

Il faut noter que China Lines est née de la fusion de China Ocean Shipping Compagny (COSCO) et de China Shipping Group. Ce qui fait de ce groupe le 4e armateur au monde, le 3e en Afrique et le 1er au monde en termes de capacité de flotte. Le groupe sera représenté en Côte d'Ivoire par Bolloré. C'est d'ailleurs le Directeur général de Bolloré Africa logistics, Gerandon Patrick, qui a accompagné la délégation chinoise à la direction générale du Port.

China Lines entend renforcer sa présence sur le continent africain, d'où ce voyage.

Serge KIMOU

2

3

1 • La délégation de China Lines a posé pour la postérité.
2 • Un navire China Lines dans le port de Hambourg.
3 • Echanges entre la délégation de China Lines et autorités portuaires

UNE DÉLÉGATION FLAMANDE VISITE LE PORT D'ABIDJAN

M. Hien Y. Sié, DG/PAA, reçoit SEM Ben Weyts, chef de la délégation flamande, et le ministre des Transports, Gaoussou Touré.

Une délégation flamande, forte d'une trentaine de membres avec à leur tête SEM Ben Weyts, ministre belge de la Mobilité et des Travaux publics, a effectué une visite de travail et de coopération au Port Autonome d'Abidjan (PAA), le vendredi 2 septembre 2016. Conduite par le ministre ivoirien des Transports, M. Gaoussou Touré, la délégation belge a été reçue par M. Hien Yacouba Sié, directeur général du PAA, à l'auditorium de la direction générale.

Au cours de cette rencontre à laquelle étaient également présents les directeurs généraux des quatre principaux ports flamands, d'Anvers, de Bruges, de Gand et d'Ostende, le DG/PAA, après avoir exprimé l'honneur de recevoir les hôtes du jour, s'est félicité des échanges grandissants entre la Belgique et la Côte d'Ivoire, se traduisant par une nette hausse du trafic de marchandises échangées, qui est ainsi passé de 600 000 t en 2010 à 940 000 t en 2015, principalement concernant les échanges avec le port d'Anvers.

Renchérissant, SEM Ben Weyts a réaffirmé, pour sa part, la nette volonté de son pays de consolider ses relations de coopération, d'affaires et de partenariat avec la Côte d'Ivoire, et plus particulièrement le PAA.

Cette rencontre s'est poursuivie par un séminaire portuaire au cours duquel les directeurs généraux des ports ivoiriens et flamands ont présenté leurs structures et ont répondu à des problématiques communes dans l'exercice des fonctions portuaires.

« Le port d'Abidjan est un port régulateur et non opérateur. Nous travaillons à la régulation, à la sécurité et au développement de nos infrastructures (...) Nous sommes inscrits dans un processus de modernisation et d'investissement et nous ambitionnons d'être le 3e hub port de la côte ouest-africaine après ceux de Durban en Afrique du Sud et de Tanger au Maroc », a rappelé M. Hien Yacouba Sié à l'ouverture de ce séminaire, avant de présenter à la délégation belge, les atouts commerciaux du port d'Abidjan avec, entre autres, son fret équilibré à l'import et à l'export, sa bonne performance opérationnelle, la concession de sa sûreté et de sa sûreté, ses certifications ISO et environnementale ; de même que les insuffisances à combler grâce aux ambitieux projets de développement initiés par l'autorité portuaire.

À ce titre, la délégation belge a été instruite sur l'état d'avancement des grands projets infrastructurels du port d'Abidjan. Concernant les projets déjà achevés, l'on note la construction du môle du port de pêche ; concernant les travaux en cours de réalisation, il convient d'énumérer les travaux d'élargissement et d'approfondissement de la passe d'entrée du canal de Vridi, la construction d'un deuxième terminal à conteneurs (TC2) et le remblaiement de la baie de Vridi-Briétry. Quant aux projets en attente de financement, l'on note la construction d'un terminal RORO, la construction d'un terminal minéralier et la construction d'un terminal céréalier.

Après avoir été édifiée et avoir félicité l'autorité portuaire pour ces grands et ambitieux plans d'avenir pour le port d'Abidjan, la délégation belge par la voix des directeurs généraux des ports flamands présents a gratifié l'assemblée des spécificités de ces ports.

Ainsi le port d'Anvers, port maritime moteur de l'économie flamande s'étendant sur une superficie de 13 057 ha, est le 2e port européen avec le trafic de marchandises le plus large. Il échange deux millions de tonnes de marchandises avec les ports ivoiriens.

Le port de Gand, situé sur une superficie de 4 648 ha, a la particularité d'être un centre important pour les engrais secs.

Le port de Bruges, 9e port européen qui s'étend sur une superficie de 2 857 ha, est le plus grand port côtier de la Flandre. Il est spécialisé dans la manutention de produits agroalimentaires.

Quant au port d'Ostende qui s'étend sur une superficie de 658 ha, il est spécialisé dans le développement de l'énergie bleue, autrement appelée énergie éolienne en mer.

« Nous avons des infrastructures de pointe pour travailler avec vous et nous sommes désireux de nouer une coopération forte entre nos ports et nos économies », ont déclaré les directeurs généraux des ports flamands, en fin de présentation.

Dans cette même dynamique, M. Hien Yacouba Sié, après avoir mis en exergue la montée en puissance des investissements belges en Côte d'Ivoire, notamment entre l'entreprise belge Sea-Invest et le port d'Abidjan pour ne citer que cet exemple, a souhaité, au-delà de simples prestations de services, des partenariats forts entre les différentes structures.

SEM Ben Weyts reçoit un présent du ministre des Transports, M.Gaoussou Touré et de M. Hien Y. Sié, DG/PAA.

Vue de la salle, lors du séminaire portuaire entre les DG des ports ivoirien et flamand.

« Nous sommes disposés à étudier toutes sortes de propositions de partenariats et d'affaires. Ce passage au port d'Abidjan sera prétexte à davantage de visites et d'intérêts pour les opérateurs économiques belges à investir en Côte d'Ivoire. Nous sommes dans la course pour être un port comme vous demain », a déclaré le DG/PAA en guise de conclusion, avant la traversée du plan d'eau lagunaire, qui a mis fin à la rencontre et qui a permis aux hôtes du jour de visiter les installations portuaires d'Abidjan.

Céna RICHMOND - DIA

CÉRÉMONIE DE DÉCORATION AU PAA : LE MÉRITE DE 284 AGENTS RECONNU

« Il n'y a guère au monde un plus bel excès que celui de la reconnaissance».

L'État ivoirien vient encore de confirmer cette maxime de Jean de La Bruyère, en reconnaissant le mérite de 284 agents du Port Autonome d'Abidjan dans l'ordre de mérite du travail.

Voulue par le Directeur Général du Port Autonome d'Abidjan, M. Hien Yacouba SIÉ et attendue par les travailleurs, cette cérémonie de distinction, a eu lieu le jeudi 13 octobre 2016 dans le cadre enchanteur du Seamen's club du Port d'Abidjan.

Ce sont au total, 284 récipiendaires qui ont reçu la médaille d'honneur dans l'ordre de mérite du travail dans les catégories suivantes : Grand or, Or, Vermeil et Argent. Celles-ci ont été remises par le Directeur de cabinet Bakayoko M'Goh qui représentait pour la circonstance le ministre de l'Emploi et de la Protection Sociale M. Dosso Moussa, Président de la cérémonie ; en présence de M. SORO Bakary, Directeur de cabinet, représentant le Ministre des Transports M. Gaoussou Touré, parrain de la cérémonie.

Le top management du Port Autonome d'Abidjan était représenté par le Président du Conseil d'Administration du PAA , M. Kanté KOLY, le Directeur Général du Port Autonome d' Abidjan, M. Hien Yacouba SIÉ, les membres de la Communauté Portuaire d'Abidjan ainsi que plusieurs collègues, parents ou connaissances venus saluer le mérite de ces agents.

Prenant la parole, le Directeur de Cabinet du ministre de l'emploi et de la protection sociale, M. N'Goh Bakayoko, a tout d'abord félicité l'administration du PAA et toute la communauté portuaire pour leur concours inestimable à l'effort de développement des activités maritimes et portuaires *« Ce mérite revient d'abord à la haute direction du Port Autonome d'Abidjan, sous l'impulsion de monsieur le Directeur Général, Monsieur Hien Yacouba SIÉ, qui a fait de l'organisation de cet évènement exceptionnel de distinction d'hommes et de femmes, au titre de la médaille d'honneur de travail, une tradition. Je suis venu ce matin pour féliciter l'administration du PAA et toute la Communauté Portuaire d'Abidjan, pour leur concours inestimable à l'effort de développement des activités maritimes et portuaires que nous constatons compétitives et mises aux normes internationales. Le progrès réalisé depuis l'avènement de cette équipe managériale en porte le témoignage».*

Il a ensuite salué et félicité les travailleurs pour leur don de soi, au nom du Président de la République SEM. Alassane OUATTARA, pour la haute contribution à la construction de la Côte d'Ivoire. *« Je voudrais saluer et surtout féliciter les travailleurs, ces forces laborieuses sans qui le PAA, depuis sa création n'aurait pas connu la notoriété qui est la sienne aujourd'hui.*

Grâce à votre don de soi, chers travailleurs, vous avez transformé l'ambitieux rêve de la Côte d'Ivoire post colonial, d'être une plaque tournante des activités portuaires de la sous-région.

Me tournant vers vous, élus du jour, distingués récipiendaires, veuillez recevoir mes vives et sincères félicitations, pour tant d'années de sacrifices, de dévouement et de professionnalisme.

La distinction dont vous êtes aujourd'hui l'objet, est la reconnaissance certes de votre employeur, le PAA, mais aussi et surtout, celle de l'État de Côte d'Ivoire ».

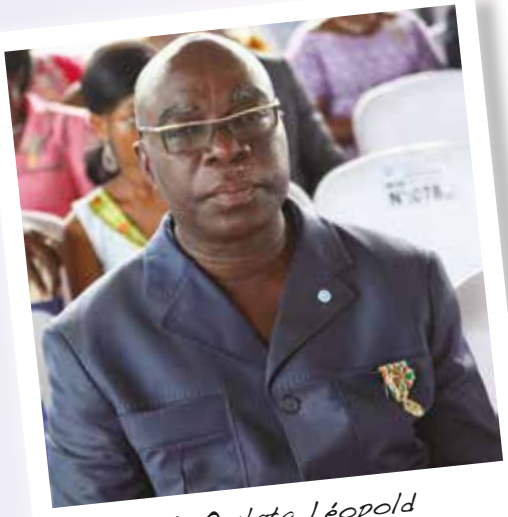
Visiblement heureux de célébrer ses collaborateurs, le premier responsable du PAA n'a pas tari d'éloge à l'égard de ces derniers : *«Grâce au travail abattu avec abnégation, courage et fidélité aux idéaux de l'entreprise, le PAA a engrangé des résultats plus que probants depuis quelques années... Je voudrais au nom du personnel, vous féliciter chaleureusement et vous dire merci ».* s'est exprimé le Directeur Général qui a fait savoir aux récipiendaires que cette médaille est certes la matérialisation de la reconnaissance de leur mérite mais elle ne devrait pas être considérée comme la fin d'un processus. Elle devrait plutôt être comme le signal d'un nouvel engagement que la nation les invite à prendre pour contribuer davantage à son développement et pour servir d'exemple dans une société humaine en quête de repères. *« Je voudrais vous inviter à mériter davantage ces*

Photos de famille des différents récipiendaires et des autorités présentes.

médailles qui vous confèrent désormais le statut de travailleurs et citoyens modèles. À compter de ce jour plus d' hier, les regards sont tournés vers vous parce que le port d'Abidjan et par ricochet la nation ivoirienne voudrait compter sur vous pour bâtir les fondements de l'émergence et de la prospérité ».

Très sensible à l'hommage qui leur a été rendu, les heureux récipiendaires par la voie de leur porte-parole, M. Ahizi Richard KANGA, par ailleurs président des délégués du personnel du PAA a, au nom de tous les récipiendaires, exprimé ses infinis remerciements au Président de la République de Côte d'Ivoire, aux Ministres de l'emploi et de la Protection sociale et à celui des Transports pour leur sollicitude et leur bienveillance pour avoir permis l'effectivité de cette cérémonie de décoration. Il a aussi remercié le Directeur Général du Port Autonome d' Abidjan, M. Hien Yacouba SIÉ, pour ses actions majeures en faveur de son personnel. *«Nous voulons vous dire merci pour trois raisons : La première, est d'avoir fait passer tous les indicateurs du PAA au vert ; La deuxième, est d'avoir maintenu les*

CÉRÉMONIE DE DÉCORATION AU PAA



M. Oulata Léopold
médaillé petit or

Mme Okou Djeneba Gon
décorée à la médaille de vermeille

M. Soumahoro Bakary
médaillé grand or

Mme Diomandé Cissé Mariam
médaillée grand or

Mme Gbané Mazara
décorée à la médaille d'argent

Mme Kouame Aya Catherine
décorée à la médaille de vermeille

M. Diarrassouba Tahirou
médaillé d'argent

emplois malgré tout ;
Et la troisième raison, est d'avoir posé cet acte de reconnaissance aujourd'hui».

Il a conclu en réitérant l'engagement des récipiendaires à toujours contribuer au développement de la République et à transmettre leur foi, enthousiasme et ardeur au travail aux plus jeunes afin qu'ils soient honorés un jour à leur tour.

Pour le représentant du ministre des Transports, il ne fait aucun doute que la cérémonie de remise de médailles d'honneur du travail est la preuve que le travail fait au quotidien par le personnel est valorisé. Bien plus qu'une simple décoration, c'est un symbole de mérite. Poursuivant, il a indiqué la fierté du Ministre Gaoussou TOURÉ à l'endroit des récipiendaires qu'il a vivement félicités.

Rappelons que la cérémonie de distinction dans l'Ordre du mérite du travail des 284 agents du PAA est repartie comme suit : 18 agents dans la catégorie grand or, 60 travailleurs dans la catégorie petit or, 97 dans la catégorie vermeil et 109 agents dans la catégorie argent.

Cette sympathique cérémonie de décoration était ponctuée des tours de musiques de *Famien groupe* et de blagues de l'humoriste, *le magnifique*.

Fathime Diénépo D.

Légendes, de haut en bas :

- *Une vue du public.*
- *Le directeur général du Port Autonome d'Abidjan lors de son allocution.*
- *De gauche à droite, le président du conseil d'administration du Port Autonome d'Abidjan, le représentant du ministre des transports, représentant du ministre de l'emploi et le directeur général du Port Autonome d'Abidjan*
- *Remise de médaille par la directrice des ressources humaines aux récipiendaires.*
- *L'arrivée des officiels à la cérémonie.*

JOHN DRAMANI SÉDUIT PAR LE PORT D'ABIDJAN

Le président ghanéen était, le jeudi 2 juin 2016, au Port Autonome d'Abidjan où il a été séduit par les atouts et les performances de cette infrastructure, après la présentation faite par son directeur général, Hien Yacouba Sié. Et surtout au terme de la visite des installations portuaires à partir du plan d'eau.

« Le port d'Abidjan dispose d'atouts naturels. C'est un port naturel en ce sens qu'il a un accès direct à la mer. Ce qui est différent de notre situation où un fleuve sert de passage, de pont, je dirais que c'est un atout naturel et c'est à l'avantage du port d'Abidjan. Et la vision qui a été déroulée tout à l'heure par le président du conseil d'administration et du directeur général est une vision assez prometteuse. Je crois que si le port d'Abidjan arrive à réaliser cette vision, alors la Côte d'Ivoire pourra toujours assurer son rôle de port leader dans la région ouest-africaine », insiste-t-il.

Pour le président Dramani, il existe une concurrence fraternelle entre les ports du Ghana et de la Côte d'Ivoire. C'est pourquoi il s'est félicité des relations de coopération qui existent entre les directeurs généraux des différents ports. *« Si nous arrivons à maintenir ces relations d'échanges, je crois que ce sera gagnant-gagnant pour nos différents pays »*, soutient-il.

John Dramani Mahama a été aussi impressionné par le parc réservé aux industriels à l'intérieur du port d'Abidjan. Ce qui n'est pas le cas chez lui. *« Dans les ports du Ghana, les industries sont dans une zone adjacente à la zone portuaire. C'est une chose très importante et très intéressante. Et au moment où nous envisageons l'extension de notre port, nous prévoyons de créer ce genre d'espaces au sein du port pour les entreprises qui ont besoin de se situer à proximité et près des installations du port afin qu'elles puissent disposer d'espaces pour entreprendre leurs activités. Ainsi, pour le port de Tema, nous aurons un investissement de 1,5 milliard de dollars. Pour celui de Takoradi, nous prévoyons un investissement de 400 millions de dollars. C'est principalement la leçon que je tire de cette visite du port d'Abidjan »*, fait-il remarquer.

Le chef de l'État ghanéen pense que les échanges

commerciaux entre la Côte d'Ivoire et son pays connaissent une évolution croissante. Et c'est dans ce sens qu'il encourage l'intégration régionale tout en indiquant qu'à ce jour les échanges entre les deux pays, en termes d'échanges formels et informels, s'élèvent à un demi-milliard de dollars.

« Le port d'Abidjan dispose d'atouts naturels... »

« Nous voulons travailler dans le sens de renforcer ces échanges et d'atteindre un niveau plus élevé pour le bien de nos différentes nations », mentionne-t-il.

Le directeur général du Port Autonome d'Abidjan, Hien Yacouba Sié, à travers un film institutionnel, a montré les atouts du port d'Abidjan, et surtout ses projets de développement. Il a présenté la modernisation du port de pêche d'un coût estimé à 33,4 milliards de FCFA, l'agrandissement du canal de Vridi pour recevoir les plus gros navires (128 milliards de FCFA), le renforcement de la capacité du terminal à conteneurs (413 milliards de FCFA), le décongestionnement de la zone portuaire (50 milliards de FCFA) ; soit un total de 760 milliards de FCFA prévu pour l'ensemble des projets pour faire en sorte qu'à l'horizon 2020, le port d'Abidjan soit le premier port ouest-africain en qualité infrastructurelle.

M. le président du conseil d'administration du port, Kanté Koly, a quant à lui rendu un vibrant hommage à John Dramani Mahama pour avoir accepté d'inscrire la visite du port d'Abidjan dans son programme.

Notons que le Premier ministre Daniel Kablan Duncan, le ministre ivoirien des Affaires étrangères, le gouverneur du district d'Abidjan, le ministre des Transports, le représentant du maire de la commune de Treichville faisaient partie de la délégation du président ghanéen qui a visité le port d'Abidjan.

Clarisse K.TRAORE

CHEC LIVRE LE PREMIER CAISSON POUR LA CRÉATION DE NOUVEAUX TERMINAUX AU PORT D'ABIDJAN

Le jeudi 15 septembre dernier, lors de sa visite pour apprécier l'état d'avancement des projets de modernisation et d'extension du port d'Abidjan, le premier responsable du Ministère des Transports, tutelle du port Autonome d'Abidjan, M. Gaoussou Touré, indiquait que **« les travaux avancent bien »** et affirmait son optimisme quant au **« respect des délais si le rythme est maintenu… »**, pour ce qui concerne les travaux d'élargissement/approfondissement du canal de Vridi, la construction du deuxième terminal à conteneurs (TC2), du quai Roro et du projet de remblaiement etc.

C'est à dessein que le ministre avançait ces propos. L'avancée de ces projets était palpable le jour suivant. En effet le vendredi 16 septembre 2016 dans le cadre de la construction des nouveaux terminaux (TC2, terminal Roro), la société China Harbor Engeenering Company (CHEC) en charge de la réalisation de ces travaux a livré le premier caisson devant servir à la construction du second terminal. Ce premier caisson en béton armé (longueur : 19,35 m ; largeur : 13,5 m ; hauteur : 15,5 m), a été transporté sur un dock flottant (grande péniche) de la base vie de CHEC (à Azito) sur le site de construction du TC2 pratiquement en une journée compte tenu de la délicatesse de l'opération.

Finalement, c'est le samedi 17 septembre 2016 que le premier caisson pour la construction du

1 • Le premier caisson sur le dock flottant en partance pour sa destination finale, le nouveau quai roulier.
2 • Vue du bloc de béton appelé caisson destiné à la construction des nouveaux quais au port d'Abidjan.
3 • 4 •5 • Débarquement du premier caisson sur le site de la construction du quai roulier étape par étape.

1

terminal Roro a été débarqué sur son site de destination après de longues heures de travaux méticuleux.

Lancés il y a quelques mois seulement (en décembre 2015), les travaux avancent bien vite. Les caissons sont fabriqués sur place à Azito par des ingénieurs et travailleurs aussi bien chinois qu'ivoiriens qui s'activent à réaliser des caissons en béton armé creux qui serviront à la construction des différents terminaux.

Au total c'est 90 caissons dont 88 de forme rectangulaire et 02 de forme trapézoïdale qui seront fabriqués.

Serge KIMOU

2

3

4

5

LE PAA PARTICIPE À LA DEUXIÈME CONFÉRENCE INTERNATIONALE SUR LE THON EN AFRIQUE

La 2e édition de la Conférence internationale sur l'industrie thonière s'est ouverte le 5 septembre 2016 au Sofitel Abidjan Hôtel Ivoire sur le thème « Une perspective à 360° sur la durabilité de l'industrie thonière africaine ».

La cérémonie d'ouverture de cette conférence qui se déroule sur deux jours, du 5 au 6 septembre 2016, a été présidée par le Premier ministre, ministre de l'Économie, des Finances et du Budget, M. Daniel Kablan Duncan, et en présence de nombreux acteurs du secteur du thon en Côte d'Ivoire et dans divers pays africains (Ghana, Sénégal, Seychelles, Madagascar et Île Maurice).

1

Le port d'Abidjan, en tant que 1er port thonier d'Afrique et 2e mondial après le Japon, a pris une part active à cette rencontre avec la participation effective du directeur général du Port Autonome d'Abidjan, M. Hien Yacouba Sié.

Notons que cette conférence a permis d'analyser tous les contours de l'industrie thonière en vue de dégager de bonnes perspectives de développement.
Cette conférence initiée par le ministère des Ressources halieutiques en collaboration avec la structure AFRICAN TUNA (ATUNA) se propose, à travers cette seconde édition, d'analyser sous tous les angles l'industrie thonière africaine pour en dégager les perspectives concrètes de développement. À ce propos, M. Jacques Bruhlet, président la conférence, a indiqué que celle-ci allait porter sur le développement durable, en particulier sur la gestion des stocks de poissons.

La cérémonie d'ouverture a été présidée par le Premier ministre, M. Daniel Kablan Duncan qui a rappelé les dimensions du développement durable, à savoir l'économie, le social, sans oublier bien sûr l'environnement. Il a indiqué que l'activité thonière joue un rôle très important dans l'économie des pays africains. Cette industrie génère des emplois directs et indirects, source de revenus importants pour les pays concernés et pour de nombreuses familles.

Il est bon de souligner que l'une des clés du développement de la filière thonière en Afrique est la qualité des relations Afrique-Europe. En effet, les conserveries africaines sont à 80 % approvisionnées par les navires européens (espagnols-français), et les produits de ces conserveries sont commercialisés en Europe. L'importance de la filière thonière en Côte d'Ivoire a valu la présence du DG/PAA, M. Hien Yacouba Sié, à la cérémonie d'ouverture.

Avec un trafic annuel de 270 000 tonnes en 2015, le port d'Abidjan demeure le premier port thonier d'Afrique.

Au cours du dernier jour (le 6 septembre) de cette conférence, le Port Autonome d'Abidjan a fait une présentation de ses activités et infrastructures en général, en s'appesantissant sur le port de pêche qui poursuit ses travaux de modernisation. Cette présentation a été faite par le directeur du port de pêche, M. Koffi Tanoh Barthélemy, représentant le DG du PAA. Il a, à travers cette présentation, insisté sur la construction du môle du port de pêche disponible et en attente des travaux de la seconde phase de ce projet qui verra la construction de la darse et des entrepôts qui rendront le port de pêche plus performant et plus apte à contribuer à l'économie du secteur thonier en Côte d'Ivoire.

Serge KIMOU

2

3

4

5

6

7

1 • Débarquement d'une cargaison de thons au port de pêche d'Abidjan.
2 • Le Directeur Général du PAA (2e à partir de la droite) a participé à la cérémonie d'ouverture de la 2e conférence sur le thon en Afrique en Côte d'Ivoire (ATUNA)
3 • Le Directeur du Port de Pêche et la Directrice de la Coopération et de la Communication du PAA (1er et 2e à partir de la droite) ont participé aux travaux d'ATUNA.
4 • Table de séance lors de la conférence.
5 • Photo de famille des invités de marque lors de la 2e Edition d'ATUNA.
6,7 • Remise de présents au stand PAA a des participants lors du salon ATUNA.

DÉCHETS LIQUIDES
DES CANADIENS PROJETTENT D'INSTALLER UNE UNITÉ DE TRAITEMENT

Le groupe canadien MPECO international (Mécanique de Procédé Écologique) projette d'installer une unité de traitement des eaux résiduaires, des boues huileuses et des résidus pétroliers en Côte d'Ivoire. Les dirigeants ont porté leur choix sur le Port d'Abidjan en termes d'espace devant accueillir leur projet.

L'idée est bien accueillie par l'autorité portuaire d'Abidjan. Le directeur général a donné son accord pour la mise à disposition du terrain nécessaire pour l'implémentation de cette unité industrielle. *«Nous vous offrons l'espace que vous utiliserez. Nous vous accompagnerons et vous assisterons. Nous vous donnerons un bail»*, avait-il déclaré lors d'une rencontre au port, le 27 mai 2016.

Il s'était agi lors de cette entrevue de présenter le synoptique du projet aux responsables du port. C'est le vice-président Afrique de MPECO International, Kebir Ratnani, qui s'en était chargée.

Le Groupe MPECO international a été fondé en 1996. Il a son siège à Sherbrooke dans la ville de Québec (Canada). C'est une entreprise spécialisée dans les procédés mécaniques écologiques. Ses domaines d'activités sont l'énergie, l'assemblage, la fabrication, l'installation, l'entretien et la modification des systèmes et des composantes liés au traitement de l'eau potable, à l'épuration des eaux usées, au dessalement de l'eau, au contrôle des crues (vannes de barrages). Le groupe est aussi spécialisé dans l'installation de turbines hydroélectriques.

La délégation venue au Port, le 27 mai, était accompagnée par l'ambassadeur du Canada près la République de Côte d'Ivoire et du Liberia, Mme Patricia Mc Cullagh.

Jérôme SANSAN

1

2

1• L'Ambassadrice du Canada en Côte d'Ivoire, Mme Patricia Mc Cullagh en compagnie du Directeur Général du PAA, M. Hien Y. SIÉ.
2 • Les deux parties ont échangés sur les termes d'une collaboration.
3 • Photo de famille en fin de séance.

3

INDUSTRIE CIMENTIÈRE

ALLAH-KOUADIO REMI EXHORTE AU RESPECT DES NORMES ENVIRONNEMENTALES

Le ministre de l'Environnement et du Développement durable, Dr Allah-Kouadio Rémi, était au Port d'Abidjan, le 18 mars 2016, pour voir le projet de bandes transporteuses au quai minéralier.

En visite sur le quai 14, le 18 mars 2016, en vue de s'imprégner du projet de modernisation du quai minéralier, le ministre Allah Kouadio Remi a rappelé les exigences émanant des grandes résolutions prises à la Cop 21 à Paris sur le climat : *« Il faut désormais une production qui respecte l'environnement et qui favorise une stratégie de bas carbone ; tout cela va permettre de préserver la santé sans compromettre le développement industriel»*. Aussi, a-t-il appelé toutes les entreprises exerçant dans le domaine du ciment, à respecter ce nouveau mode de préservation de l'environnement. Car en 2017, a-t-il renchéri, *«il ne sera plus acceptable que certaines structures respectent les normes environnementales et d'autres n'en fassent pas de même »*.

Le Directeur général a pour sa part indiqué que *« cette visite qui s'inscrit dans le cadre de la sauvegarde de l'environnement et de la réglementation du secteur de la cimenterie contribuera à mettre fin aux nuisances environnementales »*. Le Directeur des opérations de SEA-invest (entreprise concessionnaire), Anthony, Arcidiaco a, quant à lui, assuré que *« tout sera mis en place pour éviter les nuisances environnementales»*.

Le projet de bandes transporteuses pour les matières premières utilisées dans la fabrication du ciment vise à lutter contre la pollution de l'environnement et de garantir la santé des populations riveraines conformément aux normes environnementales internationales. Il se présente en trois phases.

La première phase que constitue la construction d'une bande transporteuse de quai vers une tour de distribution, bénéficiera d'une nouvelle trémie de poussière de dernière génération qui captera la poussière de 80 000 m3 par heure. Ce qui représente le double de la performance de la trémie actuelle. La deuxième phase qui est le raccordement des cimentiers en zone arrière, permettra l'interconnexion de ceux-ci. Enfin, la troisième phase portera sur l'extension du Terminal minéralier sur la lagune pour bénéficier de dix hectares grâce à la construction de nouveaux quais.

Ce projet, annonce-t-on, accroîtra la cadence des opérations qui passera ainsi de 15 000 à 20 000 tonnes/j contre 7 000 à 14 000 tonnes/j actuellement. La production est estimée à 7 millions de tonnes d'ici à trois ans.

Jérôme SANSAN

PROJET IMMOBILIER DU PAA

BIENTÔT 950 LOGEMENTS POUR LES TRAVAILLEURS DU PAA

La future cité des travailleurs du Port autonome d'Abidjan est en plein chantier depuis quelques mois, Akouai Santai, route d'Abatta dans la commune de Cocody.

La cité sera construite sur 18 hectares. Elle comprendra 515 logements de divers standings, dont 24 villas basses de 4 pièces, 71 villas basses de 3 pièces, 100 villas duplex de 4 pièces et 320 appartements dans des immeubles R+ 4. Des aires de jeux, des écoles et un centre commercial sont prévus.

Ces logements seront livrés dans un délai de deux ans, avait promis le directeur général de l'entreprise en charge des travaux, Piemme construction, Siaka Benoît Coulibaly, lors de la cérémonie de pose de la première pierre, le 18 février 2016.

Les travailleurs attendent *«des maisons de qualité et dans les délais indiqués»*, comme l'a exigé le directeur général du Port, lors de cette cérémonie. *«Je reste convaincu que sur la base des engagements que vous nous avez donnés, la qualité des maisons qui sont en cours de construction sera à la hauteur de nos attentes et la preuve de votre savoir-faire»*, avait-il dit.

Au cours de la cérémonie qui a été une véritable fête, le Directeur général du PAA, Hien Sié, est revenu sur les objectifs de cette opération immobilière. Il a ainsi rappelé que ce projet s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la politique sociale de l'institution qu'il dirige. A savoir, garantir à chaque agent du Port autonome d'Abidjan l'accès à la propriété foncière et immobilière, et améliorer le niveau de vie de chacun d'eux dans un environnement décent. Toute chose qui entre bien dans la droite ligne de la politique du Président de la République, Alassane Ouattara, dont l'une des préoccupations majeures est la mise à disposition de logements décents pour ses concitoyens.

«Par ce projet, le port se dispose à accompagner l'Etat afin de faciliter aux travailleurs l'accès

1

au logement à des conditions et un rapport qualité-prix défiant toute concurrence », a-t-il expliqué. Pour Hien Yacouba Sié, *«se loger, participe au respect de la dignité humaine et favoriser l'accès au logement, est un devoir de solidarité»*.

Voilà des propos qui ne pouvaient pas laisser indifférent, le ministre des Transports, Gaoussou Touré, parrain de la cérémonie de pose de la première pierre de la cité des travailleurs du port. D'où ses félicitations au Directeur général pour cette initiative. «La présente cérémonie a une très haute portée, non seulement pour le Port autonome d'Abidjan, en ce sens qu'elle est l'aboutissement d'un volet essentiel de la politique sociale mise en œuvre par la Direction générale du PAA, mais également pour la Côte d'Ivoire, en ce sens que cette opération immobilière s'inscrit de fort belle manière dans la politique d'accession au logement conduite par le gouvernement», a-t-il mentionné.

Pour le ministre de tutelle, le mérite de la Direction générale est grand. Parce que *«faire aboutir ce projet augmente les facteurs de succès de l'entreprise puisqu'en améliorant les conditions de vie de ses agents, c'est une belle garantie de sérénité nécessaire pour accroître les performances des travailleurs»*.

Il convient de rappeler que le projet a été entamé en 1996. La cérémonie de pose de première pierre a eu lieu en présence de personnalités politiques, administratives et coutumières, d'invités de marque, des membres de la Communauté portuaire d'Abidjan et du personnel du port.

Le maire de la commune de Cocody, N' Goan Aka Mathias était représenté par son 5e adjoint, M. Mijeho.

Clarisse K. TRAORE

1 • Pose de la première pierre par le Ministre des Transports Gaoussou TOURE.
2 • Les logements en construction.
3 • Les autorités présentes.
4 • Les agents sont PAA sont venus nombreux à la cérémonie.

2

3

4

BOLLORÉ
TRANSPORT & LOGISTICS

Bolloré Africa Logistics devient BOLLORÉ 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.

bollore-transport-logistics.com

focus

Le lamanage p.48

La notation financière p.52

PEFC

PORT AUTONOME D'ABIDJAN

Une Référence Internationale

HISTORIQUE ET ÉVOLUTION DU LAMANAGE

Qu'est-ce que le lamanage ?
Le terme lamanage se définit comme les opérations d'amarrage (arrivée du navire à un poste), de désamarrage (départ du navire d'un poste) à tout poste, ou à l'intérieur des ports dès leur arrivée, leur départ ou leur manœuvre dans les ports (déhalage) de tout navire. Le Lamaneur est le marin spécialisé qui effectue ces tâches ; c'est-à-dire l'ensemble de ces opérations précitées.
Le nom Lamaneur vient du vieux français "laman", lui-même issu du néerlandais "lootsman"qui veut dire « l'homme de la sonde ».
À l'origine, c'était un marin local expérimenté qui montait à bord des navires pour les guider lors de leur entrée dans le port. Pour se faire, il s'aidait d'une « sonde » pour déterminer les hauteurs d'eau sous le navire.par la suite, le métier a évolué vers l'assistance à l'amarrage des navires. – Le lamanage outre les opérations qui s'appliquent sur tout type de navire, les services spécialisés participent également à la sécurité portuaire (navires, infrastructures, plan d'eau et personnes), à la lutte contre les pollutions des plans d'eau et rendent divers service aux navires tels que fournitures ou complément d'équipage, transport de matériel ou de personnel, la mise en place de défense sur navire ou sur quai et petit remorquage.
À Abidjan, comme dans beaucoup de ports, le service de Lamanage est effectif 24 heures sur 24 et 365 jours par an.

Le métier du Lamaneur
Dès que les navires ont pris une taille respectable, il a fallu une main d'œuvre spécialisée pour effectuer les opérations de lamanage. – En Italie, dans le port de Gènes, on a trouvé traces d'une corporation de marinier érigé en 1340, dont l'activité était l'amarrage et l'aide aux navires de ce port. Cette information permet de savoir que le lamanage est l'un des plus anciens métiers. Il faut dire aussi que le métier du lamaneur, en tant que profession indépendante, date du début du 19ème siècle, à l'époque des navires à voiles. Après de nombreux accidents mortels dus à la concurrence (course en mer pour arriver le premier sur le navire au large, pour proposer ses services), à la fin du 19ème siècle, l'administrateur de l'inscription maritime exigea une entente entre tout canotier (Marin désigné pour faire partie de l'armement d'un canot en qualité de rameur) lamaneur. Le fonctionnement restera le même jusqu'en 1945 où le port était totalement détruit par la 2ème guerre mondiale de 1939-1945.

Les équipes d'amarrage
Le Service Lamanage a pour mission principale l'exécution des mouvements des navires à quai et en rade. Les opérations se résument en quatre (4) grandes actions :
• l'amarrage pendant l'accostage des navires ou sur coffre ;
• le largage à l'appareillage des navires ;
• le déhalage (déhaler : Déplacer (un navire) au moyen de ses amarres) le long des quais ;
• le mouvement quitter un quai pour un autre.
Le Service Lamanage est composé de quatre cellules de lamanage qui fonctionnent en roulement par quart. Chaque cellule comprend deux équipes d'amarrage qui réalisent une moyenne de dix-sept (17) opérations par jours. – L'effectif d'une équipe d'amarrage est de six (6) personnes en théorie. Mais compte tenu de certains facteurs tels que les congés annuels, les cas de repos médicaux, les permissions et autres invalidités, la disponibilité moyenne d'une équipe d'amarrage est en général de 4 à 5 personnes et celle de la cellule lamanage (les deux équipes) de 9 à 10 personnes.

Comment se fait l'amarrage ?
Lorsqu'un navire arrive à quai, les lamaneurs sont chargés de l'armer (l'équiper). La manière de procéder varie suivant le poste à quai. Sur un quai plein, une fois à quai, les marins du bord envoient aux lamaneurs une touline (de l'anglais tow line, de to tow « haler, touer = tirer », et line « ligne ».Cordage servant à haler un gros cordage (aussière, câble...)). Il s'agit d'un tressage en bout par une technique spécifique. À l'extrémité de cette touline, l'équipage fixe l'amarre (Câble,

cordage ou chaîne servant à retenir un navire, un ballon, à l'attacher à un point fixe) que les lamaneurs tirent sur le quai et capellent (Capeler : Passer (un lien) en faisant une boucle, pour fixer) sur le bollard. Les lamaneurs relancent ensuite la touline à bord du navire, pour mettre l'amarre suivante et réitèrent l'opération autant de fois que nécessaire suivant le nombre d'amarres à mettre en place, en fonction de la taille du navire,entre six (6) et seize (16) amarres. La taille des navires influe sur le nombre des amarres, mais aussi sur les dimensions ; de ce fait, les lamaneurs utilisent des camions vire-amarre pour l'amarrage des gros navires comme les minéraliers.

Sur un appontement comme par exemple celui de PUMA, SIAPI, PETROCI et PETROCI Soute, etc. les lamaneurs utilisent des embarcations pour aller chercher les amarres le long du navire, et les amener sur les bollards ou crocs situés sur des ducs d'Albe. – Sur tout navire, il y a à chaque fois une équipe de lamaneurs en charge de l'avant du navire et une autre en charge de l'arrière du navire et son poste à quai. – Suivant leur position sur les navires, les amarres portent des noms différents : pointes, gardes, traversiers, etc.

Le métier (le lamanage) et la sécurité

Très soucieux de la sécurité de son personnel, le Service Lamanage a doté tout son personnel d'EPI (Équipement individuel de protection) : tenues de travail, chaussures de sécurité, gants de travail, chasubles, brassières de sauvetage et de bouées de couronne de haute visibilité. – En plus de cela, chaque équipe part en intervention avec une VHF (Very high frequency = Très haute fréquence), lui permettant d'être en contact permanant avec suivant les canaux, le pilote du navire, les officiers de port, la Capitainerie, la vigie et tous les autres lamaneurs.

Le métier de Lamaneur est peu connu, surtout le mot « Lamaneur », qui est moins connu. – Tout compte fait, le métier du lamaneur reste un très beau métier qui est effectué par des marins compétents, qualifiés, dont la principale qualité est l'amour qu'ils portent à leur métier et l'honneur qu'ils ont à l'effectuer tous les temps.

Les risques du métier

Il n'y a pas de métier sans risques. Celui du lamanage, est un métier à risques, avec parfois des accidents plus ou moins grave, qui souvent sont mortels.

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

LE LAMANAGE

Le statut du lamaneur
Le développement de la nouvelle technologie et d'informations et des outils informatiques marque un pas très important dans le métier du lamanage. Ainsi, entant que marin de la marine marchande (mar-mar) et professionnel averti, le Lamaneur doit être titulaire d'un diplôme, d'un brevet ou d'un certificat pour pouvoir exercer dans un engin nautique (bateau) et aussi sur les quais.

Le régime des activités du Lamaneur
En Europe, dans les ports, le lamanage est géré par des entreprises privées constituées en coopératives. Le service de lamanage se met en contact permanent avec la capitainerie qui gère le trafic et envoie des fiches de prévisions des navires (Arrivée-Départ-Mouvement-Déhalage). Les prévisions d'horaires sont annoncées à travers le réseau informatique du port et du service lamanage. Dans ces ports, le lamanage n'est pas un service public, mais il est tenu de mettre les moyens en hommes et en matériels à la disposition de l'Autorité portuaire responsable en cas de sinistre, incendie, abordage, naufrage, pollution ; il accomplit ainsi des missions de service public.
Dans la plupart des ports africains, le lamanage est un service public assuré par l'Autorité portuaire et intégré à la capitainerie.
Dans tous les ports, les services de lamanage sont opérationnels 24h/24 et 365 jours/365, comme nous l'avons susmentionné. Le système de travail peut être le tiers ou le quart ou toute autre organisation permettant au service de lamanage de fonctionner sans discontinuité.

Au Port Autonome d'Abidjan (PAA), le service Lamanage a été concédé à l'IRES (Ivoirienne de Remorquage et de sauvetage) le 1er septembre 2014.

Jerôme SANSAN

Des amarres sur un bollard.

Rencontre

Dans la réalisation du dossier sur le Lamanage, la rédaction du PAA-Infos Magazine, a rencontré M. KOFFI Kouakou Séraphin, Chef d'équipe Lamanage, 4ème Quart à la SLA (Société de Lamanage d'Abidjan), marié et père de quatre enfants, pour une interview. La SLA est un service qui est géré par IRES (Ivoirienne de Remorquage et de Sauvetage) qui est une société de Remorquage Portuaire et Assistance en mer, Remorquage hauturier, Assistance, Sauvetage en mer et est logée dans l'enceinte de la Capitainerie du Port Autonome d'Abidjan. Elle est créée en 1996. IRES est filiale de la société Boluda. Avant qu'il n'entre au Port Autonome d'Abidjan en 2005, M. KOFFI Séraphin a exercé d'abord à la SEHR (Société d'exploitation des Hôtels la Roseraie), où il a été Comptable et à Saprolait, en tant que Commercial.

M. Koffi Séraphin, chef d'équipe lamanage.

PAA Infos Magazine (PIM) : Veuillez-vous présenter aux lecteurs du Magazine PAA Infos?
KOFFI Kouakou Séraphin (KKS) : Je suis M. KOFFI Kouakou Séraphin, Chef d'Équipe Lamanage, 4ème Quart. Je travaille en tant que lamaneur au Port Autonome d'Abidjan (PAA) depuis 2005.

PIM : Qu'est-ce que le Lamanage ?
KKS : Le lamanage consiste à la mise d'un navire à quai ou sur un coffre par des lamaneurs, à terre et des vedettes sur le plan d'eau.

PIM : À quel moment intervenez-vous sur un navire ?
KKS : Nous intervenons sur un navire lors de sa mise à mue pour l'amarrer ; lors du déhalage ; pendant son mouvement, c'est-à-dire quand il quitte un poste pour un autre poste puis quand il sort du port pour le largage.

PIM : Quels sont les risques auxquels sont exposés les lamaneurs ?
KKS : Il y a plusieurs risques auxquels sont exposés les lamaneurs lors de l'exercice de leur fonction. Au cours de l'amarrage tout comme au largage, l'amarre peut rompre et cela peut être fatal pour le lamaneur ; l'amarre peut coincer la main d'un lamaneur contre le bollard. En un mot, il faut tout simplement savoir que le service lamanage comporte beaucoup de risques aussi comme les autres métiers maritimes.

PIM : En quelle année le PAA a concédé le service Lamanage à l'IRES (Ivoirienne de Remorquage et de Sauvetage) ?
KKS : Le lamanage a été concédé à l'IRES le 1er septembre 2014.

PIM : À votre avis, quelles sont les raisons pour lesquelles le PAA a concédé le lamanage à l'IRES ?
KKS : Cette question est au-delà de mes compétences et relève du ressort de la Direction Générale du PAA. Je pense que c'est la Direction Générale elle-même qui peut nous en dire mieux.

PIM : Que pensez-vous du lamanage sous PAA et celui sous l'IRES ?
KKS : Le service lamanage sous la responsabilité du PAA avait un effectif plus élevé, plus de cent cinquante (+150) lamaneurs et avec peu de moyens. Maintenant avec l'IRES, nous avons un effectif réduit, cent (100) lamaneurs et avec assez de moyens. Telle est la différence. Sous l'IRES, le mouvement se fait par équipe avec un chef d'équipe et avec un véhicule à l'appui. Alors qu'avec le PAA, on avait un chauffeur et un véhicule qui nous transportait.

PIM : Quel est votre mot de la fin ?
KKS : Avec l'IRES, le service lamanage a connu quelques avancées avec plus de moyens logistiques. Chaque équipe a un véhicule et on a aussi trois vedettes disponibles par Quart. Je voudrais remercier la DACIRP qui nous offre l'opportunité de parler de notre service qu'est le lamanage dans son Magazine. Merci à nos supérieurs ; merci également à l'IRES, parce que malgré la réduction de l'effectif, le service tourne normalement. Je vous remercie.

LA NOTATION FINANCIERE

Apparue au début du 20ème siècle aux États-Unis afin de faciliter l'analyse du risque crédit, la notation financière occupe aujourd'hui une place centrale dans le fonctionnement des marchés financiers.

QU'EST CE QUE LA NOTATION FINANCIÈRE ?

La notation financière externe ou notation de la dette ou rating (dans le monde anglo-saxon) est l'appréciation, par une agence de notation financière, du risque de solvabilité financière :

• d'une entreprise,
• d'un État (« notation souveraine ») ou d'une autre collectivité publique, nationale ou locale,
• d'une opération (emprunt, emprunt obligataire, opération de financement structurée, titrisation, etc.), et l'attribution d'une note correspondant aux perspectives de remboursement de ses engagements envers ses créanciers-fournisseurs, banques, détenteurs d'obligations, etc.

La notation financière constitue, pour les investisseurs, un critère clé dans l'estimation du risque qu'un investissement comporte, particulièrement dans le cadre de marchés financiers de plus en plus globaux qui rendent difficile la maîtrise de l'information et donc de tous les paramètres de risque. C'est même un des critères obligatoires pour les emprunteurs institutionnels (fonds de pension, collectivités territoriales, etc.) dont les statuts précisent un niveau de notation minimal pour leurs investissements.

QU'EST-CE QU'UNE AGENCE DE NOTATION FINANCIERE ?

Une agence de notation est une entreprise indépendante, dont la mission est d'évaluer le risque de solvabilité financière, c'est-à-dire le risque de non remboursement des dettes que présente un emprunteur.

Elle attribue ensuite, à l'emprunteur, une note qu'elle communique aux investisseurs, ainsi que des informations financières détaillées.

Pour cela, l'agence élabore des scénarii financiers prévisionnels et évalue la probabilité de leur réalisation.

Par exemple, pour noter une entreprise, l'agence de notation financière étudiera ses perspectives de développement et sa santé financière. Pour un État souverain, elle s'appuie notamment sur son taux de croissance, les dépenses publiques, sa capacité à lever l'impôt...

LES NOTES DE CRÉDIT ATTRIBUÉES PAR LES AGENCES DE NOTATION

Les notes de crédit sont représentées, selon l'agence qui les attribue, par un symbole composé d'une ou de plusieurs lettres, accompagnées ou non d'un chiffre ou d'un signe « + » ou « - ».
Les échelles de notation financière varient d'une agence à une autre. Les grandes agences de notation financière distinguent toutefois deux catégories de notation :

• la catégorie investissement, pour les titres de dette jugés globalement sûrs ;
• la catégorie spéculative pour les titres de dette considérés comme étant risqués.

La note de crédit peut être complétée d'une « perspective de notation » positive ou négative selon que l'agence de notation prévoit une amélioration ou une dégradation de la santé financière de l'emprunteur.
Les notations des instruments de financement à moyen (plus d'un an) ou long terme (10 ans ou plus) vont de AAA (triple A), correspond à une bonne solvabilité, une qualité de crédit plus élevée, les notes BBB définissent une solvabilité moyenne, les CCC indiquent un risque très important de non remboursement. Enfin, la note D traduit une situation de faillite de l'emprunteur.
La notation à court terme juge de la capacité du débiteur à remplir ses engagements à un an au plus. La notation à long terme estime la capacité du débiteur à remplir ses obligations à plus d'un an.

1 • Les officiels lors d'une conférence sur la notation financière
2 • Le conférencier, M. Stanislas ZÉZÉ, PDG DE Bloomfield Investment
3 • Le conférencier en présence des officiels

L'IMPACT DE LA NOTATION PAR LES AGENCES DE NOTATION FINANCIÈRE

L'influence des agences de notation sur les marchés financiers

La note de crédit est un des critères d'investissement examinés par des investisseurs. Par ailleurs, lorsqu'une agence de notation financière attribue une note à une entreprise, à un État ou une collectivité, celle-ci a un impact direct sur le taux d'intérêt auquel l'entité peut emprunter des fonds aux investisseurs
Plus la notation est élevée, plus les investisseurs auront confiance et prêteront à des taux d'intérêt faibles, car il est réputé présenter un profil de risque de non-remboursement faible. Au contraire, si la note de crédit est moyenne ou mauvaise, l'emprunteur paiera un taux d'intérêt plus élevé.

lorsqu'une entreprise souhaite se financer, sa notation sera déterminante.

En cas de dégradation de sa note, l'emprunteur subit généralement une hausse du coût de son financement.
En « notant » les entreprises et les Etats, les agences de notation ont une influence essentielle sur les marchés financiers. En effet, lorsqu'une entreprise souhaite se financer, sa notation sera déterminante.

Enfin, les fluctuations des notes des emprunteurs peuvent avoir des répercussions boursières. Toute révision de la note à la baisse peut par exemple faire baisser le cours du titre concerné et entraîner ainsi un affaiblissement de l'emprunteur.

PROCESSUS DE NOTATION EXTERNE

Chaque agence de notation financière a une méthode de notation particulière. Un même emprunteur peut donc se voir attribuer des notes différentes,

LA NOTATION FINANCIÈRE

selon l'appréciation et le calendrier de l'agence de notation.

CRITÈRES

Les critères pris en compte pour déterminer la notation d'une entreprise, d'une collectivité locale ou d'un Etat sont à la fois quantitatifs (données financières) et qualitatifs (la stabilité politique pour un État, la stratégie commerciale pour une entreprise). Des données macroéconomiques sont également étudiées : l'évolution d'un secteur d'activité pour une entreprise, la démographie et l'évolution des finances publiques pour un État ou une collectivité :

• Entreprises: critères comptables, de gestion, d'examen des risques, de perspectives économiques,...
• État : situation économique, stabilité, politique monétaire et budgétaire,...
• Opération : modélisation de l'opération et de ses flux financiers permettant une évaluation du risque de défaut et de la perte possible.

MÉTHODOLOGIE

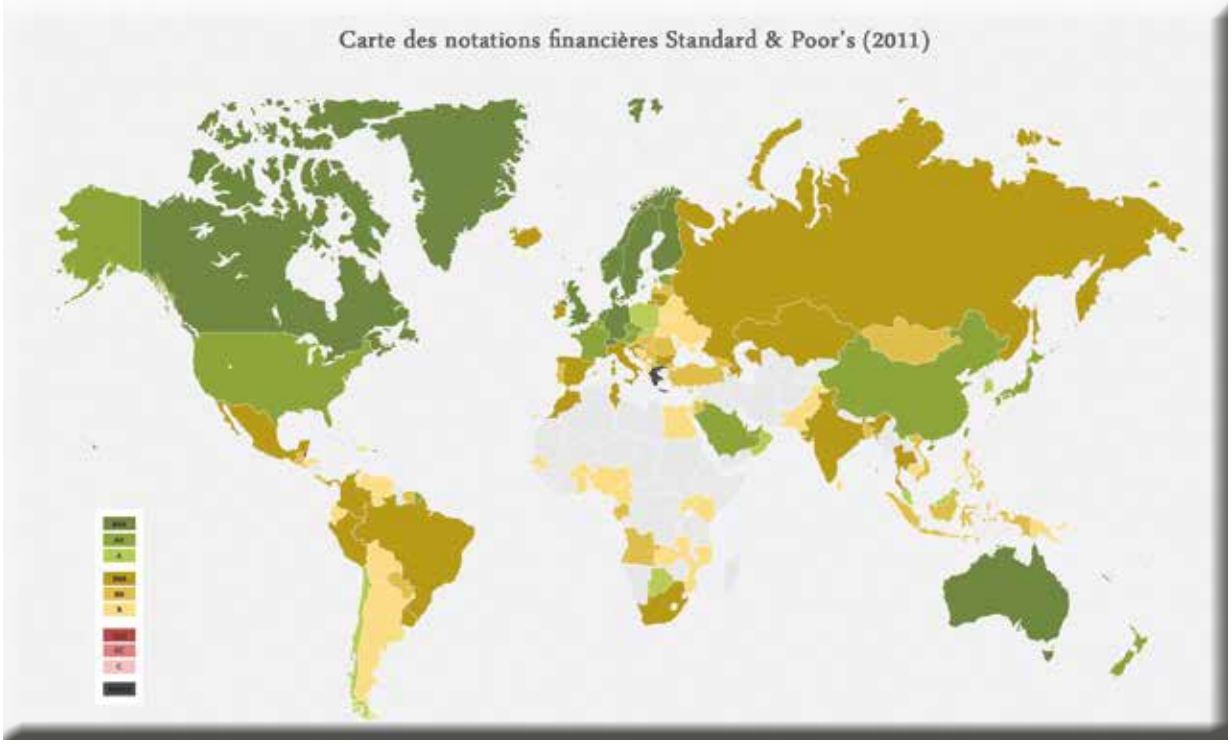
En pratique, l'agence mandatée a accès à l'ensemble des documents et des responsables de son client. Le processus initial dure plusieurs semaines de contacts et d'analyses intensives, au terme desquels l'agence donne une notation à son client.

À ce stade, le client mécontent peut simplement refuser celle-ci, auquel cas, la note ne sera pas publiée (et le contrat avec l'agence vraisemblablement rompu...après paiement de la commission convenue).

Si le contrat avec l'agence est maintenu (et la notation en principe rendue publique), l'agence peut revoir la notation à tout moment, que ce soit à la suite de la survenance d'un événement particulier (évolution économique, perte de clientèle soudaine, ...) ou à la suite d'une des visites régulières chez le client (en général au moins une fois par an).

La révision peut aboutir à un changement dans la notation (augmentation ou baisse de notation) ou à la mise sous surveillance. Une mise sous surveillance est avec implication positive ou négative et ouvre une période limitée dans le temps au cours de laquelle l'agence finalise sa position (généralement pas plus d'un mois). L'agence est totalement libre dans ce processus. Le client n'a pas la moindre possibilité d'empêcher l'agence de publier, sans même l'en avertir, une révision de la note.

Clarisse K. TRAORE



LE PORT AUTONOME D'ABIDJAN, LES ENJEUX D'UNE NOTATION

Quand M. Hien Yacouba SIÉ est arrivée à la tête du Port Autonome d'Abidjan, il y a 5 ans environ, la situation économique et financière de l'entreprise n'était pas reluisante.
Mais cela n'a pas empêché la Direction Générale de s'atteler à répondre à un besoin immédiat. Celui de la mise en place d'une stratégie de repositionnement du Port d'Abidjan par 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 comme premier port de transbordement et de transit sur la Côte Ouest Africaine (COA), le renforcement du mangement par la qualité ; le respect des exigences sécuritaires et environnementales mais aussi et surtout une gestion rigoureuse pour redresser la situation financière de l'entreprise.
Les résultats ne se sont pas fait attendre. La situation financière du PAA s'est considérablement améliorée. Grâce à l'amélioration des contrôles internes, le chiffre d'affaire a enregistré des hausses significatives. Des efforts importants ont été entrepris pour la maîtrise des charges, ce qui a permis de résorber les déficits et de dégager des marges positives.
Et le poumon de l'économie ivoirienne a recommencé à mieux respirer. Passé ce cap, l'Autorité portuaire d'Abidjan pouvait alors réfléchir de manière plus aisée de faire du port d'Abidjan, un hub port essentiel sur la Côte Atlantique d'Afrique.
Les grands projets de développement du port d'Abidjan qui découlent de la vision stratégique de l'Autorité Portuaire d'Abidjan nécessitaient de gros investissements dont les financements atteignent les 800 milliards de francs CFA.
La mobilisation de tels montants nécessite des emprunts, la Direction Générale devait donner une visibilité à sa gouvernance gagnante de manière à convaincre les investisseurs... les prêteurs. D'où l'incontournable notation financière qui assure à l'absolue la confiance.
Se faire noter est donc un outil de bonne gouvernance et de gestion pour une entreprise qui veut convaincre sur son sérieux. C'est donc à cet exercice que la Direction Générale du Port s'est soumise pour rassurer les potentiels investisseurs. De 2012 à 2016, ce sont quatre notations financières que l'agence Bloomfield investment a effectuées sur le Port Autonome d'Abidjan.
Les résultats ne semblent pas avoir tardé. Les objectifs se déroulent comme espéré. L'essentiel

MOODY'S	STANDARD AND POOR'S	COMMENTAIRE
Aaa	AAA	Le risque est quasi nul, la qualité de la signature est la meilleure possible.
Aa	AA	Quasiment similaire à la meilleure note, l'émetteur noté AA est très fiable.
A	A	Bonne qualité mais le risque peut être présent dans certaines circonstances économiques.
Baa	BBB	Solvabilité moyenne
Ba	BB	A partir de cette note, l'affaire commence à être spéculative. Le risque de non remboursement est plus important sur le long terme
B	B	La probabilité de remboursement est incertaine. Il subsiste un risque assez fort.
Caa	CCC	Risque très important de non remboursement sur le long terme.
Ca	CC	Très proche de la faillite, emprunt très spéculatif.
C	D	Situation de faillite de l'emprunteur.

LA NOTATION FINANCIÈRE

des 760 milliards de FCFA nécessaires pour les projets les plus importants, a été mobilisé. Même si pour le financement de l'élargissement et l'approfondissement du canal de Vridi, c'est l'État qui a endossé le crédit auprès d'Eximbank Chine, c'est bien aussi grâce à la qualité de la signature du bénéficiaire, le Port autonome d'Abidjan.
Pour avoir obtenu récemment la bonne note de A+, les dirigeants du Port ont été félicités et encouragés par l'agence de notation. Elle apprécie surtout «la qualité du travail abattu et des outils de bonnes gouvernances dont ils font montre et qui s'exportent au-delà des frontières ivoiriennes».

LA BONNE SANTE FINANCIÈRE DU PAA CONFIRMÉE PAR LA NOTE A+ EN JUILLET 2016

La santé financière du Port Autonome d'Abidjan respire la forme. L'institution vient d'obtenir la note A+ accordée par l'agence de notation financière Bloomfield Investment.

La crédibilité de la signature du Port Autonome d'Abidjan reste constante.

L'Autorité Portuaire a été informée officiellement, en juillet 2016 par Bloomfield Investment, l'agence de notation financière, auteur de l'audit. Selon les explications de l'agence de notation, la note A+ signifie que l'entreprise auditée possède la qualité moyenne supérieure de la santé financière. Et cela dénote des perspectives stables de l'entreprise.
Du bulletin produit par l'agence Bloomfield investment, il ressort que les principaux indicateurs de performance sont au vert. Ainsi sur le long terme, le Port est accrédité d'une qualité de crédit élevée. Ceci, grâce à des facteurs de protection d'un bon niveau.
Sur le court terme, Bloomfield Investment observe «une certitude de remboursement en temps opportun élevée». Les raisons : «Les facteurs de liquidité sont forts et soutenus par de bons facteurs de protection des éléments essentiels». Pendant qu'à l'inverse, «les facteurs de risque sont très faibles».
En somme, la crédibilité de la signature du Port Autonome d'Abidjan reste constante. Elle est, en fait, confirmée et confortée. Dans la mesure où, en fin 2014, cela avait été déjà indiqué par les notes A (long terme) et A1- (court terme).
On est donc bien loin, des «prudentes» notes BBB- et B de 2013. Là, l'agence de notation indiquait pour le long terme que «les facteurs de protection sont appropriés et considérés suffisants pour des investissements prudents». Pour le court terme, elle voyait la liquidité du port «pas suffisante pour prémunir contre une perturbation du service de la dette », etc.
L'autre enseignement qui montre la bonne santé du Port, ce sont les facteurs positifs qui ont été le socle de cette notation. Bloomfield Investment a constaté que l'autonomie financière du Port d'Abidjan se consolide. Puisque ses capacités de production de la trésorerie restent élevées grâce au niveau des facteurs de liquidité.
L'agence de notation comptabilise aussi le bon niveau de progression des activités comme traduites, entre autres, par un volume global des marchandises en hausse.
Faut-il le rappeler, le trafic global des marchandises est passé de 20.812.952 tonnes en 2014 à près de 22 millions de tonnes en 2015. Sur la même période, le chiffre d'affaire est passé de 72,4 milliards de francs à plus de 79,5 milliards de francs.

Le niveau des investissements dans les projets de développement et de modernisation fait partie des paramètres qui ont conduit à ces notes. Parmi les plus importants, il convient de noter le méga chantier d'élargissement et d'approfondissement du canal de Vridi qui a cours actuellement, les chantiers terminés du nouveau môle du port de pêche et du remblaiement sur à la baie de Vridi-Biétry, etc.

L'agence Boomfield investment constate que le Port Autonome d'Abidjan maintient sa «position de leader soutenue par l'économie ivoirienne». Toute chose qui se déroule dans «un contexte économique et un climat politique favorables à l'activité portuaire» et en plus avec «le soutien déterminant de l'État».

Clarisse K. TRAORE

Sources
www.lafinancepourtous.com/...de.../Agence-de-notation-financiere
https://fr.wikipedia.org/wiki/Notation_financière
https://www.generali.fr/.../qu-est-ce-que-agence-notation-financiere/

Une Référence Internationale

CONFIRMATION DE LA BONNE SANTE FINANCIERE DU PAA PAR BLOOMFIELD INVESTMENT : La note passe de A en 2015 à A+ en 2016

BLOOMFIELD INVESTMENT | CREDIT RISK MANAGEMENT BEYOND NUMBERS

COTE D'IVOIRE, PORT AUTONOME D'ABIDJAN (PAA)

Fiche de Notation Financière — **Juillet 2016**

Catégorie De valeurs	Échelle de notation	Monnaie	Note actu.	Note Préc.	Perspective
Long Terme	Monnaie locale	CFA	A+	A	Stable
Court Terme	Monnaie locale	CFA	A1-	A1-	Stable

Bloomfield Investment Corporation

Téléphone: + (225) 20 21 57 47
Fax : + (225) 20 21 57 41

Yannick YAPI, Chef de mission
y.yannick@bloomfield-investment.com
Stéphanie ANGUI Analyste Financier
s.angui@bloomfield-investment.com
Olivia YASSOUA, Analyste Financier
o.yassoua@bloomfield-investment.com

www.bloomfield-investment.com

Informations financières de base

(En millions de FCFA)	2014	2015
Actif immobilisé	120 512	169 890
Espèces et quasi espèces	25 777	7 010
Dettes financières*	40 095	60 365
Capitaux propres	86 880	98 074
Trésorerie nette	22 0277	6 386
Chiffre d'affaires	72 478	79 591
Excédent Brut d'Exploitation	20 277	16 065
Résultat d'Exploitation	15 823	19 280
Bénéfice net après impôts	10 649	11 473

*hors provisions financières pour risque et charges

Présentation

Le Port Autonome d'Abidjan (PAA) est l'autorité chargée de la gestion du port d'Abidjan.

Officiellement créé par l'arrêté N°62-86/TP du 10 Novembre 1950, il a été inauguré le 05 Février 1951.

Par la loi n° 60-85 de février 1960, la structure se définissait comme un Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial (EPIC).

Son capital social de seize (16) milliards de francs CFA est entièrement détenu par l'Etat de Côte d'Ivoire.

Justification de la notation et perspective

Sur le long terme : Qualité de crédit élevée. Les facteurs de protection sont bons.

Cependant, les facteurs de risques sont plus variables et plus importants en période de pression économique.

Sur le court terme : Certitude de remboursement en temps opportun élevée.

Les facteurs de liquidité sont forts et soutenus par de bons facteurs de protection des éléments essentiels. Les facteurs de risque sont très faibles.

Facteurs clés de performance

La notation est basée sur les facteurs positifs clés suivants :

- un contexte économique et un climat politique favorables à l'activité portuaire;
- un niveau d'activités en progression;
- des avancées dans le projet de modernisation et d'extension du Port d'Abidjan;
- un volume de trafic global de marchandises en hausse;
- une position de leader soutenue par l'économie ivoirienne;
- une autonomie financière qui se consolide;
- le soutien déterminant de l'Etat.

Les principaux facteurs de la notation jugés négatifs sont les suivants :

- des indicateurs de performance en baisse du fait de la baisse de produits (dont le caractère a été exceptionnel en 2014);
- un système de facturation à améliorer;
- un niveau d'endettement en hausse continue;
- une régression de la trésorerie d'exploitation;
- une trésorerie nette en baisse ;

PUBLI-INFORMATION

TRACTAFRIC MOTORS
Afrique de l'Ouest

NOUVELLE CLASSE E

ACTROS

Votre Distributeur Daimler en Afrique de l'Ouest

ATEGO

FUSO FI

VÉHICULES INDUSTRIELS | BUS | VÉHICULES PARTICULIERS | UTILITAIRES LÉGERS | PIÈCES DE RECHANGE | ACCESSOIRES

NOTRE RÉSEAU DE DISTRIBUTION

BÉNIN | BURKINA FASO | CÔTE D'IVOIRE | GAMBIE | GHANA | GUINÉE CONAKRY | GUINÉE-BISSAU | LIBERIA | MALI | MAURITANIE | NIGER | SÉNÉGAL | SIERRA LÉONE | TOGO.

NOUS CONTACTER

TRACTAFRIC MOTORS AFRIQUE DE L'OUEST - ZONE 3 – BD DE MARSEILLE | 18 BP. 496 ABIDJAN 18 – CÔTE D'IVOIRE
TEL: +225 21 75 03 85 | FAX: +225 21 75 03 44 | WWW.TRACTAFRICTMC.COM

dossier

Le Port d'Abidjan se modernise p.60

Les projets à l'étude p.68

Les projets à financer p.70

PEFC

PORT AUTONOME D'ABIDJAN

Une Référence Internationale

PORT D'ABIDJAN : VERS DE NOUVEAUX HORIZONS

LE PORT D'ABIDJAN ENGAGE SES GRANDS TRAVAUX DE MODERNISATION

1

L'environnement maritime et portuaire international est en pleine mutation et d'importants projets de développements portuaires sont en cours au niveau de la sous-région ouest africaine, notamment à Abidjan, Dakar, Tema, Lomé et Cotonou, entre autres.
Afin de doter le port d'Abidjan de nouvelles infrastructures lui permettant de devenir un Hub essentiel sur la façade atlantique de l'Afrique, à la croisée des lignes maritimes au nord et au sud du continent, l'Autorité portuaire (le PAA) a entrepris de réaliser d'importants travaux de développement. Ces projets de modernisation de l'outil portuaire contribueront, à terme, à renforcer sa compétitivité dont les fondements sont fortement concurrencés par les ambitieux voisins de la sous-région.
Pour maintenir la place de leader sous-régional et combler le retard accusé au niveau des infrastructures portuaires pendant les dix années de crise en Côte d'Ivoire, l'Autorité Portuaire dont l'objectif est de repositionner rapidement ce port dans le concert des grands ports du monde a bâtie une stratégie de développement du port d'Abidjan afin de :
• reconquérir la position de leader sous régional sur le trafic en transit et le maintenir durablement ;
• renforcer la vocation de plateforme multimodale et de « Hub port » sur la Côte atlantique de l'Afrique.

2

Lancés dès 2012, ces projets, au nombre de sept **(élargissement/ approfondissement du canal de Vridi, construction d'un 2e Terminal à conteneurs, construction d'un nouveau terminal roulier, construction d'un terminal céréalier, construction d'un môle au port de pêche, création de terrains par remblaiement de la baie lagunaire de Vridi-Biétry, réalisation d'un pont pour désengorger la zone portuaire, construction d'un parking pour le stationnement des camions)**, connaissent une évolution globale satisfaisante avec des avancées diverses lorsqu'ils sont pris individuellement. Tandis que certains sont achevés ou présentent un taux d'exécution important, d'autres sont à l'étape d'étude ou de recherche de financements.
Mais cela est normal car il s'agit de projets structurants dont les travaux, souvent très lourds, exigent de longues périodes pour leur exécution et appellent des financements très importants.
Toutefois, l'ensemble évolue bien et les délais d'achèvement fixés seront majoritairement respectés s'ils ne sont pas dans certains cas atteints avant leur terme.

1 • Vue des différents caissons stockés en pleine lagune pour la construction du nouveau terminal roulier.
2 • Travaux de démolition de la digue au canal de Vridi pour l'agrandissement de la passe d'entrée.

1 • Réparation de filets de pêche sur le nouveau môle du port de d'ABIDJAN
2 • Quelques chalutiers accostés au môle du port de pêche d'Abidjan.

DE RÉELLES AVANCÉES

LA MODERNISATION DU PORT DE PÊCHE… D'ABORD LA CONSTRUCTION D'UN MÔLE

Ce projet a été retenu pour faire face à la faiblesse des tirants d'eau au quai du port de pêche (7 mètres) tandis que les navires actuellement mis en service exigent des tirants d'eau pouvant atteindre 10 mètres. En outre, le quai dans son ensemble présentait un état de vétusté très avancé avec des risques réels pour la sécurité des navires et pour l'environnement.

Les travaux de cette infrastructure d'un coût de 28, 625 milliards de francs CFA (environ 44 millions d'Euros) - entièrement financés sur fonds propres par le Port Autonome d'Abidjan ont été officiellement lancés le **16 juin 2014** par le Premier ministre, Daniel Kablan DUNCAN, au cours d'une cérémonie de pose de première pierre.

Après plus d'une année de travaux, le consortium SOGEA SATOM/EMCC-Dragging Ind., l'adjudicataire, livre un quai flambant neuf de 960 mètres linéaires pour 8 à 10 mètres de tirant d'eau. Le nouvel ouvrage offre ainsi 8,2 hectares de terrains entièrement équipés et réservés à l'implantation d'unités industrielles et à la création d'espaces de stockage plus importants avec des chambres froides en nombre suffisants pour les produits halieutiques.

Depuis l'inauguration, le **21 septembre 2015**, par le Premier ministre, le môle du port de pêche d'Abidjan est rentré en exploitation à la grande satisfaction des autorités et des usagers.

Une seconde phase du projet de modernisation du port de pêche consistera à remblayer la darse actuelle pour créer environ 10 hectares de terrains supplémentaires en vue de faire face à la forte demande dans le secteur.

LE REMBLAIEMENT DE LA BAIE DE VRIDI-BIÉTRY POUR CRÉER DES ESPACES SUPPLÉMENTAIRES

Ce projet consiste à remblayer et à viabiliser 181 hectares de terrains portuaires au niveau de la baie lagunaire de Vridi-Biétry, pour le développement d'activités industrielles et logistiques, inducteurs de trafics additionnels pour le port d'Abidjan et créateurs d'emplois.
Par ailleurs, à court terme, le remblaiement de cette zone est la seule option viable qui s'offre à l'Autorité Portuaire pour décongestionner le boulevard de Vridi et améliorer la desserte de la zone industrielle de Vridi par la construction d'un pont. La première phase de 35 ha du projet est financée par la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) à hauteur de 22 milliards de francs CFA (environ 33 millions d'Euros).

Cette première étape du projet, d'une superficie de 40 hectares de terrains est pratiquement achevée. Débutés en novembre 2015, les travaux, confiés à l'entreprise JAN DE NUL avec l'appui de TERRABO, enregistrent, à ce jour, un taux d'exécution de plus de 90%. La phase proprement dite du remblai, totalement bouclée, a consisté d'une part à apporter un volume de sable dragué de 7 011 961 m3 et d'autre part à réaliser des linéaires de protection en enrochement de 750 ml, côté canal de décharge, et de 1 600 ml coté chenal d'assainissement.

La viabilisation de l'espace est la prochaine étape. Il s'agit d'aménager des voies d'accès au remblai (une voie principale y compris un ouvrage d'art (dalot) et des voies secondaires), de fournir l'électricité et l'eau et réaliser les ouvrages d'assainissement. Le délai de réalisation de cette phase est de 12 mois. Pour ce qui est de la construction des infrastructures sur cet espace, elles seront réalisées par les différents acquéreurs des parcelles.

1 • Vue aérienne du remblai réalisé dans la baie de Vridi-Biétry.
2 • 40 hectares de terrains déjà disponibles.

DE RÉELLES AVANCÉES

LA CONSTRUCTION D'UN SECOND TERMINAL À CONTENEURS (TC2) COUPLÉE À L'APPROFONDISSEMENT ET L'ÉLARGISSEMENT DU CANAL DE VRIDI ET D'UN QUAI ROULIER

Des études ont démontré que la capacité maximale de l'actuel terminal à conteneurs du port d'Abidjan serait atteinte d'ici 2018. En outre, le canal de Vridi a une faible profondeur, ce qui met à mal sa capacité à accueillir des navires de grande taille. Ces facteurs limitant qui impactent négativement la compétitivité de ce port, ont fait émerger les projets de construction d'un second terminal à conteneurs et celui de l'approfondissement /agrandissement du canal.

Officiellement lancés le 06 octobre 2015, par le Ministre d'État, Secrétaire Général de la Présidence, M. Amadou GON COULIBALY, les travaux se chiffrent à plus de 560 milliards de francs CFA (environ 853 millions d'Euros), objet d'un accord de prêt signé par l'État de Côte d'Ivoire avec Eximbank Chine. Au détail, le coût des travaux pour l'élargissement et l'approfondissement du canal de Vridi est de 151 milliards de francs CFA (230 millions d'euros). Les travaux de construction du second terminal à conteneurs y compris le terminal Roro coûteront 409 milliards de francs CFA (environ 623 millions d'Euros).

Ces ouvrages modernes permettront au port d'Abidjan de se doter d'un nouveau terminal à conteneurs en eau profonde pouvant accueillir des navires de grande capacité, transportant jusqu'à 8500 conteneurs équivalent vingt pieds (TEU). Avec ces projets, la place portuaire d'Abidjan entend d'une part se positionner comme une plateforme de transbordement de premier plan en Afrique de l'ouest avec une capacité de plus de deux millions de conteneurs et d'autre part disposer d'un canal plus grand et plus profond pour accueillir des navires sans limitation de longueur et de 16 m de tirant d'eau dans les meilleurs conditions de sécurité et de sureté lors de la navigation.

Au niveau du TC2, les travaux consistent à construire 1250 m de quai en caissons fondés à 18 m de profondeur et à remblayer 37,5 ha de terre-pleins. En ce qui concerne le canal, les aménagements prévoient d'élargir la passe d'entrée de 150 à 250 m et d'approfondir le canal de 13 m à 20 m au niveau de la passe d'entrée et de 13 m à 18 m au niveau de la section courante du canal.
A ces deux principaux projets, il faut adjoindre la construction d'un terminal roulier dont le

Vue d'ensemble du port de commerce avec une image de synthèse du second terminal à conteneurs du port d'Abidjan (au fond à gauche de l'image).

coût estimatif avoisine les 80 milliards de FCFA (environ 122 millions d'Euros). Il s'agit de réaliser un linéaire total de quai de 503 ml, Côte de dragage -14,00 m et un terre-plein à créer par remblaiement y compris la darse du port de pêche de 22 ha.
Ces travaux vont permettre de construire, en ce qui concerne le TC2, 1250 m de quai en caissons à 18 m de profondeur et de remblayer 37, 5 ha de terre-plein. Pour la réalisation des nouveaux terminaux des caissons sont en fabrication. Ainsi pour le terminal RORO, 14 caissons ont été réalisés sur 24 prévus (Dimensions d'un caisson : longueur 19,35 m x largeur 13,15 m x hauteur 15,5 m / volume d'un caisson : 1320 m3 / poids d'un caisson : 3 300 tonnes). Pour le terminal à conteneurs : 0 caisson réalisé sur 66 prévus (Dimensions d'un caisson : longueur 19,35 m x largeur 17 m x hauteur 19,5 m / volume d'un caisson : 800 m3 / poids d'un caisson : 2 000 tonnes) seront disposés sur la lagune pour exploitation.

Le nouveau terminal à conteneurs permettra d'accroître la capacité de traitement de 1 200 000 TEU/an actuellement à 3 000 000 TEU/an à l'horizon 2020. Pour le Terminal roulier, il sera construit 500 ml de quai en caissons à 14 m de profondeur et le remblaiement 20 ha de terre-plein.

En effet, le vendredi 16 septembre 2016 dans le cadre de la construction des nouveaux terminaux (TC2, terminal Roro), la société China Harbour Engeenering Company (CHEC) en charge de la réalisation de ces travaux a livré le premier caisson devant servir à la construction des nouveaux terminaux. Ce premier bloc de béton, de 15,5 m et de plus de 3000 T, a été transporté sur un dock flottant (grande péniche) de la base du CHEC à Azito, sur le site de construction des nouveaux terminaux pratiquement en une journée vu le gigantisme de l'ouvrage, la complexité et la technicité du chargement du caisson et la délicatesse de son transport.
Finalement, c'est le samedi 17 septembre 2016 que le premier caisson pour la modernisation et l'extension du port d'Abidjan a été débarqué sur son site de destination après de longues heures de travaux méticuleux.

Lancés il y a quelques mois seulement, les travaux avancent bien vite. Les caissons sont fabriqués sur place à Azito par des ingénieurs et travailleurs aussi bien chinois qu'ivoiriens qui s'activent à réaliser à partir de patrons métalliques des caissons en béton armé creux qui serviront à la construction des différents nouveaux quais.

Trois différentes dimensions de caissons seront fabriquées à terme. Ceux destinés au TC2 auront une hauteur de 19,5 m, les 15,5 m pour le quai Roro et les 12,5 m pour le quai vraquier. Au total se sont 90 caissons, dont 66 destinés au TC2 et 24 au terminal Roro, avec 88 de forme rectangulaire et 02 de forme trapézoïdale qui seront fabriqués.

EN TERMES D'AVANCÉE :

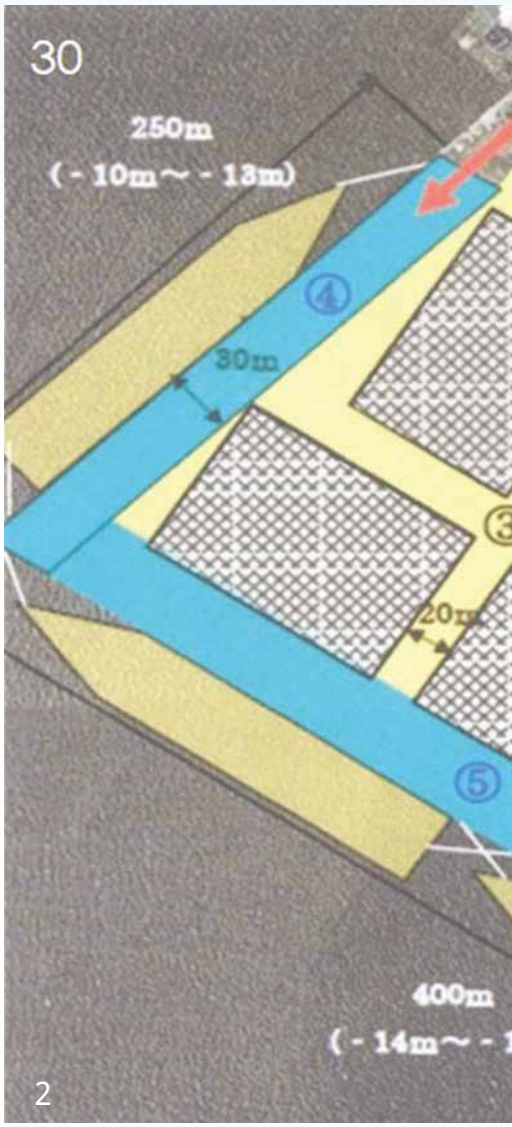
• Les travaux au TC2, sont en attente pour ne pas immobiliser une grande partie des activités portuaires. Ils seront engagés lorsque ceux du terminal roulier seront suffisamment avancés. Par contre les caissons pour la réalisation de ce terminal sont en cours de fabrication.
• Pour le canal de Vridi, La démolition de la digue Est est achevée à 85%, l'aménagement du talus de la digue Est à 81%, la mise en place des enrochements-noyau à 78%. Le dragage du chenal du canal est achevé à 56% et le lit de fondation d'enrochement à 71%.
• Pour le Terminal Roulier, Le dragage de la darse est réalisé à 87% et le remblaiement à 15%.

PROJETS À L'ÉTAPE D'ÉTUDE

LE TERMINAL CÉRÉALIER

Le port d'Abidjan est un grand port commercial et industriel. À ce titre, il dispose d'un terminal céréalier qui s'étend du quai 01 au quai 03 avec 9,5 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 et de 06 silos de stockage. Ce quai alimente les deux minoteries du port (Grands Moulins d'Abidjan (GMA) et les Moulins Modernes de Côte d'Ivoire (MMCI) qui transforment le blé en farine pour alimenter les marchés ivoiriens et de la sous-région.

Cependant, l'Autorité Portuaire dans sa politique de développement des infrastructures a décidé de la création d'un nouveau terminal céréalier car le port d'Abidjan ne peut pas accueillir actuellement des navires conventionnels ayant un tirant d'eau de plus de 10 m. Ainsi, ce projet va permettre de répondre aux normes internationales en matière d'accueil navires conventionnels et des vraquiers avec un tirant d'eau de 13,5 m. et répondre aux attentes des opérateurs qui veulent réaliser des économies d'échelle sur les coûts d'extraportage et accroître ainsi la compétitivité du port d'Abidjan.



1 • Manutention de blé au terminal céréalier actuel du port d'Abidjan.
2 • Image de synthèse du nouveau terminal céréalier.

Ce projet présente un intérêt certain pour bon nombre d'opérateurs économiques. Mais parmi ceux-ci, le Japon, à travers son Agence du Développement (JICA) marque sa ferme intention de se positionner sur ce projet.

Ainsi, de janvier à octobre 2016 différentes délégations de la JICA sont venues présenter, des études préparatoires du projet de modernisation du terminal céréalier aux autorités portuaires. À l'issue de ces présentations, des rendez-vous ont été fixés afin d'harmoniser les points de vue des deux parties sur les aspects techniques (la capacité, l'analyse économique et financière, l'étude de l'impact environnemental et social) dudit projet.

En vue de toucher de près à la réalité du terrain, une visite des installations portuaires a été organisée à l'intention des hôtes sur le futur site devant accueillir le nouveau terminal céréalier.

Si les Autorités Portuaires ambitionnaient initialement circonscrire ce futur terminal céréalier sur les sites accueillant les actuels

quais 6 et 8 du port d'Abidjan, la position du projet a finalement été relocalisé sur le site de la capitainerie qui couvre les opérations de pilotage et de remorquage. Cette décision de l'Autorité Portuaire se justifie par le manque d'emplacements pouvant abriter les opérations courantes de grandes envergures aux dits quais, durant la période des travaux du futur terminal céréalier.

En outre, en vue de résorber dans l'immédiat un encombrement des quais auquel est confrontée l'Autorité Portuaire, des quais multi purpose (polyvalent) sont mis à la disposition des armateurs. Ce type de quais ne disposant cependant pas d'équipements particuliers. La construction du futur terminal céréalier permettra de spécialiser les activités et d'améliorer in fine les performances du port d'Abidjan.

Un exposé sur l'étude de faisabilité en vue d'informer le DG/PAA et son équipe en ce qui concerne la modernisation du terminal a été fait dans ladite période. D'un coût global d'environ 100 millions de dollars US, et d'une durée de réalisation de 24 mois, ce délai et ce coût pourraient toutefois être revus à la baisse, après les résultats définitifs de l'étude.

Il est bon de noter que les rencontres entre la JICA et le PAA se font fréquemment et démontrent l'intérêt du Japon à contribuer à la modernisation des infrastructures du port d'Abidjan. Le nouveau terminal céréalier permettra à la filière agro-alimentaire de multiplier sa capacité de stockage de céréales par deux.

Ce projet va permettre de répondre aux normes internationales

PROJETS À FINANCER

TERMINAL MINÉRALIER

Depuis la fin de la crise, l'intérêt des professionnels du secteur des minerais pour le Port d'Abidjan est de plus en plus grandissant. Ces opérateurs exploitent des mines à forts potentiels dans les pays de l'hinterland (Burkina et Mali). Malheureusement, le Port Autonome d'Abidjan ne peut accueillir actuellement des navires conventionnels ayant un tirant d'eau de plus de 9,5 m. C'est fort de cela que le port a initié ce projet d'extension du terminal minéralier, qui après livraison, permettra au port d'Abidjan d'accueillir des navires vraquiers avec un tirant d'eau de 13.5 m et par la même occasion permettre aux opérateurs de réaliser des économies d'échelle sur les coûts d'extra portage (gain d'économie d'échelle). À l'achèvement de ce projet, le terminal minéralier pourra accueillir des navires conventionnels avec un tirant d'eau de 13.5 m.

Manutention de minerais au terminal minéralier actuel du port d'Abidjan.

LA CONSTRUCTION DU PONT VRIDI – BIÉTRY

Aujourd'hui la desserte du port d'Abidjan se fait au moyen du seul boulevard de Vridi qui est relié au réseau routier national par trois accès principaux à savoir le pont Houphouët Boigny, l'institut d'Hygiène et la Société Ivoirienne de Raffinage (SIR). Cette situation induit une congestion quasi permanente de ce boulevard du fait des usagers qui n'ont d'autres choix que de l'emprunter. La construction du pont Vridi-Marcory permettra la décongestion du boulevard de Vridi et améliora la desserte de la zone de Vridi. Il s'agit pour ce projet, de réaliser un ouvrage de franchissement entre Vridi et le Boulevard de Marseille pour assurer la connexion vers le carrefour Solibra. Ce projet est estimé à près de 40 milliards de FCFA, environ 56 millions d'euros et favorisera la fluidité de la circulation dans la zone portuaire et de Vridi.

Image de synthèse du pont Vridi-Biétry.

LA CONSTRUCTION D'UNE STATION DE TRAITEMENT DES DÉCHETS LIQUIDES :

Aujourd'hui, il n'existe pas de station véritable à Abidjan pour traiter les résidus liquides provenant des navires et des industries. L'objectif de ce projet vise donc à offrir aux navires et industries la possibilité de se délester de leurs résidus liquides et à contribuer à la protection de l'environnement marin et lagunaire. Ce projet contribuera à la protection de l'environnement marin et lagunaire pour satisfaire aux exigences de la convention Marpol 73/78.

LA CRÉATION D'UNE PLATE - FORME LOGISTIQUE

Afin de lutter contre la congestion portuaire et les bouchons fréquents dans la zone portuaire d'Abidjan, l'Autorité Portuaire souhaite créer une gare hors de la zone portuaire pour le stationnement des camions en attente de leur chargement. Le PAA a, à cet effet, acquis un terrain de 30 hectares sur l'autoroute du Nord, à 7 kilomètre de Gesco, au PK 27. Cet espace sera aménagé en une gigantesque gare pour l'accueil des camions qui vont au Port d' Abidjan. Elle sera équipée de toutes les commodités permettant aux camionneurs d'être dans de bonnes conditions. Sa réalisation verra l'implication des opérateurs de l'hinterland. Un autre espace de 50 hectares acquis par l'OIC complètera cette plate-forme ce qui règlera de manière substantielle le problème de parking au port d'Abidjan.

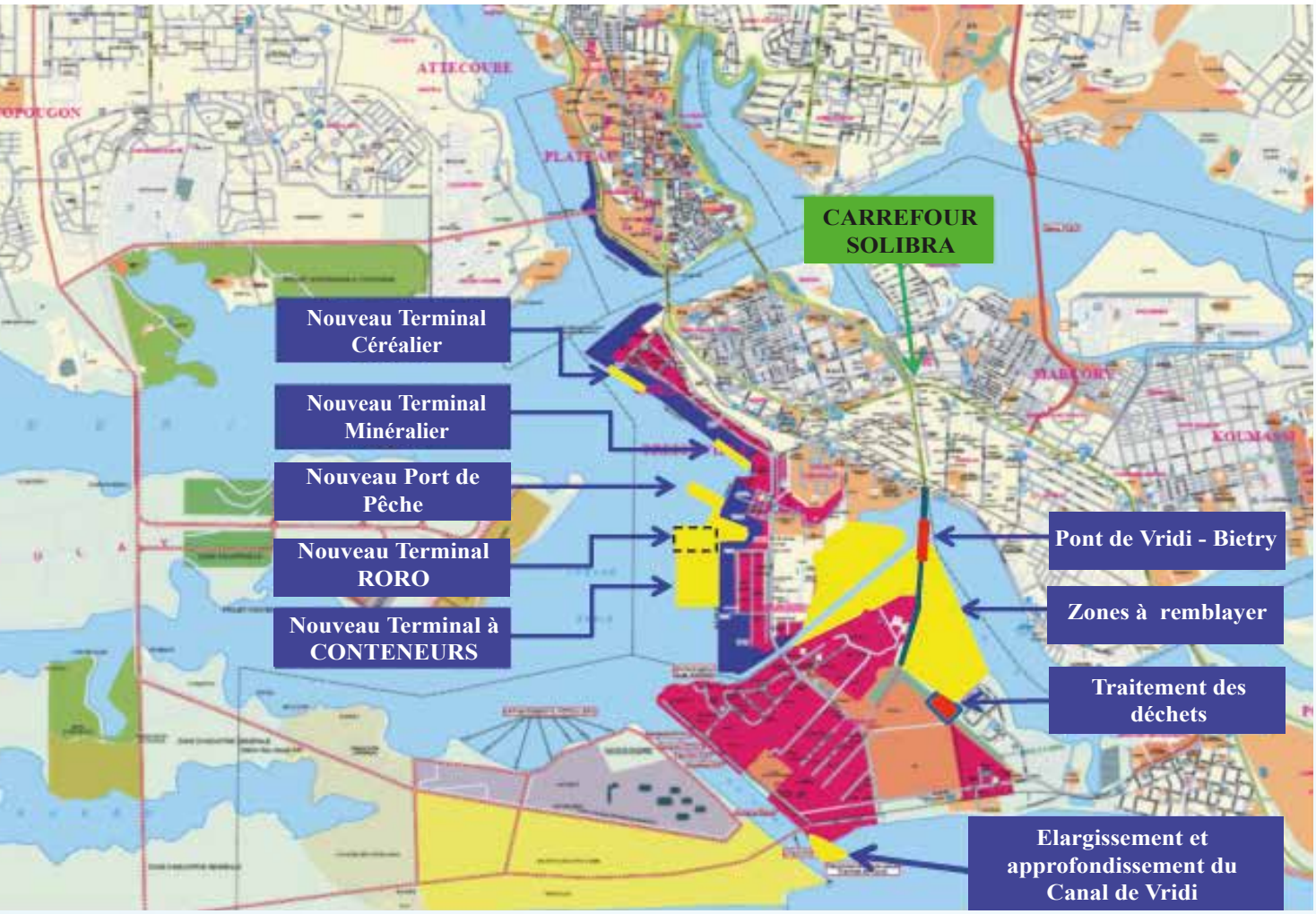
Le PAA a acquis un terrain de 30 hectares pour la construction d'une grande gare moderne.

PERSPECTIVES

Positionner le Port d'Abidjan comme un port leader sur la façade Atlantique de l'Afrique

La réalisation de tous ces projets permettra au Port d'Abidjan, à terme, de se hisser aux normes des standards des grands ports. Il pourra accueillir des navires porte-conteneurs et conventionnels sans limitation de longueur, d'améliorer la sécurité et la sûreté de la navigation dans le canal et d'accroître sa compétitivité en terme de temps et de capacité d'accueil, d'accroître de manière significative le trafic de conteneurs et particulièrement celui des conteneurs en transbordement et d'améliorer la compétitivité du port, de disposer de plus d'espace pour la création d'entrepôts de stockage, d'industries qui favoriseront de nombreux emplois. L'objectif de ces travaux est de faire du Port d'Abidjan qui réalise actuellement un trafic de 22 millions de tonnes par an, le leader des ports en Afrique Subsaharienne. Ces projets qui s'inscrivent dans la vision du Chef de l'État, SEM **Alassane OUATTARA,** de faire de la Côte d'Ivoire un pays émergent à l'horizon 2020, ont pour objectif principal de positionner le Port d'Abidjan comme un port leader sur la façade Atlantique de l'Afrique.

Dossier réalisé par ***Serge Kimou***



ÉTAT D'AVANCEMENT DU PROJET TC2 TERMINAL RORO - CANAL DE VRIDI

Fabrication des caissons pour la construction du deuxième terminal à conteneur ; travaux réalisés à 25%.

Fabrication des caissons pour la construction du nouveau terminal Roro ; travaux réalisés à 40%.

Elargissement de la passe d'entrée du canal de Vridi ; travaux réalisés à 30% .

ÉOLIS

EOLIS CÔTE D'IVOIRE

Ensemble, tissons des liens

CONSIGNATION | MANUTENTION | LOGISTIQUE

TRANSPORT | TRANSIT

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

Terminal Fruitier d'Abidjan – Plateau
Tél. : +225 20 31 17 65 / 20 32 22 12
Fax : +225 20 32 03 30

Email : info@eolis.ci

www.eolislogistique.com

Ensemble, tissons des liens...

IMPRESSION DIGIPRINT NUMERIQUE

IMPRESSION 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

Kakemonos

Stand Parapluie

Brochures / Rapport d'Activités

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

culture

L'éco-attitude p.76

Lexique maritime et portuaire p.78

PEFC

PORT AUTONOME D'ABIDJAN

Une Référence Internationale

L'ÉCO-ATTITUDE

DEFINITION

L'éco attitude peut être défini comme étant tous les petits gestes du quotidien que l'on fait et qui nous permettent de préserver notre environnement dans chacune de ces composantes à savoir : l'eau, l'air, le sol et le sous-sol, la faune, la flore et l'homme.
Toute entreprise, dans son fonctionnement en mode normal, accidentel ou dégradé, impacte ces composantes soit par les nuisances de tous ordres produites soit par le volume de ces consommations.
Au PAA, les nuisances générées par nos activités sont essentiellement la pollution et les déchets.
- la pollution : elle est solide, liquide, gazeuse et par les particules en suspension. Cette pollution se fait par les émissions (fumée, poussière, encre, bruits et rayonnements des engins et des équipements), les rejets solides de tous genres et d'eau usée, les fuites ou déversements (d'hydrocarbures, de produits chimiques et non chimiques) et les écoulements (huiles et graisses, carburant, lixiviat, eau lors du transport du poisson),
- les déchets générés : plusieurs sortes de déchets sont générés par nos activités. On distingue les ménagers et assimilés (déchets des bureaux), informatiques, industriels banals et spéciaux, DEEE ...
Les consommations du PAA portent majoritairement sur : l'eau, l'énergie (électricité et hydrocarbures) et les consommables (papier et encres).

Dans ce premier article relatif à l'environnement, nous allons nous intéresser aux bonnes pratiques pour réduire notre consommation en papier et en encre. Pour ce faire, nous allons commencer par présenter notre réalité, identifier de façon non exhaustive, les situations du quotidien sur lesquelles nous pouvons agir et présenter quelques gestes citoyens pour nous aider dans notre activité professionnelle

CONSOMMATION DE PAPIER ET D'ENCRE

Selon l'ONG GREEN PEACE, à ce jour, 80% des forêts primaires ont disparu de la planète du fait de l'industrie de fabrication de papier. D'autre part, cette industrie compte parmi les activités économiques consommant le plus d'énergie et d'eau au niveau mondial. Enfin, elle utilise et rejette dans la nature des substances chimiques extrêmement toxiques pour répondre à la demande de papier toujours plus blanc. La production d'une seule feuille de papier nécessite environ 17 Watts heure (Wh). (Source : Energy Star).
Une étude récente révèle que la consommation annuelle de papier dans les bureaux est de 75 kg par personne ce qui revient à 35 ramettes de papier par personne et par an.
En 2015, la consommation du PAA était de 28 192 ramettes de papier et 21 365 cartouches d'encre soit environ 40 ramettes par personne et par an si l'on considère que les 2/3 du personnel ont des activités administratives. Cette consommation annuelle individuelle a nécessité l'utilisation d'environ 342.331 Wh en termes d'énergie.
Selon une étude IPSOS, les impressions inutiles des entreprises (le gaspillage), représentent 2,1 millions d'arbres abattus...pour rien ! Le papier et les emballages en carton représentent entre 75 et 80% des déchets produits dans les bureaux.

QUE FAIRE ?

Quatre règles d'or à appliquer au quotidien afin de réduire considérablement notre consommation de papier et d'encre :
• Privilégier le travail à l'écran
• Adapter les documents avant impression
• Optimiser les modes et les paramètres d'impression
• Prolonger la vie du papier

1. PRIVILÉGIER LE TRAVAIL À L'ÉCRAN

Je lis mes courriels et à l'écran en adaptant leur format pour faciliter la lecture ;
J'archive mes courriels en utilisant les fonctions de classement de mon système ;
J'apporte mes corrections en ligne en utilisant la fonction suivi/modification dans Word ou la fonction commentaires dans PowerPoint pour éviter d'imprimer ;
Avant les réunions, j'envoie les convocations ou avis et les documents supports par voie électronique ;
Pendant les réunions, je ne fais pas de distribution systématique de documents papier mais j'en fais une projection par vidéoprojecteur autant que possible ;
Après les réunions, je diffuse les comptes rendus et les documents supports par courriel et je fais, si cela est nécessaire, une diffusion ciblée des documents papier ;
Je fais également une diffusion ciblée en version papier des notes d'information et de service déjà diffusées électroniquement et affichées sur les tableaux ;
Quand je diffuse un courriel, j'insère un message éco attitude dans ma signature électronique pour sensibiliser les destinataires afin de ne pas l'imprimer systématiquement.

2. ADAPTER LES DOCUMENTS AVANT IMPRESSION

Si je dois imprimer un document, je ne conserve que la partie du document qui m'intéresse ;
Avant chaque impression j'utilise la fonction Aperçu avant impression pour m'assurer de la présentation ;
Si la présentation le permet, je réduis la taille des caractères utilisés et les marges afin de diminuer le nombre de pages à imprimer ;
Lorsque je conçois un document ou un formulaire, je m'assure que la dernière page ne contient pas une seule ligne orpheline afin d'économiser jusqu'à 25% d'encre ;
Je règle les nuances de gris afin d'imprimer en noir et blanc ;

3. OPTIMISER LES MODES ET LES PARAMÈTRES D'IMPRESSION

Je pense à bien paramétrer l'impression par badge par défaut afin de limiter les impressions non récupérées ;
Je choisis une impression économe en papier et je privilégie le mode Recto/Verso pour réduire le nombre de feuille à imprimer ;
Je choisis une impression économe en encre et j'utilise la couleur seulement si nécessaire ;
Je travaille la plupart du temps en fond blanc et j'évite les couleurs telles que le bleu foncé, le rouge et le violet qui rendent le désencrage plus difficile au recyclage du papier ;

4. PROLONGER LA VIE DU PAPIER

Je conserve les feuilles mal imprimées ;
Je réutilise le verso des documents imprimés seulement en recto ou les feuilles mal imprimées pour en faire des blocs-notes ou des brouillons ;
Je réutilise une chemise ou sous-chemise déjà marquée simplement en la repliant pour me servir de l'intérieur non marquée ;
Enfin, au niveau managérial, je fais le choix du recyclage du papier et de l'utilisation du papier recyclé, ce qui permet à chaque employé de bureau d'épargner 12 arbres, 15.000 litres d'eau et l'équivalent énergétique de 720 litres de pétrole.
Etre éco citoyen ou éco responsable, c'est agir de manière respectueuse envers l'environnement et prendre conscience que chacun de nos actes au quotidien a une incidence sur celui-ci. C'est commencer à s'engager sur des gestes simples et indispensables face aux enjeux environnementaux et climatiques auxquels nous devons faire face. Entrons dans cette démarche citoyenne dès maintenant, car chaque geste compte !

Source : Guide ADEME : être éco citoyen au bureau

LEXIQUE

LEXIQUE MARITIME ET PORTUAIRE (de L à P)

Lamanage
Opération consistant à l'amarrage, le déhalage ou le largage des amarres du navire.

Lamaneur
Professionnel qui assure l'activité de lamanage.

Largage
Opération consistant à détacher les amarres du navire qui doit appareiller.

LCL (Less than Conteneur Load)
Conteneur non rempli par un même client. Un conteneur LCL est composé de lots de différents clients qui partagent la même origine et la même destination. Cette modalité est utilisée normalement lorsque les lots de marchandises n'ont pas un volume suffisant pour utiliser un conteneur complet (FCL). Dans ces cas, elles sont consolidées à l'origine dans un conteneur par un opérateur logistique, pour ainsi économiser les frais. A l'arrivée à destination, les marchandises sont déconsolidées à nouveau avant d'être remises aux différents clients.

Lest
Poids mort (eau, gueuses de fonte, sable, etc...) assurant la stabilité du navire d'où l'expression navire sur lest = navire vide ou, mieux, lège. Lester = mettre du lest.

Lift on-lift off (lo/lo)
Technique de manutention verticale consistant au transfert de marchandises à bord du navire et vice-versa à l'aide de grues à quai ou d'équipement du navire. Désigne également certains navires modernes à manipulation verticale pour colis pré élingués, avec larges panneaux et sans traînage à bord

Ligne de charge (Load line)
Inscription peinte sur la coque et approuvée par la société de classification marquant la ligne de flottaison que le navire chargé ne doit pas dépasser. On l'appelle encore marque de franc-bord.

Ligne régulière
Service assuré par une compagnie maritime, ses navires assurant la liaison organisée selon un calendrier régulier entre des ports déterminés. (par opposition aux navires affrétés ou « tramping «).

Ligne-mère
Ligne maritime principale, généralement assurée par de gros navires (voir navire-mère).

Lloyds register
Bureau britannique de classification. Désigne le registre international qui répertorie tous les navires fabriqués dans le monde, ainsi que leurs principales caractéristiques.

Longueur hors tout (LHT)
Mesure linéaire d'un navire, de l'avant à l'arrière.

Magasin-cale
Magasin de stockage des marchandises généralement situé non loin des quais

Manifeste
Etat récapitulatif des connaissements couvrant les marchandises chargées sur un navire.

Marchandises conteneurisées
Marchandises transportées dans un conteneur.

Marchandises diverses (general cargo)
Marchandises composées de colis divers par opposition au vrac liquide et solide.

Marin
Toute personne qui s'engage envers l'armateur pour servir à bord d'un navire. L'équipage est composé d'officiers et des personnels d'exécution.

Mat de Charge (Grue de Bord)
Equipement de levage installé sur le navire et lui permettant de manipuler la cargaison par

ses propres moyens.

Mille nautique ou mille marin
Mesure de distance maritime d'environ 1852 m. Appelé aussi nautique, il correspond à la minute du méridien. Le 1/10 de mille est l'encablure (a cable lenght) : 185 m.

Minoterie
Usine de fabrication de farine (moulin).

Môle
Terre-plein entre deux darses.

Mouillage
Le mouillage est un terme de marine qui désigne à la fois un abri sûr pour un navire, mais aussi la manœuvre pour mouiller l'ancre.

Mouillage sur coffre
Le mouillage qui s'effectue sur coffre

Multimodalité
Utilisation successive de plusieurs modes de transport pour transporter une marchandise d'un point à un autre.

Nautique
Voir Mille nautique.

Navire « panamax»
Navire dont la largeur permet le franchissement du canal de Panama.

Navire « post-panamax »
Navire dont les dimensions, supérieures à 32 m en largeur et de plus de 11 m de tirant d'eau, l'empêchent de transiter par le canal de Panama.

Navire cargo
Navire servant au transport de la marchandise sous diverses formes.

Navire citerne
Navire spécialisé dans le transport de produits liquides en vrac (produits pétroliers, Produits chimiques, gaz, vin, huile, ...)

Navire congélateur

Navire de ligne
Navire effectuant des lignes régulières.

Navire nourricier, navire collecteur voir feeder.

Navire polyvalent (Cargo polyvalent)
Navire non spécialisé peu spécialisé destiné au transport de marchandises (marchandises diverses, emballées ou non, en sacs, en vrac, en conteneurs, des voitures, des produits manufacturés, etc. ainsi que des marchandises emballées dans des formats non conventionnels)

Navire porte-conteneurs (container carrier)
Navire spécialisé pour le transport des conteneurs.

Navire RORO ou Roulier
Mode de transport utilisant des navires munis de rampes d'accès à l'intérieur (placées à l'arrière ou sur le côté) et permettant le chargement et le déchargement de matériel roulant et fret sur remorques.

Navire tanker ou pétrolier
Navire citerne spécialisé dans le transport de produits pétroliers

Navire tramping (tramp)
Par opposition au navire de ligne régulière, navire sans itinéraire fixe dont les destinations varient suivant les disponibilités de cargaisons embarquées ou à embarquer.
Il exploite généralement un contrat d'affrètement et peut faire escale dans n'importe quel port du monde, au gré des offres de chargement.

Navire vraquier
Navire spécialisé dans le transport de marchandises en vrac (minéraux, céréales, etc...).

Navire-mère
Long courrier transocéanique, naviguant sur des lignes-mères, faisant peu d'escales et mis en correspondance avec des navires plus petits pour des transbordements, voir feeder.

Nez de quais
Partie supérieure du quai située côté eau.

Noeud
Unité marine de vitesse correspondant à un mille marin par heure (soit 1852m/h).

Nœud ou point nodal
Point de jonction entre différents modes de transport

Open Top
Se dit d'un conteneur dont le toit est ouvert.

Overpanamax ou Post-Panamax
Qualifie un navire dont la largeur ne permet

LEXIQUE

pas le franchissement du canal de Panama (environ 60 000 TPL et 42 m de large). Qualifie également un équipement de manutention adapté aux navires overpanamax.

Palan voir «sous-palan».

Palanquée
Colis de marchandises groupées manipulé à l'aide d'une élingue, d'un palan ou un filet pour être chargées ou déchargées.

Palonnier (spreader)
Dispositif suspendu à un appareil de levage tel que portique, grue, chariot-élévateur, qui permet l'accrochage et le levage d'une charge nécessitant des prises multiples. Ex : prise de conteneur.

Panneau (Hatch cover)
Fermeture étanche des écoutilles.

Passe d'entrée du Canal de Vridi
Débouché en mer du canal de Vridi

Pavillon (flag)
Pays d'immatriculation d'un navire.

Pétrolier (tanker)
Navire citerne spécialisé dans le transport des hydrocarbures liquides.

Pilotage
Le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines par des personnes qualifiées (les pilotes) pour la conduite de leurs navires lors mes manoeuvres d'entrée et de sortie du Port d'Abidjan, ainsi que lors de leurs mouvements dans les eaux du Port d'Abidjan.

Pilote
Professionnel qui assiste et conseille le capitaine dans les mouvements d'entrée et de sortie du port.

Pilotine
Vedette utilisée pour emmener le pilote à bord du navire à assister ou pour le ramener à la station de pilotage après la manœuvre.

Pipelines
Conduite utilisée pour le transport de produits liquides (hydrocarbures, vins, huiles ...)

Pleine mer moyenne (HMM)
Niveau moyen le plus élevé que l'eau atteint lorsque la marée monte.

Pontée (Deck load)
Marchandises chargées sur le pont donc exposées aux intempéries.

Port de marché
Port qui assure le transit de marchandises depuis ou vers son arrière-pays, par opposition à un port de transbordement.

Port sec
Site intermodal à l'intérieur des terres qui propose les services d'un port : manutention, entreposage...

Porte-barges
Navire transportant des barges d'un type donné et chargées de marchandises à acheminer ensuite dans les ports fluviaux.

Portique
Grue sur rails servant au chargement et au déchargement de conteneurs et de colis lourds.

Portique « over-panamax
« Portique aux dimensions adaptées à celles d'un navire post-panamax.

Poste à quai
Aire réservée à l'accueil du navire le long du quai.

Post-panamax Voir overpanamax.

Pré et post acheminement
Transport terrestre pour acheminer une marchandise de son lieu d'origine jusqu'au port maritime et du port maritime à son lieu de destination.

Préélinguage
Technique de manutention qui consiste à regrouper des marchandises en charges unitaires prêtes à être chargées par l'intermédiaire d'un palonnier.

PORT AUTONOME D'ABIDJAN

Une Référence Internationale

Performance - Expertise - Sécurité

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

afaq ISO 9001 Qualité AFNOR CERTIFICATION

afaq 14001 PAR ÉTAPES niveau 2/ AFNOR CERTIFICATION

GOOD CALL, BONNE EXPERIENCE

SERVICE DE LIGNES MARITIMES ET GROUPAGE
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

TRACE CERTIFIED

ICS Institute of Chartered Shipbrokers

AGENTS FOR:

Hapag-Lloyd